

**MINISTERE DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE
ET DES TRANSPORTS**

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple – Un But – Une Foi

NOTE SUR L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

ANNUAIRE STATISTIQUE DES TRANSPORTS : ANNEE 2000

NOTES DE CONJONCTURE SUR :

- **TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**
- **TRANSPORT FERROVIAIRE**
- **TRANSPORT AERIEN**
- **TRANSPORT FLUVIAL**

NOTE SUR COMPTABILITE DES TRANSPORTS ROUTIERS

**NOTE DE L'IMPACT DE L'AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES SUR LES
COUTS ET PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS**

PROJET DE PROGRAMME POUR 2002

Note au lecteur

Pour assurer le suivi des activités du secteur des transports, il a été mis en place en 1995 au sein de la Direction Nationale des Transports un «*Observatoire des Transports*», chargé de centraliser l'ensemble des informations disponibles sur le secteur afin de permettre, d'une part, de disposer d'une vision globale de la fonction des transports et, d'autre part, de constituer une banque de données de transports pour les différents opérateurs économiques intervenant dans le secteur.

L'annuaire statistique des transports, dont l'élaboration est une fonction de l'Observatoire des Transports, présente un ensemble de statistiques disponibles et jugées essentielles pour la connaissance du domaine des transports. D'une manière plus précise, l'annuaire est constitué de tableaux rassemblant les renseignements quantitatifs disponibles pour un mode donné et pour la situation annuelle la plus récente avec un rappel éventuel des statistiques des années antérieures.

Cette septième parution sur les résultats de 2000, tout comme les précédentes, sans être exhaustive ou même complète, contient principalement des données sur les trafics des différents modes de transports existant au Mali.

Nous renouvelons nos remerciements aux nombreux fournisseurs d'informations, mentionnés en bas des différents tableaux, qui ont contribué à la réalisation de ce document.

Aussi nous continuons à attendre de ces fournisseurs d'informations et de tous les autres utilisateurs de notre annuaire les remarques et suggestions qui nous permettront d'améliorer les prochaines parutions.

Le Directeur National des Transports

Brehima FOMBA.

La Direction Nationale des Transports et ses missions

La Direction Nationale des Transports (DNT) est un service public central créé par la loi N° 90-102/AN-RM du 11 Octobre 1990.

Elle est chargée d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transport, d'administration du parc et du fret et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux et rattachés qui concourent à la mise en oeuvre de la dite politique .

A cet effet, elle est chargée :

- d'élaborer la réglementation en matière de transport et de veiller à son application,
- de procéder à toutes recherches et études nécessaires à l'élaboration de la politique des transports,
- de préparer les projets de programmes ou de plans d'action,
- de veiller à l'exécution des décisions et des programmes, d'évaluer leurs résultats,
- de préparer toutes mesures relatives à la réorganisation des structures, au perfectionnement des méthodes de travail, à l'amélioration des relations humaines des services et de la qualité des prestations offertes au public.

La Direction Nationale des Transports comprend 3 divisions :

- la Division Développement des Transports,
- la Division Organisation du Trafic,
- la Division Administration des Transports.

L'activité de coordination et de contrôle de la Direction Nationale des Transports s'exerce sur les services extérieurs, les services régionaux et sub - régionaux chargés de la mise en oeuvre de la politique de la Direction Nationale des Transports.

Les services extérieurs implantés dans les différents ports de transit du Mali sont :

- les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI),
- les Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE),
- les Entrepôts Maliens au Togo (EMATO),
- les Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMA),
- les Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI).

Les Services Régionaux et Sub-régionaux de la Direction Nationale des Transports sont constitués par les Directions Régionales des Transports et les Services Techniques de Cercles dénommés Secteurs de Transport.

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

NOTE SUR L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

Dans le cadre du projet sectoriel des transports couvrant la période (1994-1998), il a été décidé d'aider la Direction Nationale des transports à renforcer ses capacités d'études générales et de planification et à développer la fonction d'observatoire des transports. C'est ainsi que le gouvernement de la République du Mali par contrat n°00101/DGMP-95 du 31 Mai 1995, a confié au groupement SOFRETU/SOFRERAIL/OEST, la réalisation d'une mission d'assistance technique auprès de la Direction Nationale des Transports, pour la mise en place d'une unité « OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS », chargée d'exploiter une banque de donnée du secteur des transports et la formation de son personnel. Les prestations du groupes SOFRETU/SOFRERAIL/OEST ont été financé par l'IDA à hauteur de 250Millions de FCFA.

La création de cette unité répondait à un double objectif :

- a/ renforcer les capacités d'études et de planification de la Direction Nationale des Transports, et permettre ainsi d'éclairer le choix de cette dernière en matière de politique des transports ;
- b/ guider l'action commerciale des opérateurs en cette période où l'Etat se désengage de la gestion du secteur en appuyant de plus en plus sur les mécanismes du marché (libération des tarifs de transport, notamment).

Dans ses activités, l'observatoire doit couvrir l'ensemble des modes de transport des voyageurs comme des marchandises.

Il devra refléter les réalités du transport au Mali et être un véritable outil capable de répondre à tout moment aux besoins d'information des utilisateurs.

I. ACTIVITES MENEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN PLACE DE L'OBSERVATOIRE :

a -CIRCUIT D'INFORMATION DE L'OBSERVATOIRE :

Afin d'établir un véritable circuit de l'information plusieurs contacts et entretiens ont été effectués par une équipe composée du consultant de la mission d'assistance technique et de quelques cadres de la Direction Nationale des Transports, auprès des organismes publics ,organisations professionnelles , opérateurs et auxiliaires de transport disposant d'informations statistiques susceptibles d'intéresser l'Observatoire des transports.

b - ACTION DE FORMATION :

Les experts de la mission d'assistance technique ont procédé à une remise à niveau générale des agents affectés à la mise en place de l'Observatoire, par des actions de

formation portant sur le contenu d'un annuaire statistique, des tableaux de bord des transports, sur les techniques informatiques de saisies, d'actualisation et de traitement des données.

L'analyse des informations statistiques disponibles sur le secteur des transports a montré que les données de base existent mais sont éparpillées et peu exploitées. Chaque service ou organismes développe son propre système d'informations sans qu'il y ait une harmonisation et une uniformisation de ces informations dans un cadre général en vue d'une exploitation rationnelle au niveau de l'administration centrale du secteur des transports.

La mise en place de l'Observatoire des transports visait également à palier cette lacune.

II. CELLULE DE GESTION DE L'OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS :

- Missions de la Cellule de Gestion de l'Observatoire

La cellule chargée de la gestion de l'Observatoire de transports devrait avoir pour missions :

- de suivre l'évolution des activités du secteur des transports, par la centralisation, la mise en forme et la présentation des données disponibles sur ce secteur, données qui doivent être fiables, cohérentes à jour et d'une précision suffisante pour les utilisateurs pressentis ;
- d'assurer un rôle d'appui à la réalisation des missions d'études, de planification et de coordination des transports de la Direction Nationale des Transports.
- de fournir sur une base régulière aux opérateurs économiques, des informations pertinentes sur le secteur, leur permettant d'apprécier la situation présente du marché des transports et son évolution à court terme et de guider en conséquence leur activité commerciale.

Ces missions consistent :

a - MISSION DE SUIVI DES ACTIVITES DU SECTEUR :

Constituant par essence la raison d'être de l'observatoire, cette mission nécessite la mise en place d'un système intégré d'information sur les activités du secteur des transports, dont les bases de données sur lesquelles il s'appuie sont constituées d'ensembles de données qui sont apparentées, c'est à dire des bases relationnelles associées à un système de base de données.

Le système actuellement utilisé par l'observatoire est un système informatique de gestion de bases de données qui constitue un ensemble de procédures informatiques mises en place pour la saisie, le stockage, le traitement et l'édition des données.

Outre les problèmes d'organisation et d'équipement de la cellule, la constitution et la gestion de banque de données des transports supposent en particulier :

. une harmonisation au préalable avec les différentes sources d'information sur les normes de terminologie, les procédures de saisie et de traitement de données,

. un maintien de contacts permanents avec les sources d'information notamment avec les gestionnaires d'infrastructures et d'équipement de transport et les organismes d'exploitation publics et privés importants,

. la définition du détail, de la forme et de la périodicité des informations à collecter auprès de chaque source d'information.

b - MISSION D'APPUI À LA DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS :

Les études initiées ou menées au niveau de la Direction Nationale des Transports visent à apporter des éclairages sur des problèmes ou aspects particuliers du secteur. L'objectif essentiel de ces études est la recherche, soit des données particulières permettant une meilleure connaissance d'un sous-secteur spécifique soit des solutions visant à améliorer les conditions de fonctionnement du marché des transports.

A cet effet, les données collectées au niveau de l'observatoire devraient faciliter la réalisation de ces études dont certaines sont capitales aux travaux de planification des transports

Parmi ces études on peut citer celles relatives à :

- la demande transport
- aux coûts, aux tarifs et à la formation de prix de transport,
- la fiscalité des transports,
- l'impact de la politique réglementaire, fiscale et tarifaire sur le développement de l'industrie des transports,
- l'analyse de l'organisation et du fonctionnement du secteur privé,
- des chaînes de transport de marchandises sur les corridors de transports desservant le Mali etc...

Les travaux d'analyse et de synthèse, devant normalement s'appuyer sur les informations fournies par l'observatoire, constituent les supports pour les travaux de planification.

Ces derniers permettent de préparer les décisions des pouvoirs publics en matière de politique de développement du secteur des transports, en particulier :

- l'élaboration d'outils d'aides à la décision à l'attention des pouvoirs publics (Exemple : niveau d'application des mesures réglementaires par les usagers ou opérateurs),
- la coordination des investissements en matière de transports entre les différents sous-secteur d'activité,
- l'élaboration et l'actualisation des plans de transports ainsi que des programmes annuels de réalisation etc....

c - MISSION D'INFORMATION DE OPREATEURS DU SECTEUR :

Cette mission est fondamentale pour l'établissement des relations réciproques de type clients- fournisseurs d'information entre l'Observatoire des Transports et les opérateurs économiques.

La réussite de cette mission permet d'assurer d'une part, la fourniture régulière et durable des informations de base détenues par ces opérateurs (Exple : informations sur la structure des différents segments de marché, capacité de transport disponible, réglementation et législation des transports et des échanges commerciaux).

Pour réaliser cette mission, il est nécessaire de développer un véritable réseau de contacts permanents avec les fournisseurs d'information de l'Observatoire qui permet d'apprécier d'une part, la situation et l'évolution des données disponibles, d'autre part, leurs besoins spécifiques en retour d'information chiffrées sur le secteur des transports (nature et périodicité des informations aller et retour).

A ces missions viennent s'ajouter d'autres du fait que l'Observatoire des Transports du Mali est intégré au réseau d'Observatoires sous régional des transports de la conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (CMEAOC/TM).

La CMEAOC, dans le cadre du programme de politique des Transports en Afrique subsaharienne (SSATP) a commandé « l'étude de développement et de mise en place au niveau national et au niveau sous-régional d'Observatoires des Transports par mer ».

Chacun de ces Observatoires doit permettre à son niveau :

- de suivre l'évolution des échanges du commerce international du (ou des) pays intégré(s) au système d'observatoire, tant en terme de volume que de nature des produits transportés par voie de mer
- d'établir et de tenir régulièrement à jour une base documentaire caractérisant le cadre institutionnel, légal et réglementaire du transport international à maillon maritime.
- de disposer d'une méthode de suivi des prix, délai et conditions réglementaires d'exécution de ces transports.

A cet effet l'Observatoire des Transports du Mali a bénéficié de la formation de trois de ses agents et de l'octroi d'un ordinateur lors d'un atelier tenu à Abidjan en Avril 1997.

III – ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DE L'OBSERVATOIRE :

Au départ l'Observatoire fonctionnait comme une structure informelle sans reconnaissance et séparation de fonction de base.

L'évaluation des actions menées par l'Observatoire et des missions qui lui sont assignées montrent que le travail confié à la structure est complexe et demande à être pérennisée par des moyens institutionnels, financiers et humains.

2- AU PLAN INSTITUTIONNEL :

L'Observatoire devra avoir une existence officielle.

A cet effet, il avait lieu d'élaborer les textes de création, d'organisation et de fonctionnement de l'Observatoire.

La Direction Nationale des Transports a, dans ce cadre élaboré des projets de textes de création, d'organisation et de fonctionnement de l'Observatoire en vue de l'ériger en service rattaché.

Vu le caractère d'intérêt général de l'Observatoire des transports il a été prévu la mise en place d'un Conseil d'Orientation et de Suivi de l'Observatoire des Transports dans le souci d'impliquer les différents opérateurs (chargeurs, transporteurs et auxiliaires de transports) dans l'orientation, le contrôle des activités de l'Observatoire et la prise en charge de leurs besoins et préoccupations.

Dans le cadre de la production des données primaires au niveau des structures de transports dans un délai raisonnable, il est prévu dans les textes de fonctionnement un partenariat formel avec les divers fournisseurs d'informations.

2- AU PLAN FINANCIER :

L'Observatoire des Transports constitue un précieux outil d'aide à la prise de décisions des autorités administratives, des opérateurs économiques et des partenaires au développement. Il permet de réduire les délais et coûts des études intéressant le secteur des transports.

La vente des productions et des prestations était peu significatif et ne pouvait couvrir les charges de fonctionnement de l'Observatoire.

De ce fait ; le financement de son fonctionnement dans un premier temps a été proposé sur les fonds du droit de traversée routière dont la vocation portent entre autre sur le développement et la facilitation des transports.

3 - AU PLAN DES RESSOURCES HUMAINES :

Compte tenu des missions à accomplir, l'Observatoire devrait comporter les postes de travail suivants :

- un responsable, chargé d'organiser de coordonner et superviser les différentes activités de l'Observatoire ;
- un responsable des statistiques de transport, chargé de la collecte, du recueil des données auprès des sources d'information et de l'élaboration des statistiques des transports ;
- un responsable des synthèses économiques et statistiques, chargé de l'élaboration des notes sur l'évolution du marché des transports et d'éléments sur la détermination de la place des transports dans l'économie Nationale ;
- un responsable de la réglementation et de la documentation chargée de la collecte des textes législatifs et réglementaires régissant les activités de transport, de faire la synthèse des procédures et formalités auxquelles les activités de transport sont soumises et d'assurer le classement et l'archivage des documents concernant les activités de transport.

Ces différents responsables sont secondés dans leurs tâches par des techniciens et agents techniques de profil requis.

L'Observatoire des transports constitue un véritable outil d'aide au développement du secteur qui a besoin de l'appui et du soutien de tous (administration, opérateurs économiques et partenaires au développement), pour rendre ses activités durables.

Pour pérenniser les activités de l'Observatoire des transports, l'ordonnance n° 99 - 041/P -RM du 29 septembre 1999 portant de l'Observatoire des Transports a érigé la structure en un service rattaché.

Le décret n° 003 /P -RM du 12 janvier 2000 fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement de l'Observatoire des Transports. Il précise le rattachement de l'Observatoire à la Direction Nationale des Transports. Il définit comme organe de l'Observatoire :

- le Comité d'Orientation et de Suivi et
- la direction

Les membres du Comité d'Orientation et de Suivi sont désignés également par le Décret .Le Comité d'Orientation et de Suivi se réunit en session ordinaire une fois par semestre sur convocation de son président qui est le Directeur National des Transports .

En ce qui concerne le réseau des correspondants permanents de l'Observatoire , un arrêté du ministre chargé des transports en fixe la liste nominative .

L' incidence financière de la création de l 'Observatoire des Transports a été estimée à 73 520 000 FCFA à prélever sur le Budget National (FOND DU DROIT DE TRAVERSEE ROUTIERE)et répartie comme

suit :

• entretien et location bâtiment	2 400 000	fcfa
• fourniture et mobilier de bureau	28 500 000	fcfa
• frais de mission interne et externe	5 000 000	fcfa
• matériel de transport	34 000 000	fcfa
• frais de transport	3 500 000	fcfa
• indemnité de responsabilité	120 000	fcfa

IV PRODUCTION DE L' OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS

L'Observatoire des Transports a déjà pu produire les annuaires statistiques pour les années :

1994 (Février 1996)

1995 (Octobre 1996)

1996 (Août 1997)

1997 (Sept 1998)

1998

1999 (Sept -2000)

2000 (Sept - 2001)

Il a aussi produit une note de conjonctures sur le transport Aérien (1996) , le recueil des textes législatifs et réglementaires sur les transports (tomes I,II ,III , IV, V).

En 2000 ,l'Observatoire a élaboré :

- une note sur la fiscalité des transports
- un guide de définition des indicateurs de performance du secteur des transports
- un glossaire des termes et concepts utilisés dans le secteur des transports
- une note sur le transport fluvial
- une note sur le transport routier des marchandises

En 2001 , les travaux de l ' Observatoire ont porté sur :

- la publication d'une note sur la comptabilité des transports routiers qui a eu à constater que très peu d' entreprises de transports routiers tenaient une 'comptabilité , d' où la nécessité d' entreprendre des actions de formation des entreprises à la tenue de comptabilité en leur sein .
- l' élaboration d' une note sur l' impact de l' amélioration de l' état des infrastructures sur les coûts et prix de transport .
- de quatre notes sur les transports fluviaux , aériens , routiers et ferroviaires .

MINISTERE DE L'INDUSTRIE
DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi

ANNUAIRE
STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

RESULTATS : 2000

Septembre 2000

SOMMAIRE

TABLEAUX

INDICATEURS GENERAUX

G031	Données climatiques de Bamako - Ville	1
G033	Données climatiques de Sikasso	3
G034	Données climatiques de Kayes	5
G035	Données climatiques de Ségou	7
G036	Données climatiques de Tombouctou	9
G037	Données climatiques de Mopti	11
G038	Données climatiques de Gao	13
G039	Données climatiques de Kidal	15

TRAFIC ROUTIER

R11	Etat du réseau routier par classe technique et administrative	17
R3	Dépenses routières	23
R222	Comptage routier	27
R411	Délivrance des cartes de transport marchandises et passagers	33
R422	Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers par région administrative	35
R120	Délivrance des principaux documents de transport	37
R5	Trafic international routier de marchandises	39
R622	Trafic intérieur routier de marchandises	43
R88	Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar	45
R710	Tarifs de référence des transports routiers de marchandises solides (axe international Abidjan - Régions du Mali)	47
R720	Tarifs de référence des transports routiers des hydrocarbures (axe international Abidjan - Régions du Mali)	50
R101	Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (4 places)	51
R101	Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (18 places)	55
R101	Estimation du coût d'exploitation d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places)	59
R104	Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)	63
R105	Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile)	67
R105	Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (32 m ³ de capacité)	71
R105	Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (50 m ³ de charge utile)	75

SITUATION DU PARC ROUTIER

PR1	Situation parc routier année 2000	79
PR2	Situation voitures particulières par marque et âge	80
PR3	Situation camions citernes par marque et capacité	81
PR4	Tracteur routier par marque et âge	82
PR5	Situation camions (plateau et citerne) par marque et âge	83

TRAFIC FERROVIAIRE

F11	Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali (caractéristique de la voie)	87
F22	Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali (caractéristique du matériel moteur)	89
F33	Offre de transport de la Régie du Chemin de Fer du Mali (caractéristique du matériel remorqué)	91
F44	Statistique du trafic ferroviaire de la Régie du chemin de Fer du Mali	93
F66	Indicateur de performance de la Régie du Chemin de Fer du Mali	95
F55	Statistique d'exploitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali	97
F071	Trafic à l'importation de la RCFM en wagons complets	99
F722	Trafic à l'exportation de la RCFM en wagons complets	101
F733	Trafic national de la RCFM en wagons complets	103
F744	Statistique de production de la RCFM	105

TRAFIC FLUVIAL

N1	Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal	107
N22	Caractéristiques de la flotte fluviale	109
N33	Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV	113
N44	Production de la COMANAV	115

TRAFIC AERIEN

A1	Principales caractéristiques des aéroports du Mali	117
A2	Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako - Sékou	119
A4	Trafic commercial des autres aéroports	123

TRAFIC CORRIDOR

C1	Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali	125
C2	Trafic international de marchandises	127
C310	Exportation des principaux produits (hors bétail)	135
C322	Importation des principaux produits (hors hydrocarbure)	137
C44	Importation d'hydrocarbure	139

INDICATEURS GENERAUX

G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

Désignation	unité	1996	1997	1998	1999	2000
Démographie						
Population totale	1.000 habitants	9 191	9 365	9 580	9 801	10 017
Population urbaine	id	2 506	2 614	2 735	2 863	2 922
Population du district de Bamako	id	941	984	980	1 045	1 077
Densité de population	habitant/km ²	8	8	8	8	8
Agrégats macro-économiques						
Produit intérieur brut (Prix courants)	milliards FCFA	1 319	1 422	1 592	1 658	1 797
Revenu national disponible brut (Prix courants)	id	1 410	1 479	1 639	1 702	1 868
Épargne brute (Prix courants)	id	197	314	315	316	147
Formation brute de capital fixe (Prix courants)	id	317	348	305	316	312
Épargne brute/Revenu national brut	%	14	21	19	19	8
FBCF/Revenu national brut	%	22	24	19	19	8
Revenu national disponible brut par habitant	FCFA	153 411	157 928	171 086	173 656	186 283
Valeur ajoutée (Prix courants)	milliards FCFA	1 224	1 310	1 470	1 521	1 612
dont branche Transport et Télécommunication	id	59	64	72	77	83
Valeur ajoutée Transport et Télécom/PIB	%	4	5	5	5	5
Produits agricoles						
Mil, sorgho	1.000 tonnes	1 275	1 151	1 081	1 271	1 499
Riz paddy	id	416	553	519	634	722
Mais	id	243	267	316	354	397
Blé	id	19	20	19	23	26
Arachide	id	156	133	143	151	158
Colon-graine	id	406	470	538	634	473
Produits de l'élevage						
Bovins	1.000 têtes	598	605	581	593	625
Ovins, caprins	id	3 131	3 208	3 272	3 334	3 479
Porcins	tonnes	264	270	273	278	290
Produits de la pêche						
Poisson frais	tonnes	31 364	31 736	32 237	32 745	33 218
Poissons fumés et séchés	id	12 196	12 281	12 474	12 671	12 854
Produits de la forêt						
Bois de chauffe	1.000 stères	13 278	13 435	13 647	13 862	14 063
Bois d'œuvre	m ³	396 709	401 425	407 755	414 187	420 166
Produits industriels						
Colon fibre	tonnes	180 152	207 079	237 396	235 494	
Sucre	id	27 054	27 042	29 673	25 837	27 517
Bière	hl	59 896	64 673	66 665	81 889	64 335
Boissons non alcoolisées	id	38 963	119 529	140 735	166 428	198 470
Électricité	1.000 kWh	334 442	384 584	422 965	372 448	383 432
Eau	1 000 m ³	33 520	37 001	40 351	41 959	39 771
Finances publiques						
Recettes budgétaires hors dons	milliards FCFA	198	215			
dont recettes fiscales	id	175	196			
Dépenses budgétaires	id	304	351			
dont frais de personnel	id	51	57			
Déficit courant hors dons	id	-108	-114			
Déficit courant hors dons /PIB	%	8	8			
Consommation des ménages						
Budget moyen par ménage	FCFA					
dont dépenses santé	id					
dépenses alimentation	id					
dépenses habitation	id					
dépenses habillement	id					
dépenses transport	id					

Sources : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique

Note : comptes économiques révisés en mai 2001

G-1 Principaux indicateurs socio-économiques

Désignation	unité	1996	1997	1998	1999	2000
Démographie						
Population totale	1 000 habitants	9 191	9 365	9 580	9 801	10 017
Population urbaine	id	2 506	2 614	2 735	2 853	2922
Population du district de Bamako	id	941	964	990	1 045	1072
Densité de population	habitant/km ²	8	8	8	8	8
Agrégats macro-économiques						
Produit intérieur brut (Prix courants)	milliards FCFA	1 319	1 422	1 592	1 658	1787
Revenu national disponible brut (Prix courants)	id	1 410	1 479	1 639	1 702	1866
Épargne brute (Prix courants)	id	197	314	315	316	147
Formation brute de capital fixe (Prix courants)	id	317	348	305	316	312
Épargne brute/Revenu national brut	%	14	21	19	18	8
FEDF/Revenu national brut	%	22	24	19	19	8
Revenu national disponible brut par habitant	FCFA	153 411	157 928	171 086	173 656	186253
Valeur ajoutée (Prix courants)	milliards FCFA	1 224	1 310	1 470	1 521	1612
dont branche Transport et Télécommunication	id	59	64	72	77	83
Valeur ajoutée Transport et Télécom./PIB	%	4	5	5	5	5
Produits agricoles						
Mil, sorgho	1.000 tonnes	1 275	1 151	1 081	1 271	1 499
Riz paddy	id	416	553	519	634	722
Mais	id	243	267	316	354	387
Blé	id	19	20	19	23	26
Arachide	id	155	133	143	151	156
Coton-graine	id	406	470	538	534	473
Produits de l'élevage						
Bovins	1.000 têtes	599	605	591	593	620
Ovins, caprins	id	3 131	3 208	3 272	3 334	3479
Porcins	tonnes	264	270	273	278	290
Produits de la pêche						
Poisson frais	tonnes	31 364	31 736	32 237	32 745	33218
Poissons fumés et séchés	id	12 136	12 281	12 474	12 671	12854
Produits de la forêt						
Bois de chauffe	1.000 stères	13 278	13 435	13 647	13 862	14063
Bois d'œuvre	m ³	396 709	401 425	407 755	414 182	420166
Produits industriels						
Coton fibre	tonnes	180 152	207 079	237 398	235 494	
Sucre	id	27 054	27 042	29 673	25 637	27517
Bière	hl	59 896	64 673	66 555	61 669	64335
Boissons non alcoolisées	id	98 963	119 529	140 735	166 428	198470
Électricité	1.000 kwh	334 442	384 564	422 965	372 446	383432
Eau	1.000 m ³	33 520	37 001	40 351	41 959	39771
Finances publiques						
Recettes budgétaires hors dons	milliards FCFA	196	215			
dont recettes fiscales	id	173	198			
Dépenses budgétaires	id	304	351			
dont frais de personnel	id	51	57			
Déficit courant hors dons	id	-108	-114			
Déficit courant hors dons /PIB	%	8	8			
Consommation des ménages						
Budget moyen par ménage	FCFA					
dont dépenses santé	id					
dépenses alimentation	id					
dépenses habitation	id					
dépenses habillement	id					
dépenses transport	id					

Sources : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique

Note : comptes économiques révisés en mai 2001

G031 Données climatiques de Bamako-Ville

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	17,6	33,3	25,5	33,0		2,0	0
1998		18,8	34,4	26,0	28,5	-4,5	0,0	0
1999		19,2	33,1					
2000		20,8	26,6	23,7	33,0			
1985-1996	Février	20,9	36,7	28,8	28,5		0,0	
1998		23,3	39,0	30,7	39,6	11,1	1,8	0
1999		19,2	34,5				17,0	
2000		20,4	35,1	27,8	20,5			
1985-1996	Mars	23,7	38,9	31,3	29,0		0,0	
1998		24,8	39,8	31,8	43,1	14,1	0,0	0
1999		24,7	38,9				6,0	
2000		24,1	39,3	31,7	31,0		4,0	
1985-1996	Avril	26,0	40,6	33,3	21,0		0,0	0
1998		27,6	42,4	34,4	66,0	25,5	7,0	
1999		26,4	40,0	33,4			44,2	
2000		27,1	41,4	34,3	52,0		35,1	
1985-1996	Mai	26,1	38,7	32,8	53,5		48,3	
1998		28,0	40,2	32,9	55,1	1,6	22,0	
1999		26,3	38,9				21,9	
2000		25,9	38,7	32,3	60,0		5,8	
1985-1996	Juin	23,9	35,9	29,9	68,5		64,7	
1998		24,5	36,5	29,8	48,4	-20,1	92,4	
1999		25,2	36,4				164,6	
2000		27,8	41,9	35,6	39,5		16,0	
1985-1996	Juillet	22,3	32,7	27,5	79,0		230,2	
1998		24,2	34,2	28,3	75,3	-3,7	111,5	
1999		22,5	31,4	28,0			188,2	
2000		22,9	33,0	29,7	79,5		32,0	
1985-1996	Août	22,0	31,7	26,9	82,0		271,5	
1998		22,8	32,3	26,7	83,7	1,7	324,4	
1999		22,1	30,0				304,2	
2000		25,7	37,7	31,7	57,5		77,9	
1985-1996	Septembre	21,9	32,9	27,4	79,5		172,8	
1998		22,4	33,1	26,8	82,9	3,4	326,3	
1999		21,5	31,7				244,6	
2000		25,1	38,4	31,8	56,0		73,5	
1985-1996	Octobre	21,5	35,1	28,3	70,5		7,2	
1998		22,7	35,8	28,8	72,2	1,7	51,8	
1999		21,8	32,8				54,1	
2000		23,1	37,2	30,2	35,0		170,1	
1985-1996	Novembre	18,8	36,2	27,5	50,5		0,8	0
1998		19,8	36,7	24,5	52,9	2,4	0,0	0
1999		20,3	34,7					
2000		18,1	34,8	26,4	23,0		0,0	
1985-1996	Décembre	34,4	34,4	34,4	41,0		0,1	0
1998		18,9	33,9	26,0	49,4	8,4	0,0	0
1999		17,5	33,5					
2000		13,8	30,4	22,1	24,5		0	

Source : Direction de la Météorologie

G033 Données climatiques de Sikasso

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1986	Janvier	16,8	32,7	24,8	30,5		1,8	
1988		17,7	33,0	25,6	25,8	-4,7	22,4	
1999		18,2	32,7					
2000		20,2	33,6	26,9	33,0		12,9	
1985-1996	Février	19,9	34,4	27,2	28,0		6,5	
1988		21,7	37,4	30,0	23,8	-4,2	8,2	
1999		18,9	34,1	27,5			0,9	
2000		17,3	33,6	25,5	19,0	19,0		
1985-1986	Mars	23,6	36,9	30,3	34,0		10,6	
1988		23,7	37,9	31,2	17,8	-16,2	0,9	
1999		23,7	37,6				52,3	
2000		22,8	37,1	30,0	17,0		0,8	
1985-1996	Avril	25,2	37,0	31,1	48,0		46,7	
1988		26,8	38,0	31,9	48,8	0,8	275,0	
1999		25,2	36,6				62,2	
2000		25,9	37,5	31,7	22,5		66,6	
1985-1996	Mai	24,5	35,5	30,0	59,5		106,1	
1988		25,5	35,9	30,2	51,5	-8,0	141,8	
1999		24,6	35,4				165,1	
2000		23,8	34,9	29,4	28,5		130,3	
1985-1996	Juin	22,7	32,4	27,6	70,5		162,9	
1988		23,6	33,0	27,9	68,7		128,5	
1999		23,0	33,1			-1,8	235,7	
2000		22,3	32,0	27,2	39,5		136,5	
1985-1986	Juillet	21,9	30,3	28,1	76,5		216,6	
1988		22,2	30,5	26,0	76,8	0,3	348,7	
1999		21,0	29,8				328,0	
2000		21,6	30,0	25,8	52,0		178,5	
1985-1986	Août	6,0	29,6	17,8	79,0		271,1	
1988		21,8	28,6	25,1	80,4	1,4	416,8	
1999		21,5	28,8				143,7	
2000		21,2	29,7	25,5	57,5		344,9	
1985-1996	Septembre	21,5	30,8	26,2	77,0		194,7	
1988		21,6	30,7	25,3	78,5	1,5	308,5	
1999		21,4	30,1				76,1	
2000			21,3	30,8	26,05	58		137,2
1985-1996	Octobre	21,9	33	27,5	68		74	
1988		22,4	33,5	27,3	68,4	0,4	428,0	
1999		21,6	32,5				58,1	
2000		21,8	32,9	27,35	35		57,4	
1985-1996	Novembre	19,4	34,2	26,8	51,5		4,3	
1988		19,1	34,7	27,1	42,2	-9,3	0,3	
1999		20,3	33,8					
2000		19,3	34,5	26,9	23		25,1	
1985-1996	Décembre	16,8	32,6	24,7	38,5			
1988		17,9	32,4	25,1	37,6	-0,9		
1999		16,1	32,4					
2000			16,5	32,8	24,65	34		

source : Direction de la Météorologie

G034 Données climatiques de Kayes

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	16,9	33,1	25,0	27,5			
1998		18,7	34,9	26,8				
1999								
2000		20,2	34,4	27,3				
1985-1996	Février	19,7	36,8	28,3	24,5		0,3	
1998		19,8	37,5	28,7				
1999								
2000		19,8	36,2	28,0				
1985-1996	Mars	22,3	38,9	30,6	23,5		0,2	
1998								
1999								
2000		24,0	41,4	32,7				
1985-1996	Avril	25,5	41,9	33,7	22,0		0,0	
1998								
1999								
2000		28,6	43,2	35,9				
1985-1996	Mai	28,8	42,3	35,6	29,5		8,0	
1998								
1999								
2000		30,2	43,0	36,6				
1985-1996	Juin	27,7	39,2	33,5	50,0		62,4	
1998								
1999								
2000		27,8	38,8	33,3				
1985-1996	Juillet	24,7	34,3	29,5	69,0		135,7	
1998								
1999		24,6	33,2					
2000		25,6	34,9	30,3				
1985-1996	Août	23,7	32,8	28,3	77,5		203,1	
1998								
1999		23,4	30,7					
2000		23,3	31,9	27,6				
1985-1996	Septembre	23,5	33,6	28,6	80,5		189,4	
1998								
1999		23,2	33,3					
2000		24,0	33,7	28,9				
1985-1996	Octobre	23,3	36,8	30,1	63,5		38,1	
1998								
1999		23,6	34,7					
2000		23,5	35,8	29,7				
1985-1996	Novembre	20,0	37,0	28,5	38,0		0,1	
1998								
1999		20,0	37,8					
2000		19,8	35,8	27,8				
1985-1996	Décembre	17,3	33,8	25,6	31,5		1,7	
1998								
1999		17	34,4					
2000		16,8	34,6	25,7				

Source : Direction de la Météorologie

G035 Données climatiques de Ségou

(Climat Saharien)

Période	Mols	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	17,2	32,7	25,0	35,5		4,1	
1998		17,3	34,2	24,6	36,8	1,3		
1999		17,3	33,2					
2000		19,8	37,4	28,6	-		0,0	
1985-1996	Février	20,2	36,0	28,1	30,0		0,1	
1998		21,9	38,8	29,4	29,9			
1999		17,2	34,2					
2000		17,9	36,8	27,4	-		0,0	
1985-1996	Mars	23,2	38,2	30,7	30,5		1,2	
1998		22,2	39,6	30,6	24,7	-5,8		
1999		22,8	39,7					
2000		22,2	40,8	31,5	-		0,0	
1985-1996	Avril	26,2	40,5	33,4	35,0		3,6	
1998		27,9	43,0	34,9	36,3	1,3	4,6	
1999		26,7	40,8				3,6	
2000		25,9	37,5	31,7	-		3,6	
1985-1996	Mai	27,2	40,2	33,7	45,0		96,9	
1998		27,1	39,5	32,5	58,5		0,8	
1999		28,1	41,6				84,1	
2000		26,7	39,4	33,1	-		89,2	
1985-1996	Juin	25,5	37,0	31,3	59,5		84,5	
1998		26,1	38,1	31,2	64,6	5,1	171,5	
1999		27,1	39,5				287,2	
2000		24,7	36,9	30,8	-		66,6	
1985-1996	Juillet	23,6	33,2	28,4	73,0		190,8	
1998		25,1	35,4	29,7	69,6	-3,4	189,7	
1999		23,3	32,9				366,9	
2000		23,8	33,9	28,9	-		203,7	
1985-1996	Août	23,0	31,7	27,4	78,0		123,4	
1998		24,5	32,6	27,2	80,4	2,4	144,4	
1999		23,1	30,2				157,8	
2000		23,0	32,5	27,8	-		161,0	
1985-1996	Septembre	23,0	32,8	27,9	75,5		19,7	
1998		23,9	33,0	27,7	77,6		156,0	
1999		22,8	31,6				51,1	
2000		23,2	34,1	28,7	-		67,9	
1985-1996	Octobre	23,1	36,5	29,8	64,0		38,1	
1998		24,2	27,3	30,0	61,4	2,1		
1999		21,6	34,2				19,7	
2000		22,5	37,2	29,9	-		18,4	
1985-1996	Novembre	20,4	36,9	28,7	42,5		0,1	
1998		20,3	38,1	28,0	40,7	-1,8		
1999		20,3	36,7				3,0	
2000		20,4	38,3	29,4	-		0,0	
1985-1996	Décembre	17,8	33,5	25,7	35,0			
1998		18,3	34,8	25,1	40,6	5,6		
1999		16,1	35,8					
2000		17,1	35,5	26,3	-		0	

Source : Direction de la Météorologie

G039 Données climatiques de Kidal

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	12,1	27,2	19,7	26,5		2,1	
1998		13,2	28,3	20,6	19,3	-7,2		
1999		12,4	27,4					
2000		16,1	28,8	22,5	29,0		0,4	
1985-1996	Février	14,7	30,7	22,7	21,5		0,1	
1998		16,3	30,6	24,6	16,5	-5,0		
1999		13,0	28,5					
2000		12,5	27,1	19,8	18,5		0,0	
1985-1996	Mars	19,0	34,7	26,9	19,5		0,1	
1998		17,8	32,2	25,1	13,6	-5,9		
1999		20,1	35,6					
2000		17,8	34,2	26,0	12,5		0,0	
1985-1996	Avril	22,9	38,9	30,8	17,5		0,1	
1998		26,3	41,2	34,3	13,5	-4,0		
1999		25,6	39,9					
2000		24,9	41,5	33,2	9,0		0,0	
1985-1996	Mai	26,9	41,7	34,3	17,5		2,7	
1998		30,5	41,9	36,7	19,2	1,7	11,3	
1999		27,5	42,2				0,9	
2000								
1985-1996	Juin	29,9	42,3	36,1	25,5		7,1	
1998		30,8	41,4	35,9	31,1	5,6	31,1	
1999		29,5	42,2					
2000		28,3	41,8	35,1	26,0		13,4	
1985-1996	Juillet	27,7	39,9	33,8	39,0		42,0	
1998		28,5	38,5	33,8	42,1	3,1	41,1	
1999		27,7	40,0				44,3	
2000		27,3	39,7	33,5	36,5		51,1	
1985-1996	Août	26,9	39,0	33,0	43,5		30,5	
1998		29,8	36,8	32,9	45,6		62,4	
1999		26,3	36,8				103,9	
2000		27,3	39,8	33,6	39,5		23,8	
1985-1996	Septembre	26,4	39,6	33,0	34,5		17,9	
1998		26,5	38,4	32,0	44,6	10,1	72,2	
1999		28,3	38,7				7,9	
2000		27,2	39,6	33,4	31,5		28,9	
1985-1996	Octobre	23,1	38,0	30,6	23,0		1,6	
1998		25,6	36,8	32,3	21,2	-1,8	0,5	
1999		24,5	36,9				47,8	
2000		24,8	37,2	31,0	24,0		4,2	
1985-1996	Novembre	17,8	33,2	25,5	24,0		0,7	
1998		18,5	32,7	26,0	16,2	-7,8		
1999		19,5	33,5					
2000		18,8	33,0	25,9	16,0		0,0	
1985-1996	Décembre	13,5	28,4	21,0	26,5		0,3	
1998		15,6	29,3	22,8	23,0	-3,5		
1999		14,1	28,7					
2000		14,6	28,6	21,6	20		0	

Source : Direction de la Météorologie

G038 Données climatiques de Gao

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	15,1	30,1	22,6	23,0			
1998		16,1	31,6	23,7	17,5			
1999		15,4	30,3				0,1	
2000		18,8	33,0	25,9	27,0			
1985-1996	Février	17,9	33,7	25,8	17,5		0,0	
1998		19,6	35,6	27,5	15,7	-1,8		
1999		15,8	31,6					
2000		15,5	31,1	23,3	14,0			
1985-1996	Mars	22,2	37,3	29,8	16,5		0,0	
1998		21,2	36,0	28,9	11,2	-5,3	0,4	
1999		22,0	38,5				2,2	
2000		19,7	37,3	28,5	15,5			
1985-1996	Avril	25,8	41,1	33,5	17,0		0,0	
1998		27,7	42,8	35,5	18,4	-0,6	0,4	
1999		27,7	41,9				1,2	
2000		26,0	43,7	34,9	15,5		0,3	
1985-1996	Mai	28,7	42,8	35,8	22,0		0,0	
1998		31,3	43,2	37,3	27,0	5,0	6,3	
1999		29,8	43,2				8,1	
2000		29,8	43,8	36,8	22,0		15,3	
1985-1996	Juin	30,0	41,9	36,0	34,0		10,4	
1998		29,6	41,1	34,9	39,0	5,0	19,3	
1999		30,0	42,6				49,4	
2000		29,3	41,8	35,6	33,5		32,6	
1985-1996	Juillet	27,2	38,7	33,0	48,0		8,4	
1998		27,1	38,1	32,3	50,8	2,8	50,5	
1999		26,9	37,8				78,5	
2000		27,4	38,7	33,1	46,5		114,2	
1985-1996	Août	26,4	37,4	31,9	53,0		24,4	
1998		28,1	36,7	31,2	56,9	3,9	81,7	
1999		24,3	34,2				37,9	
2000		26,2	38,6	32,4	49,0		168,0	
1985-1996	Septembre	27,2	39,1	33,2	45,0		43,8	
1998		25,1	37,7	31,5	56,2	11,2	26,5	
1999		25,7	36,5					
2000		27,7	40,0	33,9	42,0		62,8	
1985-1996	Octobre	25,8	39,5	32,7	28,0		22,9	
1998		26,8	39,9	33,1	31,1	3,1	2,7	
1999		25,0	38,8				0,8	
2000		26,3	39,0	32,7	28,0			
1985-1996	Novembre	20,5	35,8	28,2	22,5		8,0	
1998		20,0	35,9	27,8	27,0	4,5		
1999		21,5	36,3					
2000		20,5	35,5	28,5	18,0			
1985-1996	Décembre	16,4	31,4	23,9	22,5		0,0	
1998		17,5	32,8	24,9	23,9	1,4		
1999		15,9	31,8					
2000		16,1	31,9	24	22		0	

Source : Direction de la Météorologie

G037 Données climatiques de Mopti

(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	16,2	31,5	23,9	26,0		2,8	
1998		16,0	32,5	24,3	23,7			
1999		16,8	31,0				0,0	
2000		18,8	34,6	26,7	30,0		0,1	
1985-1996	Février	19,4	35,0	27,2	20,5	0,1		
1998		20,3	37,3	29,1	20,6			
1999		15,8	38,2				0,0	
2000		16,0	33,8	24,9	17,5		1,6	
1985-1996	Mars	22,7	37,6	30,2	20,0			
1998		22,7	37,9	30,4	18,4	-1,6		
1999		21,7	38,2				1,0	
2000		21,0	38,6	29,8	23,5		4,2	
1985-1996	Avril	26,4	40,5	33,5	22,5		8,8	
1998		27,7	42,1	35,1	26,7		2,0	
1999		25,8	40,1				0,6	
2000		26,2	43,1	34,7	23,5		11,5	
1985-1996	Mai	27,8	41,2	34,5	32,5			
1998		29,3	41,0	35,2	37,9		3,8	
1999		27,6	41,6				80,7	
2000		26,2	40,4	33,3	43,5		41,3	
1985-1996	Juin	26,8	38,9	32,9	47,5		77,4	
1998		32,8	26,8	38,5	49,6		37,6	
1999		27,0	40,4				28,8	
2000		26,1	38,8	32,5	49,0		124,1	
1985-1996	Juillet	24,5	35,3	29,9	62,0		117,8	
1998		25,2	35,4	30,3	61,7		194,7	
1999		23,6	35,2				86,8	
2000		24,5	35,5	30,0	62,0		147,6	
1985-1996	Août	23,7	33,4	28,6	68,5		109,1	
1998		24,4	33,7	29,0	68,9		233,7	
1999		22,6	31,4				138,5	
2000		23,6	-	23,6	69,0		77,3	
1985-1996	Septembre	24,5	34,8	29,7	64,0		120,4	
1998		24,6	33,4	29,0	70,9		68,5	
1999		23,2	32,2				77,1	
2000		24,5	-	24,5	62,5		16,9	
1985-1996	Octobre	24,4	37,0	30,7	49,0		213,0	
1998		24,9	36,0	30,5	54,1		32,7	
1999		23,9	35,4				0,0	
2000		24,0	36,8	30,4	47,5			
1985-1996	Novembre	20,5	36,1	28,3	31,0			
1998		20,0	35,7	27,5	29,6			
1999		20,7	36,1				0,0	
2000		19,8	36,7	28,3	30,0			
1985-1996	Décembre	17,2	32,4	24,8	27,5			
1998		17,4	32,0	24,5	33,0			
1999		15,9	33,3				0	
2000		15,1	33,2	24,15				

Source : Direction de la Météorologie

G36 Données climatiques de Tombouctou

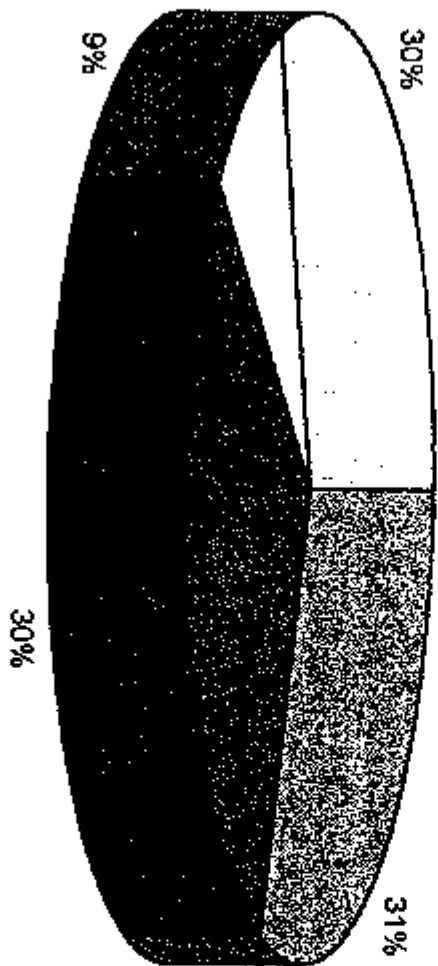
(Climat Saharien)

Période	Mois	Température en degrés Celsius			Humidité relative		Précipitations en mm	
		Moyenne			Moyenne mensuelle	Ecart à la normale	Hauteur mensuelle	Nombre de jours
		minimale	maximale	mensuelle				
1985-1996	Janvier	13,2	28,7	21,0	26,0		2,2	
1998		13,4	30,4	21,7	26,8	-1,2		
1999		12,8	28,0					
2000		16,0	30,6	23,3	33,0		1,8	
1985-1996	Février	16,1	32,6	24,4	23,5		263,5	
1998		17,2	34,7	25,9	22,2			
1999		12,4	28,9					
2000		13,8	30,4	22,1	19,0			
1985-1996	Mars	19,2	35,8	27,5	21,0		0,1	
1998		19,1	35,6	27,6	16,2			
1999		19,0	36,0					
2000		17,9	36,9	27,4	17,0			
1985-1996	Avril	22,9	39,7	31,3	21,0			
1998		25,3	42,4	33,9	24,1	3,1	4,5	
1999		24,8	40,2				2,3	
2000		24,0	42,5	33,3	22,5			
1985-1996	Mai	26,1	42,3	34,2	19,5		3,4	
1998		29,3	42,9	35,9	28,1	8,6		
1999		27,0	43,0				0,4	
2000		28,2	42,4	35,3	28,5		5,8	
1985-1996	Juin	28,6	42,0	35,3	36,5		14,6	
1998		28,3	41,2	34,7	43,9	7,4	20,3	
1999		28,5	43,2				7,7	
2000		27,8	41,9	35,6	39,5		16,0	
1985-1996	Juillet	26,3	38,6	32,5	52,0		56,4	
1998		27,1	38,6	32,6	52,2	0,2	22,0	
1999		26,9	39,0				53,7	
2000		26,1	38,7	32,4	52,0		87,9	
1985-1996	Août	25,6	37,3	31,5	59,0		54,3	
1998		26,7	38,3	32,2	57,4	-1,6	44,6	
1999		24,3	34,5				220,8	
2000		25,7	37,7	31,7	57,5		77,9	
1985-1996	Septembre	25,7	39,0	32,4	51,0		22,0	
1998		25,7	37,9	31,5	59,5	8,5	64,0	
1999		24,5	38,3				63,9	
2000		25,1	38,4	31,8	56,0		73,5	
1985-1996	Octobre	23,1	39,1	31,1	32,5		7,2	
1998		23,8	39,2	31,5	33,0	0,5	36,9	
1999		22,8	38,4				7,2	
2000		23,1	37,2	30,2	35,0		0,8	
1985-1996	Novembre	17,7	34,7	26,2	29,0		0,1	
1998		16,5	34,4	25,6	29,4	0,4		
1999		18,1	34,7					
2000		18,1	34,6	26,4	23,0			
1985-1996	Décembre	13,6	29,9	21,8	32,0		0,1	
1998		15,8	30,2	22,4	26,8	-5,2		
1999		13,4	30,3					
2000		13,8	30,4	22,1	24,5			

Source : Direction de la Météorologie

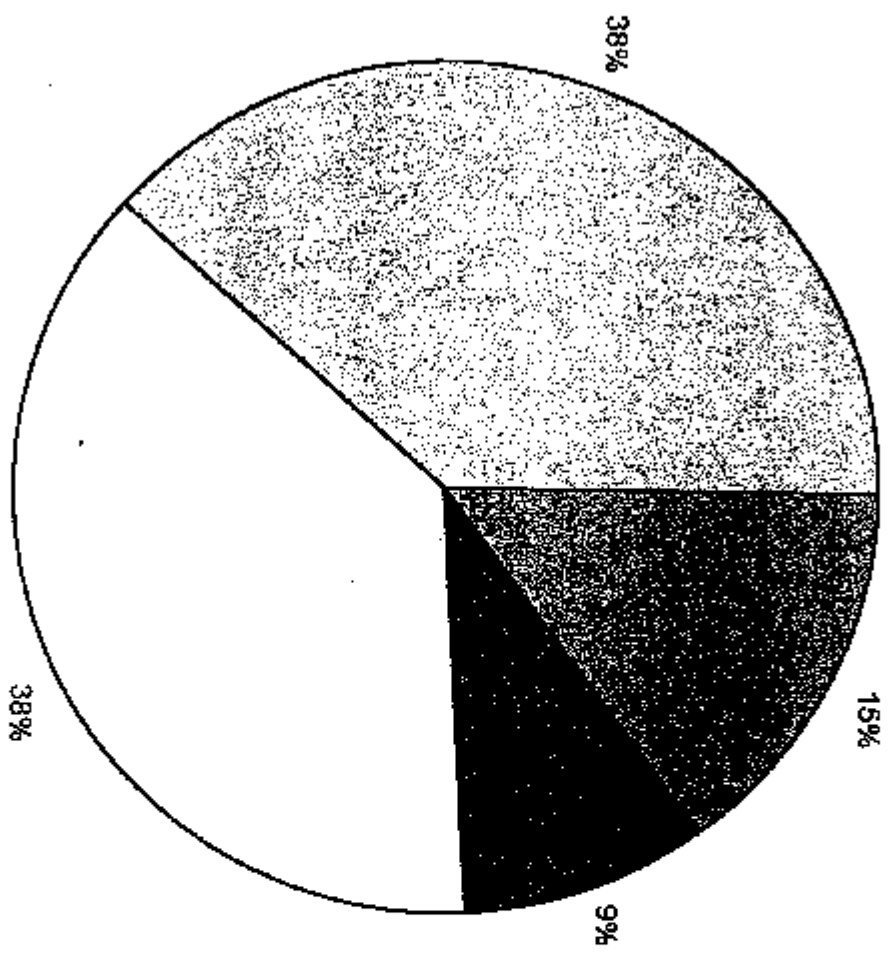
TRAFIC ROUTIER

Classification Administrative du Réseau Routier

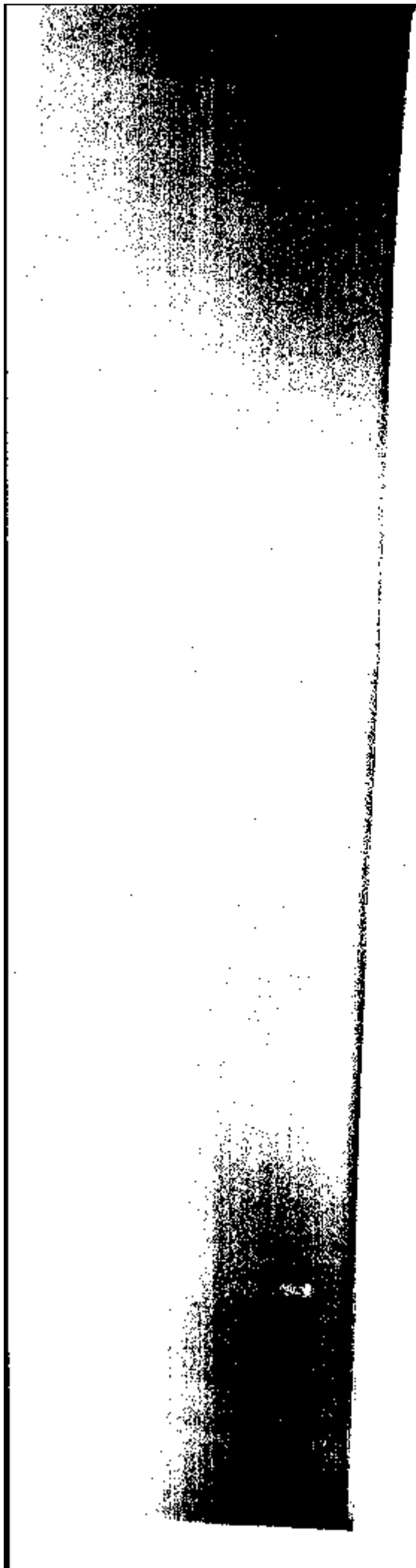


- ▣ Routes d'intérêt National (RN)
- Routes Régionales (RR)
- Routes Locales (RL)
- Routes Non Classées (RNC)

Classification Technique du Réseau Routier



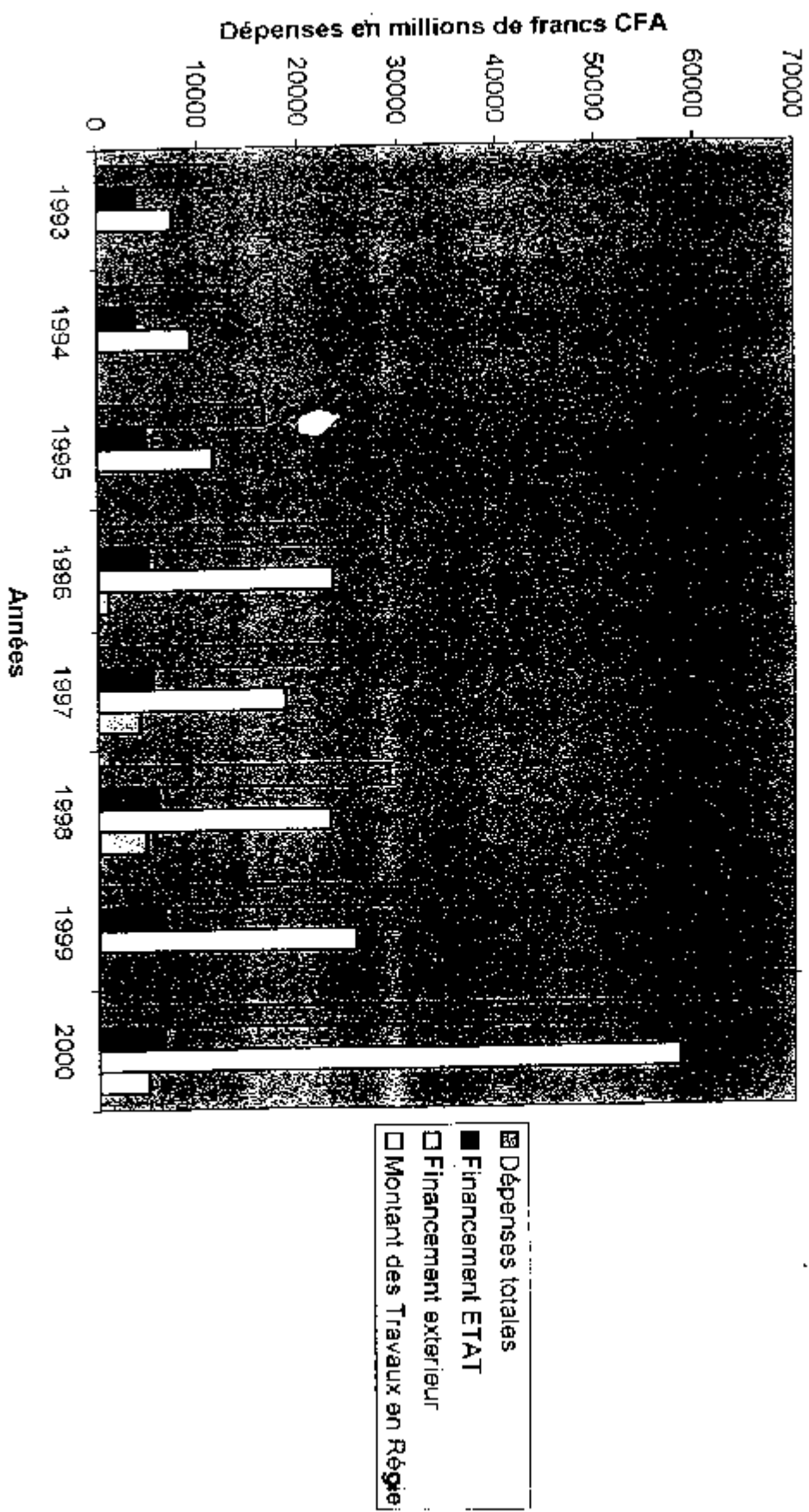
- routes revêtues
- routes en terre moderne
- pistes améliorées
- pistes saisonnières



R-3 Dépenses routières					
Année	1996	1997	1998	1999	2000
Constructions nouvelles				15 246	5 668
Routes revêtues	3 631	3 600	3 384		301
Routes en terre	2 729	414	262		4 195
Pistes		642	530		1 172
Réhabilitation				12 105	48 168
Routes revêtues	4 706	3 846	4 676		33 200
Routes en terre		5 206	2 307		12 966
Pistes		0	0		0
Entretien périodique				4 362	8 186
Routes revêtues		3 911	4 352		4 700
Routes en terre	1 353	2 509	903		620
Pistes		57	408		2 876
Entretien courant				4 867	5 000
Routes revêtues*	4 140	4 200	4 867		
Routes en terre		0	0		
Pistes		0	0		
Total	16 589	24 385	21 689	31 736	65 030
- financement budget de l'Etat	4 691	4 989	5 198	6 515	6 496
- financement extérieur	11 868	19 396	15 491	25 221	58 534
- montant des travaux en régie	1 028	4 200	4 867		5 000
<i>Source : Direction Nationale des Travaux Publics</i>					
<i>Note : il n'a pas été tenu compte dans ce tableau des études routières et du service de la dette.</i>					
<i>(*) : Ces chiffres contiennent les montants de l'entretien courant des routes en terre.</i>					
<i>nd : non disponible</i>					

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25

Evolution des Dépenses Routières



R222 Comptages routiers en 2000

Code Route	Origine	Destination	distance (km)	Trafic moyen journalier				km/jour	Vkm/jour	
				VL+PL	VL	PL	Tonnage Passagers			
1. Routes revêtues										
RN20	Sikasso	Mafina	6	10	6	5	16	50	96	300
RN3	Bao RPoint Babemba	Lido	6	251	146	105	528	688	4224	5504
RN3 bis	Bamana	Camp Presbel -Kab	6	3932	3921	11	712	12316	4272	75096
RN5	Bamako Liberté	Woyowayanko	6	137	112	25	228	917	1459,2	5868,8
RN6	Faladié	Baguinde	31	447	366	81	2 113	2 074	65503	64294
RN6	Baguinde	Fana	94	1275	995	280	3 857	11 817	352588	1170798
RN6	Fana	Banankoroni	94	176	113	63	730	2 887	68620	252578
RN6	Banankoroni	Fanzana	84	165	97	68	1 241	1 838	104744	154392
RN6	Fanzana	Wakoro	67	237	156	84	977	3 446	65459	230682
RN6	Wakoro	Yangasso	53	198	136	62	394	2 522	20882	133666
RN6	Yangasso	Sibougou	45	196	130	66	509	2 558	22905	115110
RN6	Sibougou	Siensso	15	195	125	70	582	2 282	8730	34236
RN6	Siensso	Ouan	82	221	133	88	649	2 935	53218	240670
RN6	Ouan	Bonguel	69	199	70	78	124	2 278	8556	157182
RN11	Ménimpo	Mopti digue	20	1 457	981	476	432	3 446	8640	68920
RN7	Bamako	Sénuu	16	436	286	150	6 347	3 795	101552	60784
RN7	Ouhéssébougou	Kokétié	79	420	162	258	2 489	1 581	196631	124899
RN7	Kokétié	Zantiébougou	39	77	38	39	336	511	13104	19929
RN7	Zantiébougou	Tiédlana tiéfala	72	94	37	57	781	733	54792	52776
RN7	Tiédlana tiéfala	Niéne	44	156	101	155	2 322	1 874	102168	82456
RN7	Niéne	Natié	49	229	71	158	1 679	2 320	82271	113680
RN7	Natié	Doména	38	554	339	165	5 467	3 839	207746	145882
RN7	Doména	Zégoua	71	410	159	251	6 109	1 971	575739	139941
RN11	Sikasso	Pimpema	9	220	119	101	2 216	1 802	19944	16218
RN11	Pimpema	Zangasso	90	223	124	89	1 648	1 903	148370	171270
RN11	Zangasso	Koufiata	32	183	90	93	1 648	1 479	52736	47328
RN12	Sortie Bia	M'pessoba	42	188	117	76	1 017	1 342	42714	56364
RN12	Ouhéssébougou	N'Tontona	17	163	99	64	1 112	4 429	18904	75293
RN12	N'Tontona	Koury	61	107	59	48	907	860	55327	52460
RN12	M'Pessoba	koury	61	149	58	91	1 472	922	89792	56242
RN12	koury	Front-B.Faso	34	74	49	25	498	884	16932	30056
RN13	Koufiata (sortie)	Kassorala	125	92	52	40	523	853	65375	108625
RN14	Kimpérana	Tiédiéna		22	13	9	112	232		
RN14	Kifosso	Koury	82	28	16	12	124	436	10168	35762
RN16	Séveré	Thy	9	270	220	50	754	2 436	6786	21924
RN16	Thy	NIMINIAMA	162	270	220	50	754	2 436	122148	394632
RN16	Douentza	Gossi	185	38	12	26	253	237	46805	42920
RN16	Gossi (sortie)	Djédra (bac)	171	34	13	21	168	148	28728	26308
RR14	BKO-Boulkessbougou	Droua	19	453	336	117	2 011	4 063	36209	77197
RR14	Droua	Koulikoro	33	1 075	713	362	1 878	4 795	61974	158235
RR14	Koulikoro ville			448	358	90	583	4 237		
RR23	Banankoro	Point A	33	204	163	41	384	891	12672	32703
RR23	Point A	Niono	64	768	115	53	692	1735	44298	117040
RR24	Point A	Sibila	32	55	40	15	70	325	2240	10400
RL64	Tombouctou	Kabare	9	448	345	103	369	2366	3321	21794
RL64	Kabare	Konomé	9	333	240	93	369	2366	3321	21294
Routes revêtues objet de comptage			2 247							
				1%						

2. Routes non revêtues

RN1	Nané	Kamankoté	93	40	18	22	311	271	28923	25203
RN1	Kamankoté	Kayes N'Di	5	27	13	14	129	214	646	1070
RN7	Ouéssébougou	Kokélé	79	419	161	258	2 489	1 581	196631	124899
RN1	Kayes N'Di	Ségué	58	22	8	14	62	217	3596	12586
RN1	Ségué	Sandaré	69	74	27	47	327	945	29703	84705
RN1	Sadere	Youri	80	184	147	37	882	3 703	70560	296240
RN1	Youri	Niara (TP)	90	14	7	7	37	148	3330	13140
RN1	Niara (TP)	Niara (Aviation)	8	179	102	77	114	1 073	912	15784
RN1	Niara (Aviation)	Frontière	75	52	48	4	73	477	5475	35775
RN2	Batoulabé	Mahina	4	28	17	17	41	198	164	792
RN2	Mahina	Djibrout	102	3	2	7	5	21	510	2142
RN2	Djibrout	Kéniéba	48	13	7	6	26	67	1248	3216
RN2	Kéniéba	Frontière Guinée	50	18	8	7	30	76	1500	3800
RN2	Lioo	Farada	11	364	201	153	616	1 042	6776	11467
RN3	Farada	Niassoumbougou	60	143	110	33	239	1 411	14340	84660
RN3	Niassoumbougou	Jiorbougou	41	123	89	34	239	1 445	9799	59245
RN3	Jiorbougou	Didiéni	64	102	75	27	225	946	1440	60544
RN3	Didiéni	Diéma (Diéma)	176	220	115	105	669	2 673	1177 4	470448
RN3	Diéma (Diéma)	Niara	95	368	190	178	1 087	4 542	103265	431490
RN4	Tactama	Doupaoucou	42	56	32	24	138	283	5796	11886
RN4	Doupaoucou	Mourdiak	98	56	34	22	186	699	18228	66502
RN4	Mourdiak	Goumbou (entrée)	60	52	29	26	168	347	10080	20820
RN4	Goumbou entrée	Goumbou sortie	2	56	31	25	192	421	288	631,5
RN4	Goumbou (sortie)	Keybane	29	56	32	24	192	421	5568	12209
RN4	Keybane	Frontière	41	24	16	8	55	133	2255	5453
RN5	Sébán-koro	Sibu	39	172	136	36	335	1 642	13065	64038
RN5	Sibu	Kourémalo	125	21	18	3	65	138	8125	17250
RN8	Bougouni	Manakoto	63	53	31	22	240	414	15120	26082
RN8	Manakoto	Entrée Badogo	93	55	37	18	80	496	7440	46128
RN9	Entrée Badogo	Frontière Guinée	15	42	25	17	92	311	1380	4665
RN9	Bougouni	Dénié	26	22	13	9	106	205	2808	5330
RN9	Dénié	Manankoro	97	7	4	3	59	101	5723	8797
RN10	Sikasso	Finkio	18	89	50	39	58	420	1044	7560
RN10	Finkio	Hérémakou	26	33	17	16	121	334	3146	8684
RN15	Waïroé	Bandiagara	56	71	64	7	135	421	7560	22576
RN15	Bandiagara	Koro	68	47	31	10	95	295	8170	25370
RN17	Sortie Iso	Zakoro	35	19	8	11	80	185	7800	17575
RN17	Zakoro	Ansongo		23	15	8	106	349		
RN15	Gao	Bourem	95	15	10	5	42	88	3990	8360
RN18	Bourem	Ans...	190	7	5	2	14	34	2650	6460
RN18	Anéfis	Kin...	150	9	4	5	57	57	8550	8550
RN18	Kissé	Tioussouéne	202	8	1	5	81	32	16362	6464
RN19	Sortie Tessa	Front. ALGERIE	100	7	4	3	30	57	3000	5700
RN20	Ansongo	Menaka (entrée)	200	13	8	5	45	133	9800	26600
RN20	Menaka entrée	Menaka sortie	2	13	7	6	48	129	96	258
RN20	Menaka (sortie)	Andéramboukane	110	19	14	5	44	183	4840	20130
RP1	Sortie Kayes	Dialafara	150	24	11	13	186	171	29400	25650
RR1	Dialafara	Djibrout	60	14	7	7	137	138	8220	8160
RR2	Kayes	Aourou	60	8	3	5	33	71	1980	4260
RR2	Aourou	Magara front	60	8	3	5	33	35	1980	2100
RR3	Kayes	Séro	38	24	10	14	85	286	3230	10858
RR3	Dianguoulané	Yélimane	38	31	16	15	362	316	13756	12008
RR4	Kayes	Mégué	12	23	8	15	137	165	1644	1980
RR4	Mégué	Orémcu	33	23	8	15	137	165	4521	5445
RR5	Dialafa	Diadi	62	8	3	5	25	58	1550	3596
RR5	Djadi	Yélimané		8	3	5	25	58		
RR5	Yélimane	Kirané	64	108	58	51	267	1 427	17088	91328
RR5	Kirané	Fossé - Yaarta	57	7	5	2	12	75	684	4275
RR6	Niara (Aviation)	Troué - Libé	40	158	97	61	14 844	1 772	593760	70880
RR8	Batoulabé	Déméké	112	77	28	49	145	192	16240	21504
RR8	Déméké	Sandaré	46	77	28	49	145	192	6670	8832
RR9	Kéniéba	Isnboréa	55	10	6	4	19	56	1045	3080
RR9	Komborou	Kokotata	70	28	20	8	25	140	1750	9800
RR9	Kokotata	Masala	55	35	22	13	140	163	7700	8965
RR10	Kita	Goumaké	15	5	3	2	15	36	225	540
RR10	Goumaké	Frakoto - Frontière	61	5	3	1	13	23	793	1403
RR10	Kita	Touko	32	3	3	4	35	25	1120	800

RR11	Foukoro	Kéniénié	63	3	3	0	7	41	441	2583
RR12	Kéniénié	Séfié	65	3	3	0	6	45	390	2925
RR12	Kitu	Djélan	14	13	7	6	25	94	350	1316
RR12	Djélan	Krounkoto	76	8	4	5	22	57	1672	4332
RR12	Krounkoto	Diankouané	153	118	67	51	585	1116	89505	169830
RR13	Kita	Kairoukoko	90	2	3	0	7	41	630	3690
RR13	Kita	Séboukoro	107	30	17	13	68	203	7276	21721
RR14	Koulikoro	Maïve	71	86	77	9	154	923	13774	65533
RR14	Maïve	Banamba (entrée)	62	50	30	20	193	937	11966	58094
RR14	Banamba (sortie)	Boron	69	45	25	20	92	229	5520	13740
RR15	Boron	Bamandougou	22	18	11	7	30	117	660	2574
RR15	Séboukoro	Kangaba	51	145	98	46	911	1115	73791	90315
RR15	Kangaba	Banankoro	45	67	59	8	90	298	4050	13410
RR16	Fana	Djalou	40	102	79	23	278	953	11040	38120
RR18	Djola	Djola	2	117	67	50	405	839	810	1678
RR15	Dm: la	Massieu	80	70	35	35	311	1104	24820	86320
RR12	Musléou	Kroulé	75	34	18	16	69	530	5175	39750
RR20	Djola	Nangolo	40	83	51	32	452	452	18080	18080
RR20	Nangolo	Kignan	121	47	35	17	380	278	45980	33638
RR20	Kignan	Théliougoum		40	31	9	77	268	0	0
RR21	Zaïthougou	Zaméa	7	17	12	5	102	162	714	1134
RR21	Zaméa	Kolonléssa	79	7	6	2	17	120	1343	9480
RR22	Kolonléssa	Kouliaba	61	8	5	2	59	256	3599	15616
RR22	Recco	Katana	33	10	7	3	16	68	528	2244
RR22	Drou	Méleou	60	37	26	11	89	310	7120	24800
RR23	Kippen	Sifasso	58	26	16	10	216	200	12528	11600
RR23	Nangou	Niangou (entrée)	228	23	14	9	82	251	18696	57228
RR24	Sibé	Jéniéou	216	38	27	11	154	205	33264	44280
RR25	Thion	Frontière - Bourina	45	38	32	6	62	275	2790	12375
RR26	Somnougou	Bankass (entrée)	79	36	22	14	74	358	5846	28282
RR26	Bankass	Koro	51	35	22	13	63	298	3213	15198
RR27	Dialassou	Quankoro	40	16	9	7	129	256	5160	16240
RR28	Koua	Timé	5	34	21	13	40	375	200	1875
RR28	Timé	Korontzé	60	24	12	12	39	109	2340	6540
RR29	Korontzé	Korontzé	60	32	19	13	75	386	4500	23760
RR29	Bandiagara	Sincama	10	3	1	2	17	35	170	350
RR29	Douentza (entrée)	Toné	52	7	3	4	34	95	1768	4940
RR30	Toné	Rambara Maoudé	108	7	4	3	39	114	4272	12312
RR30	Bambara Maoudé	Rharous	155	5	3	2	7	19	155	2945
RR30	Douentza (entrée)	Bembéla Maoudé	160	6	4	2	21	65	3360	10400
RR31	Goundam	Tomouctou	97	20	13	7	31	167	3007	16199
RR32	Tomouctou	Rharous	145	10	4	5	4	64	580	9280
RR32	Gourma-Rharous	Bon	184	13	7	6	18	82	3312	15088
RR36	Banankoro - Fakola	Dioro	60	40	36	5	82	424	4920	25440
RR36	Fana	Nangou	40	70	40	30	201	574	8040	22960
RR41	Kimbarana	Diarimana	120	10	5	5	31	150	3720	18000
RR41	Kimbarana	Maciakuy	60	13	6	7	74	118	4440	7080
RR41	Maciakuy	Diarimana	45	3	2	1	2	18	90	810
RR53	Nimniana	Japel	35	9	4	5	50	156	1750	5460
RR53	Bon	Monfara	20	22	16	8	37	248	740	4960
RNC	Kadiolo	Missoni	35	92	78	14	321	442	11235	15470
RNC	San	Ban	12	136	60	76	278	695	3336	8340
RLS4	Bankass (entrée)	Ba	67	19	15	4	33	93	2211	6231
RLS4	Embranchement	Sincama Sangha I	2	7	5	3	22	50	44	100
RLG2	Ansongo	Léghoye	15	4	0	4	6	76	90	1140

Routes non revêtues objet de compte 7 697

Total Réseau routier objet de synthèse 9 944

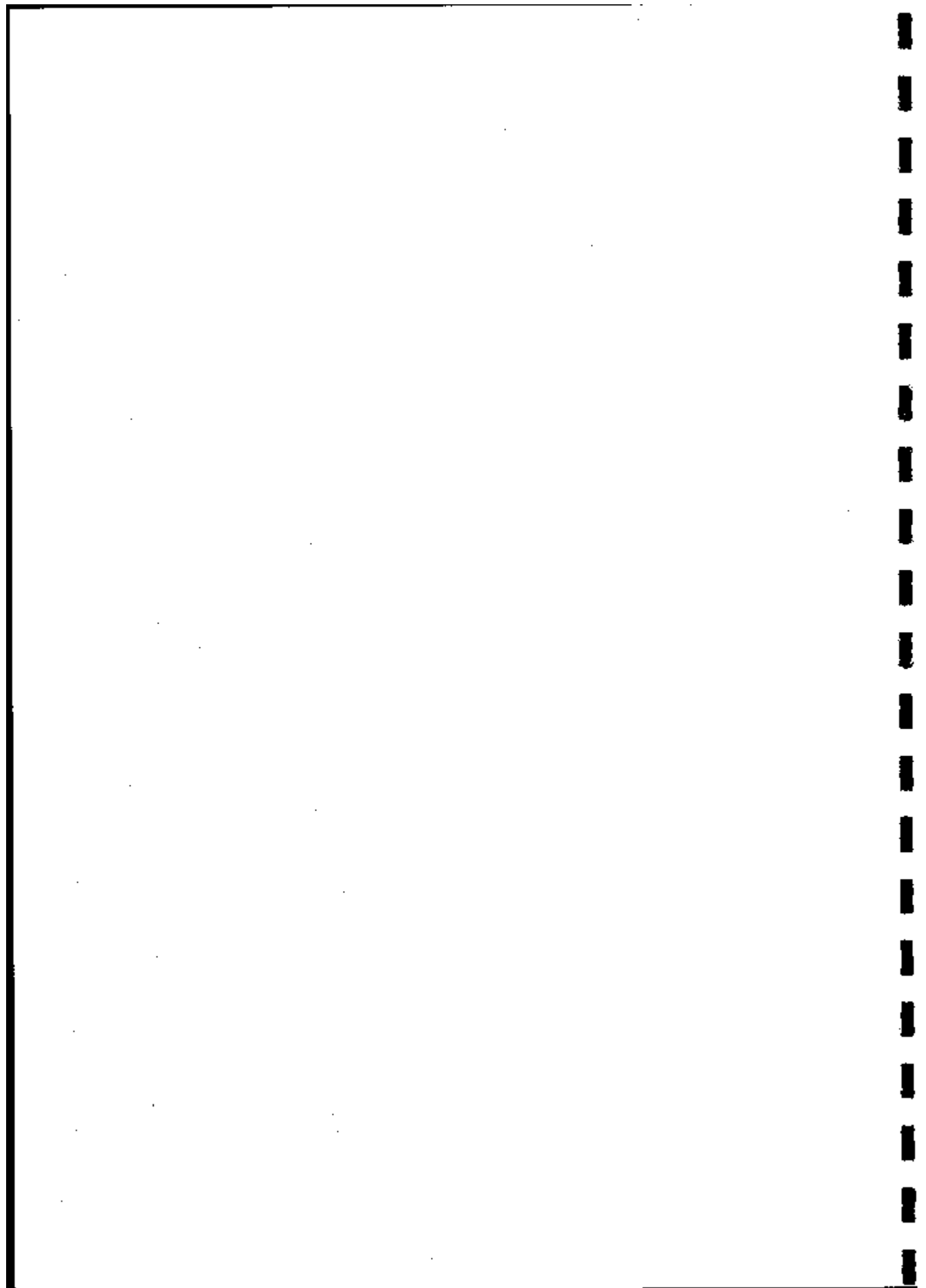
Source : Direction Nationale des Travaux Publics

R 411 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers

Unité : nombre

Genre du véhicule	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<u>Véhic. de Transport Public de Voyageurs</u>						
Taxi 4/5 et 6/10 places	845	443	363	570	1 066	657
Camionnettes bâchées	1 174	341	481	313	413	206
Mini-bus	421	304	405	875	1 264	2 529
Autobus, autocars	270	429	495	536	1 071	1 250
Sous total	2 710	1 517	1 745	2 284	3 834	4 644
<u>Véhic. de Transport Public de marchandises solides</u>						
Camions (CU <= 10T)	511	584	781	900	771	1 028
Camions (10T < CU <= 25T)	330	148		60	417	368
Camions (25T > CU)				6	0	0
Semi-remorques pour solides	1 007	751	761	1 121	1 239	1 712
Semi-remorques bâchées	113		3	53		
Remorques	65	77	77			
Sous total	2 026	1 560	1 622	2 140	2 421	3 128
<u>Véhic. de Transport Public de marchandises liquides</u>						
Citernes (<= 10M3)	19	12			29	20
Citernes (> 10 M3 et <= 25 M3)	96	20	27	60	33	82
Semi-remorques citernes (> 25 M3)	468	214	141	119	44	136
Sous total	583	246	168	208	106	240
Total	5 319	3 323	4 497	4 643	6 361	10 034
Compte propre						532
Transports mixtes						7

Source : Registre de délivrance des cartes de transports



R 422 Délivrance des cartes de transports marchandises et passagers
par région d'immatriculation

1/1/2000 au 31/12/2000

Unité : nombre

Genre du véhicule	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
Voitures de location			732							732
Taxi 4/5 places	13	10	54	4	36	1	2			120
Taxi 8/10 places	3	71		20	5	6		1		105
Camionnettes bochées	18	108	49	8	11	10		2		208
Mini-bus	9	173	2 169	64	82	18		1	5	2 529
Autobus, autocars	4	53	801	142	155	51			4	1 250
Camions pour solides <= 10T	90	97	565	108	120	14	7	18	5	1 028
Camions pour solides 11A2M	37	19	238	22	22		2	8		346
Camions pour solides 21A251	1	12			26			3		42
Camions citernes <= 10M3	1		18							20
Camions citernes 11B20M3			5	31	1	1				38
Camions citernes de 21 à 25M3			2		13	11		14	4	44
Au dessus de 25 M3	12				19	107				138
Semi-remorques pour solides	24	29	477	507	229	104		15	27	1 722
Semi-remorques bonnes										
Semi-remorques citernes										
Remorques										
Tracteurs routiers	22	35	502	623	302	8			30	1 722
Total	235	648	5 814	2 029	1 031	328	11	63	76	10 954

dont 832 pour compte propre et 7 pour transport mixte

Source : Registre de délivrance
des cartes de Transport

R120 Délivrance des principaux documents de transport

Désignation	1997	1998	1999	2 000
1 - Permis et autorisations de conduire				
a - Délivrance	10 416	12 782	21 631	11 281
Catégorie :				
A	109	137	4	6
A1	95	76	47	28
A2	5	1	41	8
B	3 888	4 383	5 912	2 885
BC	4 923	6 171	12 342	5 857
BCD	820	1 139	2 089	1 271
BCE		441	1 153	980
BCDE	570	433	44	236
F	6	1	19	10
b - Duplicata et renouvellement	4 240	2 381	3 202	2 332
Sous-total 1	14 656	15 163	24 833	13 613
2 - Cartes grises				
Immatriculations	9 977	18 867	10 985	9 238
Mutations	4 115	4 179	2 781	3 848
Duplicatas	345	273	893	1 062
Renouvellements	11 968	2 614	166	3 359
Sous-total 2	26 405	25 933	14 825	17 507
3 - Visites Techniques				
Visites et revisites*	2 209	1 369	19 690	3 694
Procès Verbaux de Constatation	23 598	38 311	14 825	21 947
Expertises d'accidents	734	3 715	2 771	3 441
Sous-total 3	26 541	43 395	37 286	29 082
4 - Cartes de Transport	4 497	5 950	8 827	10 034

Source : Direction Nationale des Transports

*Visites effectuées par les DRT sans les chiffres de MTS après le transfert de l'activité.

R-5 Trafic international routier de marchandises

en tonnes

Années	1996	1997	1998	1999	2000
--------	------	------	------	------	------

Trafic import par provenance

Abidjan	751 700	865 783	791 596	1 445 506	1 412 808
Dakar	8 734	30 240	26 951	42 654	73 076
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423
Autres axes	9 260	12 398	39 583	3 722	22 065
Total	778 911	917 189	864 714	1 499 343	1 523 372

export par destination

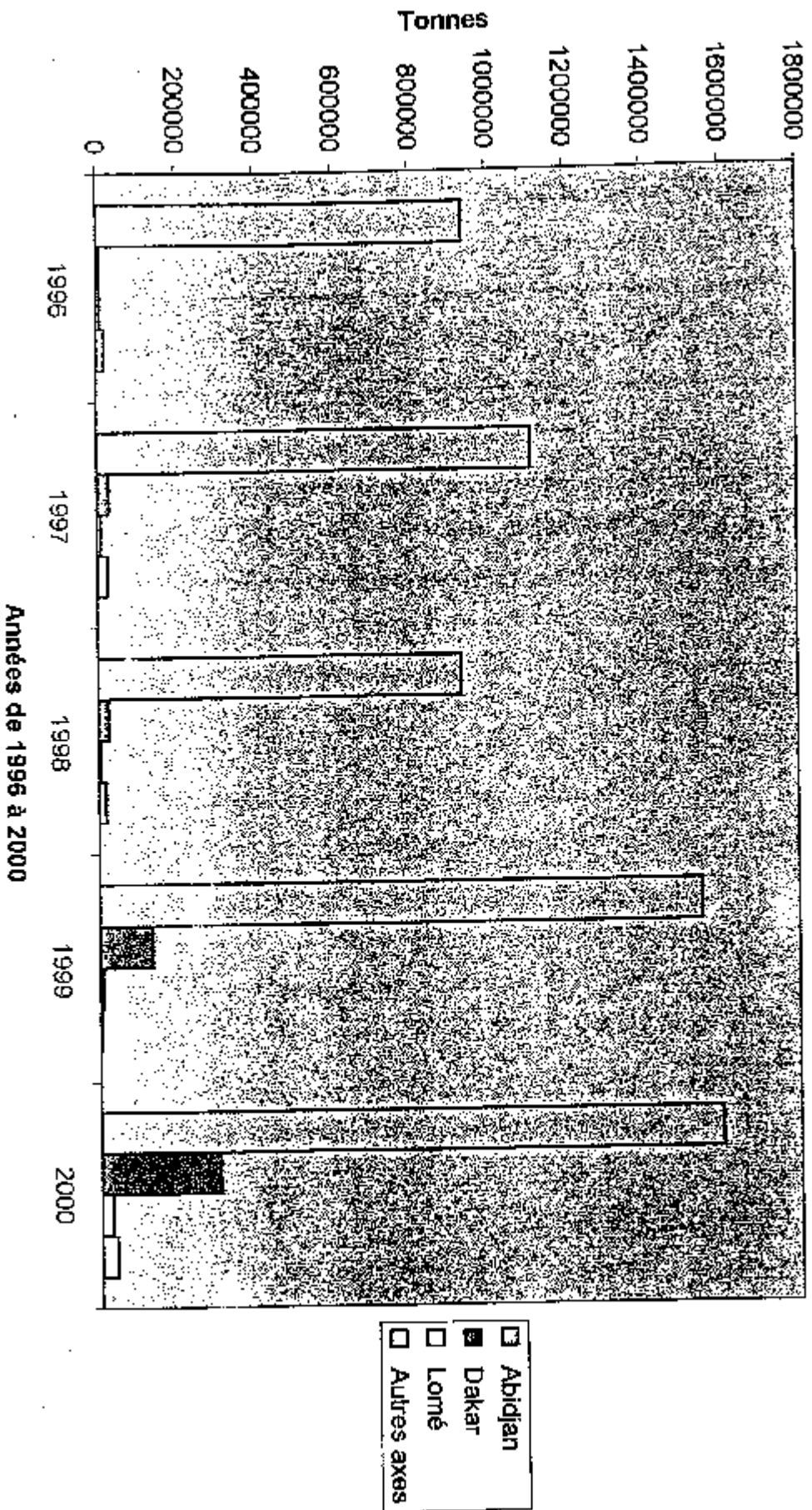
Abidjan	187 037	248 100	139 975	102 259	185 801
Dakar					
Lomé					
Autres axes	10 633	14 389	5 960	708	17 170
Total	197 670	262 489	145 935	102 967	202 971

Trafic Import + export

Abidjan	938 737	1 113 883	931 571	1 547 765	1 598 609
Dakar	8 734	30 240	26 951	42 654	73 076
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423
Autres axes	19 893	26 787	45 543	4 430	39 235
Total	976 581	1 179 678	1 010 649	1 602 310	1 726 343

Source : Entrepôts maliens à l'étranger

Evolution du trafic Routier de marchandises



R 622 Trafic intérieur routier de marchandises solides en 2000

en tonnes

région de destination \ région d'origine	Kayes	Bamako Koulikoro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombou- ctou	Gao	KIDAL	Total
Kayes	18 395	10							18 405
Bamako et Koulikoro	9	59 892	25 201	34 936	19 368	2 928	2 990		145 314
Sikasso		72 627	14 994	14 539	8 357	425	2 069		113 011
Ségou		105 930	15 309	15 302	26 344	391	29 553	45	192 874
Mopti		19 549	4 141	1 236			3 590		28 515
Tombouctou		67			45	1 104			1 216
Gao		5 948	325	1 209	694	12	1 310	252	9 750
KIDAL							91		91
Total	18 403	264 023	59 970	67 212	54 808	4 860	39 603	297	509 176

Source : Directions
Régionales des Transports

R88 Tarifs de transports interurbains de voyageurs par autocar

Axe national Bamako - Intérieur du Mali

Tarifs de référence en 2000

Destination	Distance totale (km)	Tarif par	
		voyageur (FCFA)	voyageur-Km (FCFA/V-Km)
BANAMBA	149	2 500	16,78
BANDIAGARA	697	8 000	11,48
BANKASS	685	8 000	11,68
BLA	329	3 500	10,64
BONI	890	9 500	10,67
BOUGOUNI	183	2 000	12,27
DIRE	881	18 700	21,23
DJENNE	574	7 000	12,20
DOUMENTZA	810	9 000	11,11
FANA	130	1 750	13,46
GAO	1 208	14 000	11,59
GOSSI	1 060	11 550	10,90
HOMBORI	970	1 000	1,03
KATI	15	350	23,33
KOLOKANI	125	3 100	24,80
KONAN	721	7 500	10,40
KORO via SOMADOUGOU	737	10 500	14,25
KOULIKORO	59	900	15,25
KOUMANTOUN	243	3 000	12,35
KOURY	500	6 500	13,00
KOUTIALA	400	4 500	11,25
MOPTI	646	7 000	10,84
NARA via KOLOKANI	375	7 000	18,67
NIENA	300	3 500	11,67
NIONO	339	4 000	11,80
NIRO	433	13 750	31,76
SAN	434	5 000	11,52
SEGOU	235	2 500	10,64
SIKASSO via BOUGOUNI	372	4 000	10,75
SIKASSO via KOUTIALA	530	5 500	10,38
TOMBOUCTOU	944	14 850	15,73
TOMINIAN	490	5 500	11,22
DJEMA		100 000	
ZEGOUA	472	6 500	13,77
KITA		3 000	
SIBY		1 000	

Destination	Distance totale (km)	Tarif par	
		voyageur (FCFA)	voyageur-Km (FCFA/V-Km)
NARENA		1 750	
BAYAN		2 300	
KOUREMALE		2 750	
BANKOUMANA		1 100	
KANGABA		1 750	
KELA		1 850	
KENIEGUE		2 300	
DJIOULAFODO		3 000	
QUELESSEBOUGOU		1 250	
TONKA		20 900	
DIRE VIA NIONO		7 600	

SOURCES : SYNTRUI

R710 Tarifs de référence des transports routiers

Axe International Abidjan - Régions du Mali

.....*merchandises solides*.....

Route revêtue : 29,45 FCFA/T-Km

Route en terre : 48,75 FCFA/T-Km

Piste : 65,00 FCFA/T-Km

T Tarifs de référence en 2000

Destination	Distance par type de route (km)			Distance totale (km)	Prix à la tonne (FCFA)
	route revêtue	route en terre moderne	piste améliorée		
BAMAKO	1 225			1 225	40 000
BANDIAGARA	1 326	63		1 389	46 412
BANKASS	1 297		80	1 377	46 892
BOUGOUNI	1 062			1 062	34 680
DIABALI	1 260		50	1 310	44 410
DJENNE	1 266			1 266	41 717
DOGOFRI	1 260		70	1 330	45 717
DOUENTZA	1 500			1 500	48 982
DOUGABOUCO	1 191		28	1 219	40 457
FANA	1 261			1 261	41 177
GAO	1 898			1 898	61 977
GOSSI	1 750			1 750	43 430
HOMBRI	1 585			1 585	51 757
KADIOLO	755	15		770	25 790
KIMPARANA	1 073			1 073	35 390
KORO	1 297		132	1 429	50 972
KOULIKORO	1 284			1 284	41 930
KOURY	1 054			1 054	34 417
KOUTIALA	991			991	32 360
MARKALA	1 191			1 191	38 892
MOLODO	1 260		7	1 267	41 602
MOPTI	1 338			1 338	43 692
N'DEBOUGOU	1 260		15	1 275	42 125
NIONO	1 260			1 260	41 145
SAN	1 126			1 126	36 770
SEGOU	1 156			1 156	37 750
SERIBALA	1 229			1 229	40 132
SEVARE	1 324			1 324	47 236
SIKASSO	853			853	27 855
SOFARA	1 227			1 227	40 067
TOMBOUCTOU	1 260		605	1 865	80 657
YANFOLILA	1 062	107		1 169	39 920
ZEGOUA	755			755	24 610
KIDAL	1 898		393	2 291	87 647

Sources : SYNTRU

R710 Tarifs de référence des transports routiers

Axe international Abidjan - Régions du Mali

merchandises solides

Tarifs de référence en 2000

Route revêtue : FCFA/T-Km
Route en terre : FCFA/T-Km
Piste : FCFA/T-Km

Destination	Distance par type de route (km)			Distance totale (km)	Prix à la tonne (FCFA)
	route revêtue	route en terre moderne	piste améliorée		
BAMAKO	1 225			1 225	40 000
BANDIAGARA	1 326	63		1 389	46 412
BANKASS	1 297		80	1 377	45 892
BOUGOUNI	1 062			1 062	34 680
DIABALI	1 260		50	1 310	44 410
DJENNE	1 266			1 266	41 717
DOGOFRI	1 260		70	1 330	45 717
DOUMENTZA	1 500			1 500	48 982
DOUGABOUGOU	1 191		28	1 219	40 457
FANA	1 261			1 261	41 177
GAO	1 898			1 898	61 977
GOSSI	1 750			1 750	43 430
HOMBORI	1 585			1 585	51 757
KADIOLO	755	15		770	25 790
KIMPARANA	1 073			1 073	35 390
KORO	1 297		132	1 429	50 972
KOULIKORO	1 284			1 284	41 930
KOURY	1 054			1 054	34 417
KOUTIALA	991			991	32 360
MARKALA	1 191			1 191	38 892
MOLODO	1 260		7	1 267	41 602
MOPTI	1 338			1 338	43 692
NDEBOUGOU	1 260		15	1 275	42 125
NIONO	1 260			1 260	41 145
SAN	1 126			1 126	36 770
SEGOU	1 156			1 156	37 750
SERIBALA	1 229			1 229	40 132
SEVARE	1 324			1 324	47 235
SIKASSO	853			853	27 655
SOFARA	1 227			1 227	40 067
TOMBOUCTOU	1 260		605	1 865	60 657
YANFOLILA	1 062	107		1 169	39 920
ZEGOUA	755			755	24 610
KIDAL	1 898		393	2 291	87 647

Sources : SYNTRUI

R720 Tarifs de référence des transports routiers

Axe International Abidjan - Régions du Mali

hydrocarbures

Tarifs de référence en 2000

Route revêtue : 31,84 FCFA / M³-km
 Route en terre : 47,76 FCFA / M³-km
 Piste : 63,68 FCFA / M³-km

Destination	Distance par type de route (km)			Distance totale (km)	Prix au M ³ (FCFA)
	route revêtue	route en terre moderne	piste améliorée		
BAMAKO	1 225			1 225	43 000
BANDIAGARA	1 326	63		1 389	49 855
BANKASS	1 297		80	1 377	51 130
BOUGOUNI	1 062			1 062	37 275
DIABALI	1 260		30	1 290	47 735
DJENNE	1 266			1 266	44 945
DOGOFRI	1 280		70	1 350	51 450
DOUMENTZA	1 500			1 500	53 650
DOUGABOUGOU	1 191		28	1 219	43 485
FANA	1 261			1 261	44 250
GAO	1 898			1 898	66 815
GOSSI	1 750			1 750	46 680
HOMBORI	1 585			1 585	48 285
KADIOLO	755	15		770	27 285
KIMPARANA	1 073			1 073	37 660
KORO	1 297		132	1 429	54 790
KOULIKORO	1 284			1 284	45 070
KOURY	1 054			1 054	36 985
KOUTIALA	991			991	34 785
MARKALA	1 191			1 191	44 715
MOLODO	1 260		7	1 267	45 280
MOPTI	1 338			1 338	46 960
N'DEBOUGOU	1 260		15	1 275	44 225
NIONO	1 260			1 260	39 525
SAN	1 126			1 126	40 575
SEGOU	1 156			1 156	43 135
SERIBALA	1 229			1 229	-
SEVARE	1 324			1 324	46 470
SIKASSO	853			853	32 775
SOFARA	1 227			1 227	43 070
TOMBOUCTOU	1 260		605	1 865	66 695
YANFOLILA	1 082	107		1 189	27 000
ZEGOUA	755			755	-

Source :SYNTRUI

R-10.1 - Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs(4 places)

Lieison urbaine

DOMMÉS DE BASE

DETAILS DE CALCUL

DOMMÉS DE BASE		DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali			
Type de route	Route revêtue en moyen état			
Catégorie de véhicule	BN1		Coûts fixes	
Conditions économiques	sur.00		Amortissement	12,12
			Frais financiers	3,64
			Assurances véhicule	5,21
			Assurances marchandises	0,00
			Ratiers et charges salariales	8,87
			Taxes et droits divers	2,42
			Total Coûts fixes	36,26
Caractéristiques du véhicule				
Période du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion			
Marque et type	R12			
Carburant	ESSENCE			
Capacité (charge utile)	4 places			
Nombre total de pneus	8 (4x1)			
Éléments financiers		unité	Prix TTC	Coûts variables
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	7 000 000	Carburant	44,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	60 000	Lubrifiants	4,00
			Pneumatiques	6,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	440	Entretien et réparation	7,27
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais de route	0,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	Total Coûts variables	61,27
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)			
Salaires équipage	(FCFA/mois)	45 000	Frais Généraux	8,13
Charges salariales	(FCFA/mois)	10 950		
Frais de route (*)	(FCFA/an)		Coût d'exploitation du véhicule	100,47
Taxes et droits divers (*)	(FCFA/an)	200 000		
Conditions d'exploitation		unité		COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMÈTRE
Rate chauffeur/véhicule		1,00	Taux de remplissage moyen	(FCFA/Km)
Durée de vie du véhicule (**)	(années)	2	70%	95,83
Kilométrage annuel	(km/an)	82 500	80%	91,40
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000	60%	27,81
			100%	26,12
Kilomètres parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	Taux pneus	
Consommation de carburant	(litres/100 km)	10		
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	5	Lieison urbaine	(FCFA/Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	800 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	distance moyenne de transport	
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- tarif par passager	

Source : Syndicat des transports

DTR 116 000

R-10.1 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (4 places)

Usine urbaine

DONNÉES DE BASE		DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali			
Type de route	Route revêtue en moyen état			
Catégorie de véhicule	taxi		Coûts fixes	
Conditions économiques	meil 01		Amortissement	12,72
Caractéristiques du véhicule			Frais financiers	3,64
			Assurances véhicule	5,91
			Assurances marchandises	0,00
			Salaires et charges salariales	6,67
			Taxes et droits divers	7,42
Ciel du véhicule à louer	Véhicule d'occasion		Total Coûts fixes	30,96
Marque et type	R12			
Carburant	ESSENCE			
Capacité (charge utile)	4 places			
Nombre total de pneus	5 x 11			
Éléments financiers		unités	Prix TTC	Coûts variables
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	2 000 000	Carburant	42,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	80 000	Lubrifiants	4,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	420	Pneumatiques	6,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation	7,27
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	Frais de route	6,00
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)		Total Coûts variables	58,27
Salaires équipage	(FCFA/mois)	45 000	Frais Généraux	3,93
Charges sociales	(FCFA/mois)	10 950		
Frais de route (*)	(FL-A/an)		Coût d'exploitation du véhicule	98,27
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	200 000		
Conditions d'exploitation		unités	CÔÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMÈTRE	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de remplissage moyen	70%
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	2		80%
Kilométrage annuel	(km/an)	62 500		90%
Durée de vie total de pneus neufs	(km)	40 000		100%
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	Taux pratiqués	
Consommation de carburant	(litres/100 km)	19		
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	8	Usine urbaine	(FCFA/Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	- distance moyenne de transport	
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- tarif par passager	
Source : Syndicat des transports				

DTR (18 D01)

R-10.1 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs(18 places)

Liaison urbaine

DONNEES DE BASE				DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali			Coûts fixes		
Type de route	Route revêtue en moyen état			Amortissement		30,30
Catégorie de véhicule	minibus			Frais financiers		9,09
Conditions économiques	sur-04			Assurances véhicule		5,21
Caractéristiques du véhicule				Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat				Salaires et charges sociales		6,67
Marque et type				Taxes et droits divers		2,42
Carburant				Total Coûts fixes		63,70
Capacité (charge utile)				Coûts variables		
Nombre total de pneus				Carburant		32,50
Eléments financiers				Lubrifiants		4,00
Prix du véhicule avec pneus				Pneumatiques		6,00
Prix d'un pneu neuf				Entretien et réparation		7,27
Pris du carburant				Frais de route		0,00
Pris des lubrifiants				Total Coûts variables		49,77
Assurances véhicule				Frais Généraux		10,35
Assurances personnes transportées				Coût d'exploitation du véhicule		113,82
Salaires équipage				COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE		
Charges sociales						
Frais de route (*)						
Taxes et droits divers (**)						
Conditions d'exploitation						
Ratio chauffeur/véhicule						
Durée de vie du véhicule (***)						
Kilométrage annuel						
Durée de vie des pneus neufs						
Kms parcourus entre deux vidanges						
Consommation de carburant						
Consommation de lubrifiants						
Entretien et réparation						
Frais généraux						
Frais financiers sur le capital investi						
Valeur résiduelle du véhicule						
				Taux de remplissage moyen		(FCFA/V-Km)
				70%		9,03
				80%		7,60
				90%		7,03
				100%		6,32
				Taux pratiqués		
				Liaison interurbaine : Bamako - Gao		(FCFA/V-Km)
						8,75
				distance moyenne de transport		1 200 km
				tarif par passager		10 500 FCFA

Source : Bani Transports

(*) frais de route (4000 FCFA/voyage)

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (18 000 FCFA/an), DTR (16 000 FCFA/voyage APQ).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.1 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs(18 places)

Liaison urbaine

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (+ CFA/Km)
Type de route	Route revêtu en moyen état		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	minibus		Amortissement	30,3
Conditions économiques	août-01		Frais financiers	8,09
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	5,2
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0,0
Marque et type	Toyota hiace		Salaires et charges sociales	6,67
Carburant	gas oil		Taxes et droits divers	2,47
Capacité (charge utile)	18 places		Total Coûts fixes	53,76
Nombre total de pneus	5 4+1		Coûts variables	
Eléments financiers			Carburant	35,40
Prix du véhicule avec pneus	unité	Prix TTC	Lubrifiants	4,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	5 000 000	Pneumatiques	6,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354	Entretien et réparation	7,27
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais de route	0,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	430 000	Total Coûts variables	62,67
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)		Frais Généraux	10,64
Salaires équipage	(FCFA/mois)	45 000	Coût d'exploitation du véhicule	117,01
Charges salariales	(FCFA/mois)	10 350	COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE	
Frais de route (*)	(FCFA/an)			(FCFA/V-Km)
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	200 000	Taux de remplissage moyen	
Conditions d'exploitation			70%	8,29
Ratio chauffeur/véhicule	unité	1,00	80%	8,13
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	2	90%	7,22
Kilométrage annuel	(km/an)	82 600	100%	6,50
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000	Tarifs pratiqués	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	Liaison Interurbaine : Bamako - Gao	(FCFA/V-Km)
Consommation de carburant	(litres/100 km)	10		8,75
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	8	- distance moyenne de transport	1 200 km
Entretien et réparation	(FCFA/an)	600 000	- tarif par passager	10 500 FCFA
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%		
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%		

Source : Beni Transports

(*) frais de route (40000 FCFA/voyage)

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (18 000 FCFA/an), DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.1 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places)

Liaison interurbaine : Bamako - MOPTI

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêtue en moyen état		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	autobus		Amortissement	56,29
Conditions économiques	avr-00		Frais financiers	25,33
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	1,13
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	3,26
Marque et type	Mercedes 0303		Salaires et charges salariales	9,03
Carburant utilisé	Gaz-oil		Taxes et droits divers	5,91
Capacité (charge utile)	50 places		Total Coûts fixes	100,96
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)		Coûts variables	
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Carburant	113,75
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	30 000 000	Lubrifiants	4,80
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	315 000	Pneumatiques	47,25
Prix du carburant	(FCFA/litre)	325	Entretien et réparation	18,58
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais de route	38,70
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000	Total Coûts variables	221,08
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)	580 000	Frais Généraux	32,40
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	Coût d'exploitation du véhicule	358,44
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000		
Frais de route (*)	(FCFA/an)	6 875 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000		
Conditions d'exploitation	unité		COUT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00		(FCFA/V-Km)
Durée de vie du véhicule (**)	(années)	3	Taux de remplissage moyen	70% 10,18
Kilométrage annuel	(km/an)	177 650		80% 9,91
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000		90% 7,92
				100% 7,13
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	Tarifs pratiqués	
Consommation de carburant	(litres/100 km)	35	liaison interurbaine : Bamako - Gao	(FCFA/V-Km)
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	24		9,76
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3300 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	- distance moyenne de transport	1 200 km
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	- tarif par passager	10 500 FCFA
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%		

Source : Beni Transports

(*) frais de route (40 000 FCFA/voyage AR), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (20 000 FCFA/an), DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.1 Estimation du coût d'exploitation

d'un véhicule de transport en commun de voyageurs (50 places)

Liaison Interurbaine : Bamako - MOPTI

DONNÉES DE BASE		DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali		Prix TTC
Type de route	Route revêtue en moyen état		(FCFA/Km)
Catégorie de véhicule	autobus	Coûts fixes	
Conditions économiques	2002-01	Amortissement	56,28
Caractéristiques du véhicule		Frais financiers	25,33
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion	Assurances véhicule	1,13
Marque et type	Mercedes (300)	Assurances marchandises	3,26
Carburant utilisé	Gas-oil	Salaires et charges salariales	9,03
Capacité (charge utile)	50 places	Taxes et droits divers	5,91
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)	Total Coûts fixes	100,99
Éléments financiers		unité	Prix TTC
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	30 000 000	Coûts variables
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	315 000	Carburant
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354	Lubrifiants
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Pneumatiques
Assurances véhicule	(FCFA/an)	200 000	Entretien et réparation
Assurances personnes transportées	(FCFA/an)	580 000	Frais de route
Salaires équipage	(FCFA/mois)	130 000	Total Coûts variables
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000	
Frais de route (*)	(FCFA/an)	6 675 000	Frais Généraux
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 050 000	Coût d'exploitation du véhicule
Conditions d'exploitation		unité	
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	3	COÛT DE REVIENT PAR VOYAGEUR-KILOMETRE
Kilométrage annuel	(km/an)	177 650	Taux de remplissage moyen
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	40 000	70%
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	80%
Consommation de carburant	(litres/100 km)	36	90%
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	24	100%
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3300 000	
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	Tarif pratiqués
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	Liaison Interurbaine : Bamako - Gao
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	(FCFA/V-Km)
			3,78
			- distance moyenne de transport
			1 200 km
			- tarif par passager
			10 500 FCFA

Source : Bari Transporta

(*) frais de route (40 000 FCFA/voyage AR), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (230 000 FCFA/an), droits de visite technique (20 000 FCFA/an), DTR (16 000 FCFA/voyage AR).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)

Liaison interurbaine : Bamako - Nioro

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route en terre et piste en état passable		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	Camion moyen		Amortissement	84,375
Conditions économiques	mars-00		Frais financiers	0
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	32,5
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0
Marque et type	Mercedes		Salaires et charges salariales	45
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	20,7575
Capacité (charge utile)	10 tonnes		Total Coûts fixes	182,8625
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)		Coûts variables	
Éléments financiers			Carburant	203,125
	unité	Prix TTC	Lubrifiants	14
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Pneumatiques	64,6875
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Entretien et réparation	150
Prix du carburant	(FCFA/litre)	325	Frais de route	65
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Total Coûts variables	496,8125
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000	Frais Généraux	33,87375
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Coût d'exploitation du véhicule	713,44675
Salaires équipage	(FCFA/mois)	60 000	COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE	
Charges salariales	(FCFA/an)			(FCFA/T-Km)
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 040 000	Taux de chargement moyen	50%
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	332 600	Aller-Retour	60%
Conditions d'exploitation				70%
	unité			80%
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Tarifs pratiqués	89,18109375
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20		(FCFA/T-Km)
Kilométrage annuel	(km/an)	16 000		93,75
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	32 000	Liaison routière Bamako - Nioro	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	- distance moyenne de transport	480 km
Consommation de carburant	(litres/100 km)	63	- tarif par tonne	45 000 FCFA
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	0,0%		
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%		

Sources : base d'informations fournies par les transporteurs routiers

- (*) frais de route (65 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.
 (**) taxes et droits pris en compte : TTR (265 000-FCFA/an), droits de visite technique (10 000-FCFA/an),
 DTR (3 600 FCFA/voyage).
 (***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R104 Estimation du coût d'exploitation d'un camion moyen (10 tonnes de charge utile)

Liaison interurbaine : Bamako - Nioro

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route en terre et piste en état passable		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	Camion moyen		Amortissement	64,375
Conditions économiques	soût-01		Frais financiers	0
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	32,5
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0
Marque et type	Mercedes		Salaires et charges salariales	45
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	20,7675
Capacité (charge utile)	10 tonnes		Total Coûts fixes	182,6625
Nombre total de pneus	7 (6+1 de secours)		Coûts variables	
Éléments financiers			Carburant	221,25
	unité	Prix TTC	Lubrifiants	14
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	27 000 000	Pneumatiques	64,6875
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000	Entretien et réparation	150
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354	Frais de route	65
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Total Coûts variables	514,9375
Assurances véhicule	(FCFA/an)	520 000	Frais Généraux	34,68
Assurances marchandises	(FCFA/an)	60 000	Coût d'exploitation du véhicule	732,48
Salaires équipage	(FCFA/mois)	60 000	COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE	
Charges salariales	(FCFA/an)	720 000		(FCFA/T-Km)
Frais de route (*)	(FCFA/an)	1 040 000	Taux de chargement moyen	50%
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	332 800	Allen-Retour	60%
Conditions d'exploitation				70%
	unité			80%
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Tarifs pratiqués	
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	20		(FCFA/T-Km)
Kilométrage annuel	(km/an)	15 000	Liaison routière Bamako - Nioro	93,75
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	32 000	- distance moyenne de transport	480 km
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	2 000	- tarif par tonne	45 000 FCFA
Consommation de carburant	(l/litre/100 km)	63		
Consommation de lubrifiants	(l/litre/vidange)	28		
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2400 000		
Frais généraux	(% autres coûts)	5,0%		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	0,0%		
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%		

Source : base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (65 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (265 000 FCFA/an), droits de visite technique (10 000 FCFA/an), DTR (3 800 FCFA/voyage).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile)

Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		Coûts fixes		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		304,00
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		228,00
Conditions économiques	avr-00		Assurances véhicule		13,71
Caractéristiques du véhicule			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		44,62
Marque et type			Taxes et droits divers		47,71
Carburant utilisé	Gas-oil		Total Coûts fixes		638,04
Capacité (charge utile)	30 tonnes		Coûts variables		
Nombre total de pneus	18 (16+2 de secours)		Carburant		195,00
Eléments financiers			Lubrifiants		5,96
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		165,38
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	53 200 000	Entretien et réparation		109,44
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Frais de route		150,00
Prix du carburant	(FCFA/litre)	325	Total Coûts variables		628,77
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 064	Frais Généraux		126,38
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	Coût d'exploitation du véhicule		1399,20
Assurances marchandises	(FCFA/an)		COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	127 680			(FCFA/T-Km)
Charges salariales	(FCFA/an)	28 366	Taux de chargement moyen		
Frais de route (*)	(FCFA/an)	5 250 000	80%		57,92
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000	After-Retour		
Conditions d'exploitation			90%		61,49
	unité		100%		46,34
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	120%		38,62
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	Tarifs pratiqués		
Kilométrage annuel	(km/an)	35 000	divers		(FCFA/T-Km)
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	Abidjan - Bamako		
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	1 225 km		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60	- en conventionnel, la tonne		26,12
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28	- par conteneur de 22 tonnes		33,40
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3830 400			
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%			
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%			
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%			

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et base de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-105 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (30 tonnes de charge utile)

Transport International

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mail			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêtue en moyen état		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Amortissement	304,00
Conditions économiques	août-01		Frais financiers	228,00
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	13,71
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0,00
Marque et type			Salaires et charges salariales	44,62
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	47,71
Capacité (charge utile)		30 tonnes	Total Coûts fixes	838,04
Nombre total de pneus		18 (16+2 de secours)	Coûts variables	
Éléments financiers	unité	Prix TTC	Carburant	212,40
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	53 200 000	Lubrifiants	5,96
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	340 480	Pneumatiques	165,38
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354	Entretien et réparation	109,44
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 064	Frais de route	150,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	Total Coûts variables	643,17
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Frais Généraux	128,12
Salaires équipage	(FCFA/mois)	127 680	Coût d'exploitation du véhicule	1409,34
Charges salariales	(FCFA/an)	29 368	COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE	
Frais de route (*)	(FCFA/an)	5 250 000	(FCFA/T-Km)	
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000	Taux de chargement moyen	60%
Conditions d'exploitation	unité		Aller-Retour	90%
Ratio chauffeur/véhicule		1,00		100%
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5		120%
Kilométrage annuel	(km/an)	35 000	Tarifs pratiqués	
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000	(FCFA/T-Km)	
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	divers	30,15
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60	Saison routière :	
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28	Abidjan - Bamako	1 225 km
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3830 400	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%		26,12
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%		33,40

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (360 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (32M3 de capacité ou 27 tonnes de charge utile)

Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC
Type de route	Route revêtue en moyen état			(FCFA/Km)
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Coûts fixes	
Conditions économiques	avr-00		Amortissement	177,76
Caractéristiques du véhicule			Frais financiers	133,33
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances véhicule	10,67
Marque et type			Assurances marchandises	0,00
Carburant utilisé	Gas-oil		Salaires et charges salariales	33,71
Capacité (charge utile)	27 tonnes		Taxes et droits divers	37,89
Nombre total de pneus	18 14x2		Total Coûts fixes	393,36
Eléments financiers				
	unité	Prix TTC	Coûts variables	
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	40 000 000	Carburant	195,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	320 000	Lubrifiants	6,80
Prix du carburant	(FCFA/litre)	325	Pneumatiques	137,14
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Entretien et réparation	60,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	400 000	Frais de route	0,00
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Total Coûts variables	417,74
Salaires équipage	(FCFA/mois)	120 000	Frais Généraux	61,71
Charges salariales	(FCFA/an)	72 000	Coût d'exploitation du véhicule	502,32
Frais de route (*)	(FCFA/an)			
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 706 000	COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE	
Conditions d'exploitation				
	unité			(FCFA/T-Km)
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moyen	80%
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	6	Aller-Retour	90%
Kilométrage annuel	(km/an)	45 000		100%
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000		33,05
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000	Tarifs pratiqués	
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60		(FCFA/T-Km)
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	24	divers	30,65
Entretien et réparation	(FCFA/an)	3000 000	liaison routière :	
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	Abidjan - Bamako	1 225 km
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	10,0%	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- par conteneur de 22 tonnes	100 000 FCFA

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs locaux

- (*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.
 (**) taxes et droits pris en compte : TTR (200 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an), DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).
 (***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (32M3 de capacité ou 27 tonnes de charge utile)

Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL		Prix TTC (FCFA/Km)
Pays	Mali		Coûts fixes		
Type de route	Route revêtue en moyen état		Amortissement		177,78
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Frais financiers		123,33
Conditions économiques	août 01		Assurances véhicule		10,67
Caractéristiques du véhicule			Assurances marchandises		0,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Salaires et charges salariales		33,71
Marque et type			Taxes et droits divers		57,08
Carburant utilisé	Gas-oil		Total Coûts fixes		392,58
Capacité (charge utile)	27 tonnes		Coûts variables		
Nombre total de pneus	16 14x2		Carburant		212,40
Eléments financiers			Lubrifiants		0,60
	unité	Prix TTC	Pneumatiques		137,14
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	42 000 000	Entretien et réparation		20,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	320 000	Frais de route		0,90
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354	Total Coûts variables		430,14
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais Généraux		62,85
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	Coût d'exploitation du véhicule		911,57
Assurances marchandises	(FCFA/an)		COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE		
Salaires équipage	(FCFA/mois)	190 000			
Charges salariales	(FCFA/an)	77 000			
Frais de route (*)	(FCFA/an)				
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 706 000			
Conditions d'exploitation					
	unité				
Ratio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moyen	60%	(FCFA/T-Km) 42,19
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	Aller-Retour	90%	37,51
Kilométrage annuel	(km/an)	45 000		100%	33,75
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	30 000	Tarifs pratiqués		
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000			
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	2600 000	divers		30,15
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	liaison routière :		
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	15,0%	Abidjan - Bamako	1 225 km	
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	0,0%	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA	26,12
			- par conteneur de 22 tonnes	800 000 FCFA	33,40

Source : Sur la base d'informations fournies par les participants malien.

(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

**R-10.5 Estimation du coût d'exploitation
d'un ensemble articulé (60 M3 de capacité ou 42,6 tonnes de charge utile)**

Transport international

DONNEES DE BASE

DETAILS DE CALCUL

Pays	Mali				Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêue en moyen état				
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé			Coûts fixes	
Conditions économiques	mars-00			Amortissement	114,91
Caractéristiques du véhicule				Frais financiers	63,84
				Assurances véhicule	6,00
				Assurances marchandises	18,00
				Salaires et charges salariales	33,63
				Taxes et droits divers	16,70
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion			Total Coûts fixes	263,09
Marque et type					
Carburant utilisé	Gas-oil				
Capacité (charge utile)		43 tonnes			
Nombre total de pneus		24	22+2		

Eléments financiers	unité	Prix TTC	Coûts variables		
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	83 840 000	Carburant		195,00
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 800	Lubrifiants		7,45
			Pneumatiques		227,24
Prix du carburant	(FCFA/litre)	325	Entretien et réparation		53,20
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 064	Frais de route		52,50
Assurances véhicule	(FCFA/an)	600 000	Total Coûts variables		635,39
Assurances marchandises	(FCFA/an)	1800 000	Frais Généraux		78,85
Salaires équipage	(FCFA/mois)	268 000	Coût d'exploitation du véhicule		867,32
Charges salariales	(FCFA/an)	171 304			
Frais de route (*)	(FCFA/an)	5 250 000			
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000			

Conditions d'exploitation	unité		COÛT DE RÉVÈMENT A LA TONNE-KILOMETRE		
Ratio chauffeur/véhicule		1,00			(FCFA/T-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	5	Taux de chargement moy	80%	25,21
Kilométrage annuel	(km/an)	100 000	Aller-Retour	90%	22,41
Durée de vie train de pneus ne	(km)	35 000		100%	20,17
Kms parcourus entre deux vidés	(km)	4 000	Tarif pratiqué		
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60			
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28			
Entretien et réparation	(FCFA/an)	5320 000	divers		(FCFA/1-Km)
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	Saison routière		30,15
Frais financiers sur le capital	(%/an)	10,0%	Abidjan - Bamako	1 225 km	
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	10,0%	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA	28,12
			- par conteneur de 22 tons	900 000 FCFA	33,40

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (350 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.
 (**) taxes et droits pris en compte : TTH (260 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),
 DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).
 (***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation				
d'un ensemble articulé (60 M3 de capacité ou 42,5 tonnes de charge utile)				
Transport International				
DONNÉES DE BASE		DETAILS DE CALCUL		
		Prix TTC (FCFA/Km)		
Pays	Mali			
Type de route	Route revêtue en moyen état	Coûts fixes		
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé	Amortissement		114,91
Conditions économiques	soût-01	Frais financiers		63,84
Caractéristiques du véhicule		Assurances véhicule		6,00
		Assurances marchandises		18,00
		Salaires et charges salariales		33,63
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion	Taxes et droits divers		16,70
Marque et type				
Carburant utilisé	Gas-oil	Total Coûts fixes		263,09
Capacité (charge utile)	43 tonnes			
Nombre total de pneus	24 22+2			
Eléments financiers		unité	Prix TTC	Coûts variables
				Carburant
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	63 840 000		212,40
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	345 000		Lubrifiants
				7,45
				Pneumatiques
				227,24
				Entretien et réparation
Prix du carburant	(FCFA/litre)	354		53,20
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 084		Frais de route
Assurances véhicule	(FCFA/an)	600 000		52,50
Assurances marchandises	(FCFA/an)	1 800 000		Total Coûts variables
Salaires équipage	(FCFA/mois)	266 000		662,78
Charges salariales	(FCFA/an)	171 304		Frais Généraux
Frais de route (*)	(FCFA/an)	5 250 000		80,59
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 670 000		Coût d'exploitation du véhicule
				886,46
COÛT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE				
Conditions d'exploitation		unité		(FCFA/T-Km)
Rapio chauffeur/véhicule		1,00	Taux de chargement moy	80%
Durée de vie de véhicule (***)	(années)	5	Aller-Retour	90%
Kilométrage annuel	(km/an)	100 000		100%
Durée de vie (train de pneus ne)	(km)	35 000		
Kms parcourus entre deux vidés	(km)	4 000	Tarifs pratiqués	
Consommation de carburant	(litres/100 km)	60		(FCFA/T-Km)
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28	divers	30,15
Entretien et réparation	(FCFA/an)	5320 000	Itinéraire routière :	
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	Abidjan - Bamako	1 225 km
Frais financiers sur le capital in	(%/an)	10,0%	- en conventionnel, le tout	32 000 FCFA
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	10,0%	- par conteneur de 22 tons	900 000 FCFA
				26,12
				83,40
Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers				
(*) frais de route (350 000 FCFA/voilage), y compris séjour équipage, frais d'esorte et perceptions informelles.				
(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an),				
DTR (15 000 FCFA/voilage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).				
(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.				

R-15 Accidents corporels de la circulation routière						
(District de Bamako)						
Désignation	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nombre d'accidents	412	513	614	1 008	1077	1268
- piétons	132	184	221	406	355	
- deux-roues	264	316	340	595	738	
- voitures particulières	298	85	345	91	865	
- transports collectifs	78	91	144	49	248	
- poids lourds	32	13	87	15	94	
Nombre de victimes	470	689	790	1 166	1223	
- tués	56	72	101	85	89	
- blessés graves	237	378	323	447	643	
- blessés légers	177	239	366	624	491	
Nombre de tués	56	72	101	85	89	
- piétons	23	43	63	47	52	
- occupants deux-roues	28	24	19	31	29	
- occupants voitures particulières	4	2	4	2	3	
- occupants transports collectifs	1	3	9	3	5	
- occupants poids lourds	0	(*)	6			
Nombre de blessés graves	237	378	323	447	643	
- piétons	66	115	67	222	216	
- occupants deux-roues	113	166	120	180	306	
- occupants voitures particulières	10	45	34	10	66	
- occupants transports collectifs	21	52	66	34	49	
- occupants poids lourds	7	(*)	16	1	6	
Nombre de blessés légers	177	239	366	624	491	
- piétons	27	26	73	137	120	
- occupants deux-roues	109	126	173	387	279	
- occupants voitures particulières	26	38	29	79	65	
- occupants transports collectifs	12	49	63	12	13	
- occupants poids lourds	3	(*)	6	12	14	
Source : BRCTU - District de Bamako						
(*) - compris dans les occupants transports collectifs en 1993, 1994 et 1996						

SITUATION DU PARC ROUTIER

PR1 - SITUATION PARC ROUTIER ANNEE 2000

GENRE	NOMBRE
MOTO	5642
VEHICULE PERSONNEL	42109
VEHICULE TRANSPORT EN COMMUN	6861
CAMION	6058
CAMIONNETTE	9538
REMORQUE	73
SEMI/REMORQUE	3785
TRACTEUR ROUTIER	3613
AUTRES VEHICULES	429
TOTAL	78108

PR2 - SITUATION VOITURES PARTICULIERES PAR MARQUE ET AGE (ANNEE 2000)

MARQUE	1 à 3 ans	4 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	plus de 15 ans	TOTAL	%
AUDI	1	2	14	94	53	164	0,39%
BMW	8	7	40	321	274	650	1,54%
CITROYEN	24	1	9	98	397	529	1,26%
DACIA	1	4	3	173	16	197	0,47%
DATSUN	0	0	1	15	221	237	0,56%
FIAT	3	6	4	43	75	131	0,31%
FORD	8	5	19	131	137	300	0,71%
HUNDA	34	54	76	178	164	606	1,20%
HYUNDAI	80	30	35	15	3	163	0,39%
JEEP	5	16	62	32	15	130	0,31%
LANOROV	12	9	39	55	186	301	0,71%
MAZDA	1	2	47	218	272	538	1,28%
MERCEDE	48	79	197	959	1747	3030	7,20%
MITSUBISI	74	65	142	392	227	900	2,14%
NISSAN	25	52	424	1170	507	2188	5,20%
OPEL	0	3	13	143	108	267	0,63%
PEUGEEO	71	89	400	3574	7830	11964	28,41%
RENAULT	36	64	221	1980	7845	10146	24,09%
SUZUKI	9	10	70	155	63	307	0,73%
TOYOTA	208	199	630	3544	2788	7349	17,45%
VOLKSWA	9	22	66	870	629	1396	3,32%
AUTRES	61	86	116	197	257	717	1,70%
TOTAL	718	806	2637	14166	23794	42108	100,00%
%	1,71%	1,91%	6,26%	33,62%	56,51	100,00%	

PR3 - SITUATION CAMIONS CITERNES PAR MARQUE ET CAPACITE

ANNEE 2000

CAPACITE	<10 m3	10 à <15 m3	15 à <20 m3	20 à <35 m3	TOTAL	%
MARQUE						
BERLIET	10	12	1	2	24	15,09
DAIMLER	0	1	0	0	1	0,63
DAF	2	3	0	0	5	3,14
HINO	0	11	0	0	11	6,92
MAN	2	4	0	0	6	3,77
MAGIRUS	1	1	1	1	3	1,89
MERCEDES	15	30	2	1	57	35,85
SAVIEM	5	4	0	1	10	6,29
UMIC	4	0	0	0	4	2,52
AUTRES	12	18	7	0	38	23,9
TOTAL	51	94	12	2	169	100
%	32,08	59,12	7,55	1,28	100	

PR4 - TRACTEUR ROUTIER PAR AGE ET MARQUE

ANNEE 2000

AGE	1 à 3 ans	4 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	Plus de 15 ans	TOTAL	%
-----	-----------	-----------	------------	-------------	----------------	-------	---

MARQUE

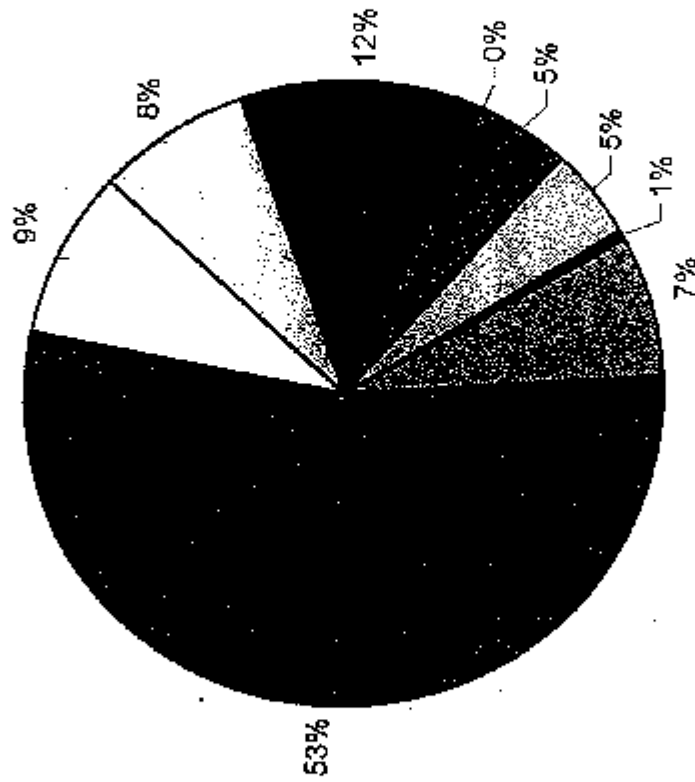
MERCEDES		24	79	656	2195	2954	81,76
DAF			6	41	90	137	3,79
RENAULT	1	1	13	53	58	126	3,49
DAIMLER			4	21	28	49	1,36
BERLIET	1	1		1	84	86	2,38
IVECO	50			8	6	64	1,77
MAN			1	19	31	51	1,41
SOUS TOTAL	51	26	99	799	2492	3467	95,96
AUTRES	1	4	8	49	84	146	4,04
TOTAL	52	30	107	848	2576	3613	100,00
%	1,44	0,83	2,96	23,47	71,3	100	

PR6 - SITUATION CAMIONS (PLATEAU ET CITERNE) PAR MARQUE ET PAR AGE

ANNEE 2000

AGE	1 à 3 ans	4 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	plus de 15 ans	TOTAL	%
MARQUE							
BERLIET	2	3	12	54	1752	1223	30,09
DAIMLER	0			12	106	118	1,95
DAF	0		1	28	84	113	1,87
HINO	0	2	3	7	138	150	2,48
MAN	0		1	25	286	312	5,15
MAGIRUS	0		3	13	93	109	1,8
MERCEDES	4	6	25	239	1744	2018	33,31
SAVIEM	0			13	193	206	3,4
UNIC	0	1	2	23	166	192	18,88
AUTRES	46	115	105	251	500	1017	16,79
TOTAL	52	121	152	665	5062	5458	100
%	0,86	2,1	2,51	10,98	83,56	100	

Composition du Parc des Véhicules Routiers



- MOTO
- VEHICULE PERSONNEL
- VEHICULE TRANSPORT EN COMMUN
- CAMION
- CAMIONNETTE
- REMORQUE
- SEMIREMORQUE
- TRACTEUR ROUTIER
- AUTRES VEHICULES

TRAFIC FERROVIAIRE

F44 Statistiques de trafic ferroviaire de la Régie du Chemin de Fer du Mali

Désignation	1995	1999	1997	1998	1999	2000
-------------	------	------	------	------	------	------

1 - Voyageurs

Voyageurs en milliers

Voyageurs-kilomètres en millions

Distance en km

	1995	1999	1997	1998	1999	2000
International						
- voyageurs	83	74	68	63	58	50
- voyageurs-kilomètres	40	27	33	32	30	24
- distance moyenne de transport	485	371	480	508	517	478
National						
- voyageurs	860	690	794	728	720	632
- voyageurs-kilomètres	214	154	190	186	181	177
- distance moyenne de transport	248	223	239	258	251	280
Total						
- voyageurs	944	768	862	790	778	682
- voyageurs-kilomètres	254	183	223	218	211	201
- distance moyenne de transport	268	237	258	276	270	285

2 - Marchandises

Tonnage en milliers de tonnes

Tonnes-kilomètres en millions

Distance en km

	1995	1999	1997	1998	1999	2000
Importation (en wagons complets)						
- tonnage	337	374	368	340	287	276
- tonnes-kilomètres	161	171	161	152	120	115
- distance moyenne de transport	477	458	450	447	455	416
Exportation (en wagons complets)						
- tonnage	109	95	88	115	98	82
- tonnes-kilomètres	60	54	59	64	55	46
- distance moyenne de transport	578	565	597	558	558	549
International (en wagons complets)						
- tonnage	440	469	457	455	365	359
- tonnes-kilomètres	220	225	220	216	175	160
- distance moyenne de transport	500	490	482	475	461	448
National (en wagons complets)						
- tonnage	60	60	66	66	167	68
- tonnes-kilomètres	28	31	34	35	62	28
- distance moyenne de transport	320	344	353	367	371	408
Détail						
- tonnage	15	15	13	15	13	11
- tonnes-kilomètres	5	5	5	5	5	5
- distance moyenne de transport	348	350	360	338	365	453
Total						
- tonnage	848	673	686	686	636	438
- tonnes-kilomètres	264	261	268	268	242	183
- distance moyenne de transport	488	486	467	483	482	440

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali

F66 Indicateurs de performance de la Régie du Chemin de Fer du Mali

Désignation	Unités	1997	1998	1999	2000
-------------	--------	------	------	------	------

1. Productivité globale

Longueur totale des lignes	km	643	643	643	643
Unités de trafic (Utkm = Vkm + Tkm)	millions Utkm	482	474	452	397
Effectifs totaux	nombre d'agents	1 626	1 494	1 469	1 475
Masses salariales	millions FCFA	3 300	2 725	3 434	2 830
Recettes sans subvention de l'Etat	id	10 561	10 022	9 890	9 106
Recettes avec subvention de l'Etat	id	10 711	10 172	10 040	9 601
Dépenses d'exploitation courantes	id	8 595	10 172	10 040	nd
Unités de trafic par agent	milliers Utkm / agent	296	317	303	259
Densité de trafic	milliers Utkm / Km de ligne	748	737	702	617
Nombre d'agents par km de ligne	nombre	3	2	2	2
Salaire annuel moyen du personnel	milliers FCFA	2 030	2 725	3 434	2 830
Salaire / Recettes totales	%	31	27	34	29
Salaire / Unités de trafic	FCFA/Utkm	7	6	8	7
Recettes totales / Dépenses courantes	%	125	112	96	nd
Recettes sans subvention de l'Etat / Dépenses cour.	%	123	110	94	nd

2. Productivité marchandises

Tonnage	milliers tonnes	573	566	536	438
Tonnes - kilomètres	millions T-Km	258	256	241	193
Nombre total de wagons	nombre	437	453	508	503
Charge utile totale	milliers tonnes	18	17	20	20
Recettes marchandises	millions FCFA	6 944	6 325	6 745	5 251
Coût de production services marchandises	millions FCFA	nd	nd	nd	nd
Distance moyenne de transport	Km	451	453	450	448
Densité de trafic	milliers T-Km / Km de ligne	402	398	375	300
Tkm / nombre de wagons	milliers T-Km / wagon	591	666	475	384
Tonnage transporté / charge utile totale	nombre	36	32	28	0
Recettes marchandises / coût de production	%	---	---	nd	0

3. Productivité voyageurs

Nombre de voyageurs	milliers	682	790	778	682
Voyageurs - kilomètres	millions V-Km	223	218	210	204
Nombre total de voitures	nombre	62	62	100	102
Nombre total de sièges offerts	nombre	4 200	7 038	7 790	4 000
Recettes voyageurs	millions FCFA	2 919	2 890	2 841	2 906
Coût de production services voyageurs	millions FCFA	nd	nd	nd	nd
Distance moyenne de transport	Km	299	278	270	295
Densité de trafic	milliers V-Km / Km de ligne	347	338	327	317
Voyageurs-kilomètres / nombre de voitures	milliers V-Km / voiture	3 600	3 519	2 104	2 000
Nbre de voyageurs / nbre de sièges offerts	nombre	205	112	100	85
Recettes voyageurs / coût de production	%	nd	nd	nd	nd

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM).

F722 Trafic à l'exportation de la RCFM en wagons complets

Produits transportés	1995	1996	1997	1998	1999	2000
----------------------	------	------	------	------	------	------

Tonnage transporté (1.000 tonnes)

Total tous produits	103	95	98	115	98	82
Céréales	29	2	1	1	0	1
Coton et produits cotonniers	43	21	15	22	20	21
Fruits et légumes	8	4	1	6	11	7
Amandes et beurre de karité	0	0	0	0	0	0
Colas	7	9	7	8	7	6
Peaux et cuirs	1	0		0	0	0
Gomme arabique	0	0	0	0	0	0
Tourteaux	1	1	2	2	0	0
Marchandises en conteneurs	11	47	72	67	56	45
Autres produits exportés	5	12	1	8	6	2

Distance moyenne parcourue (Km)

Total tous produits	578	565	565	556	558	549
Céréales	569	589	564	585	525	588
Coton et produits cotonniers	602	592	521	489	470	470
Fruits et légumes	580	573	524	567	588	588
Amandes et beurre de karité						0
Colas	586	587	588	588	584	588
Peaux et cuirs	578	563			600	550
Gomme arabique	184	100	100	433	0	0
Tourteaux	587	585	581	586	0	0
Marchandises en conteneurs	547	578	575	586	585	584
Autres produits exportés	496	436	441	437	182	191

3. Recette moyenne (FCFA / T-Km)

Total tous produits	20	17	15	16	18	20
Céréales	18	17	18	20	20	23
Coton et produits cotonniers	21	23	25	24	25	26
Fruits et légumes	23	24	26	24	24	27
Amandes et beurre de karité						0
Colas	34	32	31	31	32	39
Peaux et cuirs	21	17			17	18
Gomme arabique	18	23	22	15	0	0
Tourteaux	16	17	17	17	0	0
Marchandises en conteneurs	8	11	11	11	12	13
Autres produits exportés	30	18	59	17	25	40

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)

F733 Trafic national de la RCFM en wagons complets

Produits transportés	1995	1996	1997	1998	1999	2000
1. Tonnage transporté (1.000 tonnes)						
Total tous produits	90	90	95	95	118	68
Céréales	14	17	13	13	12	8
Produits alimentaires	12	14	18	23	25	23
Sel	0	1	4	6	9	3
Arachides	7	9	14	14	12	6
Amandes et beurre de karité	0	0				0
Colas	2	1	1	1	2	1
Tourteaux	2	0	0	4	6	4
Bois de chauffe	3	1	1	1	1	0
Hydrocarbures	1	3	3	3	3	1
Ciment	72	22	19	7	8	6
Engrais	1	0	2	2	7	1
Marbre	1	1	0	0	0	0
Produits manufacturés	2	2	3	2	0	0
Marchandises groupées	13	6	2	0	0	0
Véhicules routiers	2	2	2	2	2	2
Autres produits	8	9	12	16	31	12

Produits transportés	1995	1996	1997	1998	1999	2000
2. Distance moyenne parcourue (Km)						
Total tous produits	320	344	353	367	351	408
Céréales	387	431	427	412	376	438
Produits alimentaires	416	429	418	399	390	444
Sel	254	355	450	471	484	478
Arachides	229	330	311	310	369	327
Amandes et beurre de karité	168	133				0
Colas	493	491	490	489	493	497
Tourteaux	379	2340	284	253	230	325
Bois de chauffe	82	73	74	134	80	118
Hydrocarbures	312	227	231	207	355	154
Ciment	152	152	232	261	262	196
Engrais	183	206	189	528	206	398
Marbre	390	437	450	429	475	0
Produits manufacturés	466	434	440	431	482	484
Marchandises groupées	438	486	434	477	152	0
Véhicules routiers	436	454	414	434	441	485
Autres produits	385	433	418	361	339	485

Produits transportés	1995	1996	1997	1998	1999	2000
3. Recette moyenne (FCFA / T-Km)						
Total tous produits	30	29	28	27	27	32
Céréales	23	23	23	23	24	26
Produits alimentaires	22	23	24	24	25	28
Sel	27	25	23	23	22	28
Arachides	22	20	21	21	19	22
Amandes et beurre de karité	34	44				0
Colas	31	33	35	36	34	37
Tourteaux	73	71	27	29	30	33
Bois de chauffe	39	53	56	50	55	45
Hydrocarbures	33	40	41	43	34	44
Ciment	33	16	29	28	28	26
Engrais	24	23	25	9	24	22
Marbre	23	25	25	28	24	0
Produits manufacturés	32	37	38	37	39	49
Marchandises groupées	33	34	37	36	65	0
Véhicules routiers	62	61	63	58	62	69
Autres produits	37	34	37	37	31	28

Source : Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM)

N-1 Navigation sur les fleuves Niger et Sénégal au Mali

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

A - Fleuve Niger

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

B - Fleuve Sénégal

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

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

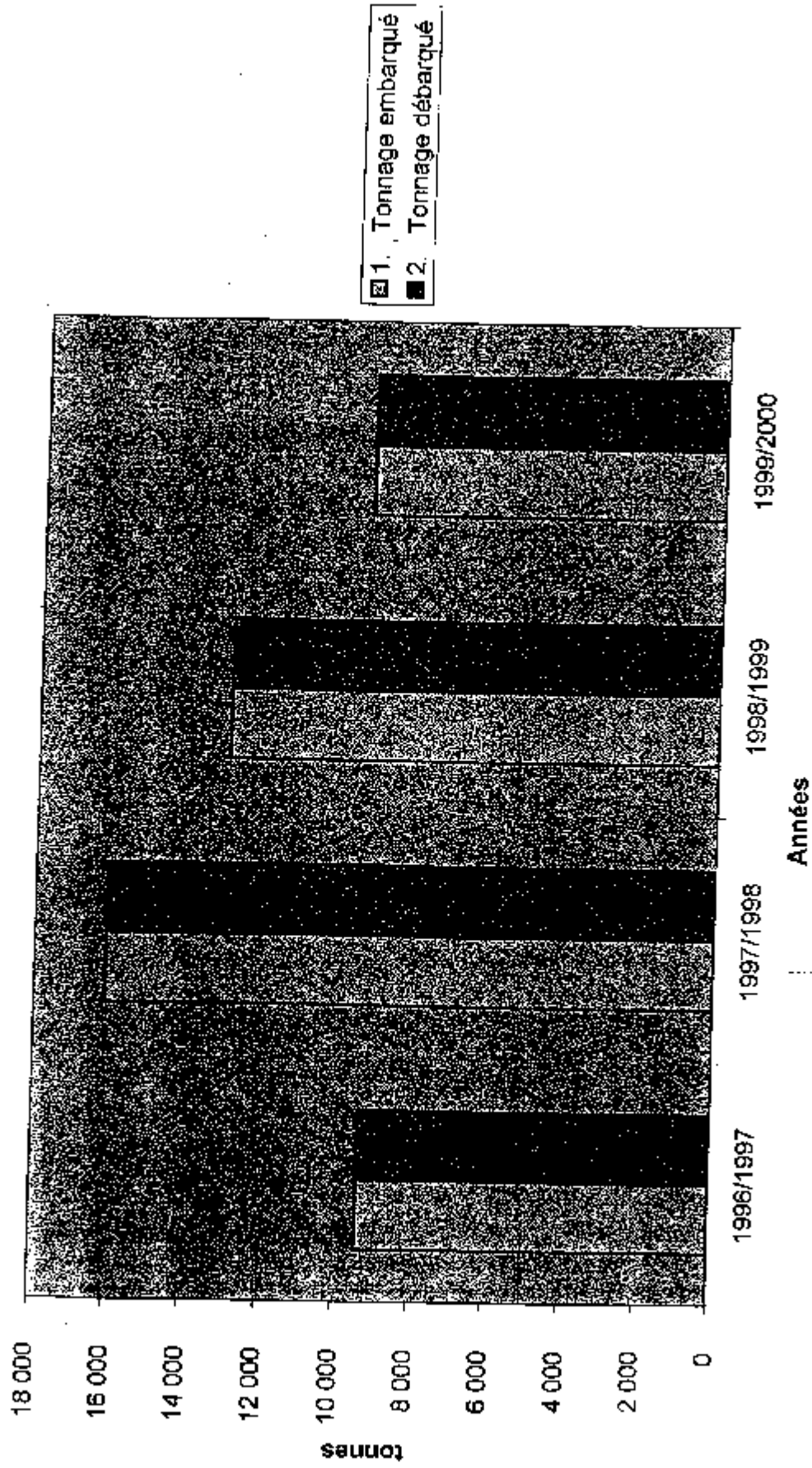
N22 Caractéristiques de la flotte fluviale
2000/2001

Flotte de la Compagnie Malienne de Navigation

Type de bateau	Nom	nombre	Capacité unitaire		Capacité totale	
			place	tonnage	place	tonnage
Courrier	Général A. Soumaré	1	288	130	288	130
Courrier	Tombouctou	1	305	130	305	130
Courrier	Kankou Moussa	1	448	130	448	130
Pousseur	Méquetan	1		1 200		1 200
Automoteur	Gouina	1	200	300	200	300
Pétrolier	Sony Ali Ber	1		265		265
Remorqueur	kourouba	1		500		500
Barge	Bourry Touré	1		235		235
Barge	Mafouné	1		240		240
Barge	Issaka Kané	1		240		240
Barge	Bréma Fria	1		240		240
Barge	Tourmat	1		95		95
Barge	Mamedou Fomba	1		95		95
Barge Blao	N° 1-2-3-4-5-6	6		180		1 080
Barge renouvé	N° 1-2-3-4-5	5		200		1 000
Chaland renouvé	N°3-6	2		150		170
Chaland renouvé	Quartz n°19	1		85		150
Total matériel flottant CMN		27	1 241		1 241	6 200

Source : Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV)

Evolution des tonnages de marchandises embarquées et débarquées



N33 Trafic des principales escales fluviales de la COMANAV

escale portuaire	1996/1997	1997/1998	1998/1999	1999/2000	2000/2001
------------------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------

1. Tonnage embarqué (en tonnes)

Total	9 378	16 088	12 968	9 361	7769
Koulikoro	285	2 450	787	470	543
Niamina	1	2	1	0	1
Ségou	54	2 275	2 106	1 324	502
Markala	10	14	0	13	11
Dioro	1	4	11	2	3
Macina	4	8	6	4	2
Diakarabé	27	14	1	0	1
Mopti	342	9 663	7 515	6 565	4930
Aka	4	1	45	3	5
Niéfunké	213	167	194	36	25
Tonka	33	50	53	66	69
Diré	2 455	192	71	116	1049
Kabara	4 065	589	199	300	406
Modiakoy	0	1	7	5	9
Rharous	218	34	35	21	26
Temera	15	14	1	1	6
Bourem	51	245	1 535	23	7
Bamba	75	6	10	11	11
Gao	1 525	349	379	401	159

2. Tonnage débarqué (en tonnes)

Total	9 378	16 087	12 966	9 361	7769
Koulikoro	963	187	142	199	165
Niamina	0	1	2	1	1
Ségou	210	338	75	75	62
Markala	0	5	9	3	2
Dioro	0	1	1	1	1
Macina	0	4	5	6	5
Diakarabé	0	1	2	1	1
Mopti	5 508	412	1 895	236	198
Aka	0	10	5	3	3
Niéfunké	88	709	330	85	70
Tonka	72	426	113	56	47
Diré	144	2 185	352	362	300
Kabara	765	10 508	9 456	7 928	6580
Modiakoy	0	20	26	14	12
Rharous	12	264	273	88	73
Temera	0	17	3	10	8
Bourem	1 304	80	43	80	29
Bamba	0	86	89	35	68
Gao	312	435	165	176	146

3. Tonnage total (en tonnes) ---

Total	18 756	32 175	25 932	18 722	15538
Koulikoro	1 248	2 638	939	669	708
Niamina	1	3	3	1	2
Ségou	264	2 611	2 181	1 399	564
Markala	10	19	9	16	13
Dioro	1	5	12	3	4
Macina	4	12	11	10	7
Diakarabé	27	15	3	1	2
Mopti	5 850	10 075	9 410	6 803	5128
Aka	4	11	50	6	8
Niéfunké	301	676	524	121	99
Tonka	105	476	166	122	116
Diré	2 599	2 377	423	478	1349
Kabara	4 830	11 508	9 655	8 228	6986
Modiakoy	0	21	33	19	21
Rharous	230	298	308	109	99
Temera	15	31	4	11	14
Bourem	1 355	325	1 578	103	36
Bamba	75	92	79	46	77
Gao et Kidal	1 837	784	544	577	305

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

N44 Production de la Compagnie Malienne de Navigation

Indicateur	Unité	1999/2000	2000/2001

1. Transport de voyageurs

nombre de voyageurs	nombre	12 350	14 153
voyageurs-kilomètres	milliers V-km	6 721	7 241
parcours moyen voyageur	km	544	512
parcours bateaux	bateaux-km	44 360	41 568
nombre de rotations	nombre	22	21
voyageurs par rotation	nombre	561	674
recettes voyageurs	milliers FCFA	400 517	546 185
recette par V-km	FCFA / V-km	60	75
coût moyen par V-km	FCFA / V-km	80	52
recette moyenne / coût moyen	%	75	144

2. Transport de marchandises

tonnage de fret et bagages	tonne	9 361	7 769
tonnes-kilomètres	milliers de T-km	4 451	3 749
distance moyenne de transport	km	475	482
parcours bateaux	bateaux-km	50 220	48 630
nombre de rotations	nombre	31	27
tonnage par rotation	nombre ---	302	288
recettes marchandises	milliers FCFA	354 908	370 035
recette par T-km	FCFA / T-km	80	99
coût moyen par T-km	FCFA / T-km	41	84
recette moyenne / coût moyen	%	195	117

3. Manutention

tonnage de coton fibre	tonne	22 885	15 228,90
recettes de manutention	milliers FCFA	91 543	60 914
recette moyenne par tonne	FCFA / tonne	4 000	4 000
coût moyen par tonne	FCFA / tonne	1 710	1 248
recette moyenne / coût moyen	%	234	320

Source : Compagnie Malienne de Navigation (CMN)

TRAFIC AERIEN

A-1 Principales caractéristiques des aéroports du Mali

Aéroport	Coordonnées géographiques	Classe DNAC (a)	Piste d'atterrissage			Aides à la navigation ou conditions d'utilisation
			dimension (longueur x largeur) (m) x (m)	revêtement	Accessibilité	

1. Desserte régulière

Bamako/Senou	(b)	12°32N / 07°56W	1	2 700 x 45	Béton bitumineux	Boeing 747	ILS - VOR, Balisage lumineux
Gao	(b)	16°15N / 00°00E	1	2 500 x 40	Bitume	B.727/IL 18/ DC 6	Obstacles balisés
Goundam	(c)	16°15N / 03°36W	2	1 500 x 30	Latéritique	DC 4	
Kayes	(b)	14°26N / 11°28W	2	1 165 x 40	Maccadam	AN 24/DC 3	Obstacles balisés
Kenèba	(b)	12°50N / 11°19W	2	900 x 28	Latéritique	Moins de 5,7 T	
Mopti/Barbe	(b)	14°30N / 14°05W	2	2 500 x 40	Béton bitumineux	B 727/IL 18	Balisage lumineux
Niolo	(c)	15°14N / 09°35W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4	Balisage lumineux
Tombouctou	(b)	16°44N / 03°00W	2	1 500 x 30	Béton bitumineux	DC 4/ IL 14	Balisage lumineux
Yolande	(b)	15°08N / 10°34W	2	1 600 x 45	Latéritique	AN 24/ AN 26	Balisage lumineux

2. Desserte à la demande

Ansongo		15°42N / 00°30W	3	1 100 x 80	Latéritique	DC 4	Restriction saison pluvieuse
Bafoulabe		13°48N / 10°51W	3	1 100 x 80	Argile	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Balle			3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bandiagara		14°20N / 03°36W	3	800 x 25	Argile + sable	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Botougouni		11°27N / 07°31W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Bourem		17°02N / 00°24W	3	1 550 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Diolis		12°30N / 06°48W	3	500 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Douentza		15°00N / 02°55W	3	800 x 40	Argile dur	Moins de 5,7 T	Difficile - impraticable
Gourma-Rharous		17°05N / 20°00W	3	700 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Faladié		13°08N / 08°20W	3	700 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Restriction possible
Kidal		16°26N / 01°25W	3	1 500 x 50	Argile	Moins de 5,7 T	Difficile - impraticable
Kita			3	900 x 30	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Kolokani		13°32N / 08°03W	3	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Koubia		12°21N / 05°26W	3	1 200 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Manantali		13°15N / 10°31W	2	1 500 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Markala		13°42N / 05°04W	3	900 x 30	Béton bitumineux	Moins de 27T/AN 26	Balisage lumineux
Menaka		15°51N / 02°26W	3	1 100 x 100	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Mourouah			3	900 x 25	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Nara/Koibane		15°16N / 07°16W	2	1 200 x 50	Latéritique	Moins de 5,7 T	Info DNAC 72 H avant le vol
Niakou		15°56N / 04°01W	3	1 200 x 30	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
Sikasso		11°20N / 05°42W	3	2 000 x 40	Argile dur	Moins de 5,7 T	Info DNAC 24 H avant le vol
Tessalt		20°15N / 00°58W	2	2 515 x 30	Latéritique	DC 3	Info DNAC 72 H avant le vol
				1 210 x 47	Maccadam	DC 4	En bon état
					Gravier	DC 3	Obstacles balisés

3. Desserte privée

Bani Koni - San			4	800 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	
Oussoubidiagna			4	900 x 30	Latéritique	Moins de 5,7 T	
Sadiola			4	1 090 x 25	Latéritique	Moins de 7,5 T	
Syama			4	1 500 x 30	Latéritique	Moins de 7,5 T	

Source : Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)

(a) Aéroport principal international = 1, autre aéroport principal = 2, aéroport secondaire = 3, aéroport privé = 4.

(b) Aéroport douanier disposant d'un aéroport ou d'un abri-passagers.

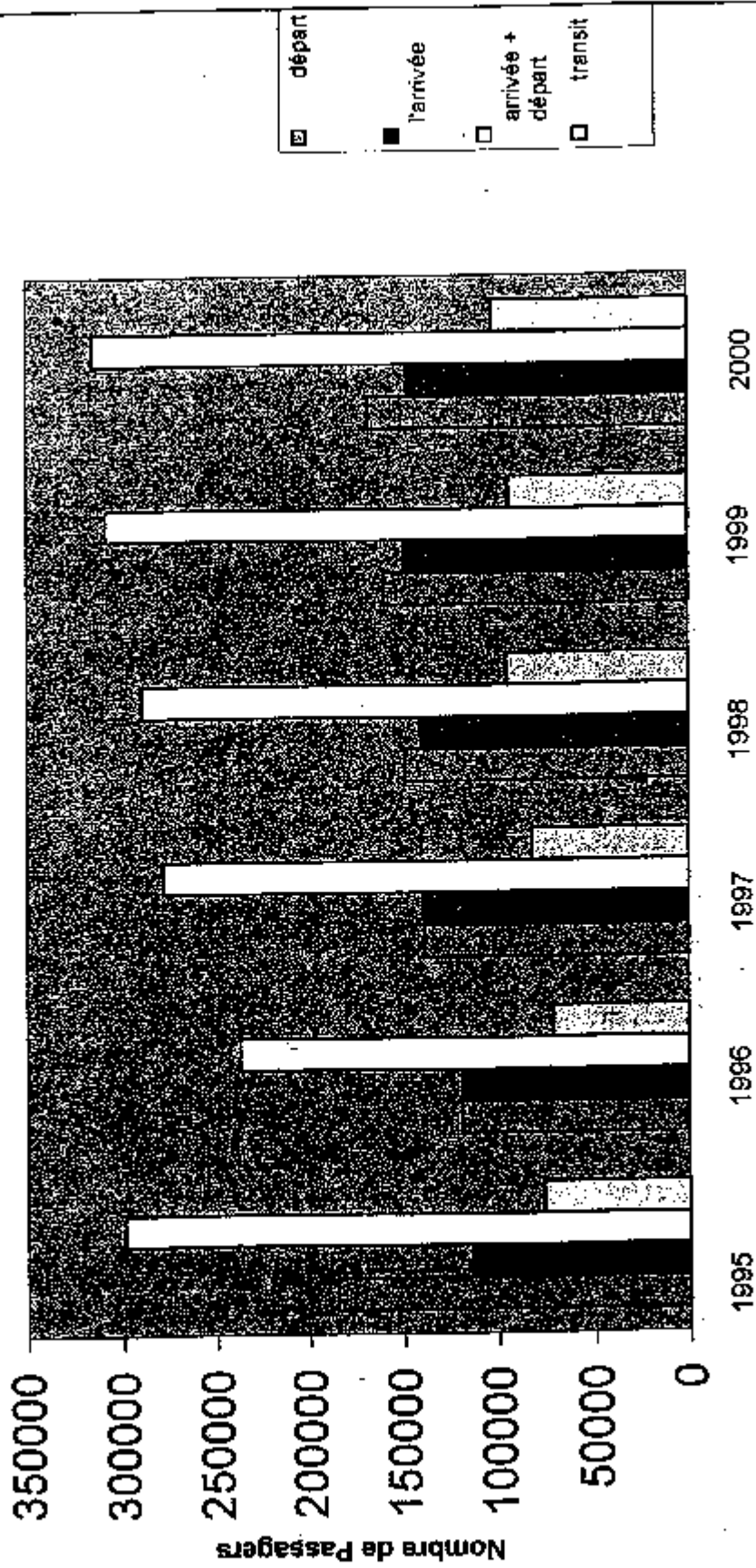
(c) Autre aéroport douanier disposant d'un aéroport ou d'un abri-passagers.

A-2 Evolution du trafic commercial de l'aéroport de Bamako-Sénou

Activités	1996	1997	1998	1999	2000
1. Mouvements d'aéronefs (nombre)					
- au départ	3 462	4 027	4 282	4 516	4 512
- à l'arrivée	3 461	4 023	4 282	4 516	4 511
Total arrivée + départ	6 923	8 050	8 564	9 032	9 023
2. Trafic de passagers (nombre)					
- au départ	118 671	138 770	148 889	159 305	168 131
- à l'arrivée	118 498	138 937	140 449	149 041	147 278
arrivée + départ	237 169	277 707	289 338	308 346	315 409
transit	71 096	82 280	95 237	94 255	102 565
3. Trafic de fret commercial (tonnes)					
- au départ	1 847	2 179	1 659	1 983	2 585
- à l'arrivée	3 085	3 225	2 205	2 536	2 855
Total arrivée + départ	4 932	5 403	3 865	4 519	5 440
4. Trafic de fret postal (tonnes)					
- au départ	24	33	19	26	78
- à l'arrivée	132	135	135	102	139
Total arrivée + départ	156	168	154	128	217

Source Direction des Aéroports du Mali

Evolution du Trafic Passagers de Bamako-Sénou



Années

0 A-4 Trafic commercial des autres aéroports

Aérodrome	1997			1998			1999			2000		
	arrivée	départ	arrivée + départ	arrivée	départ	arrivée + départ	arrivée	départ	arrivée + départ	arrivée	départ	arrivée + départ

1. Mouvement d'appareils (nombre)

Gao	25	25	50	273	274	547	41	40	81	25	25	50
Tombouctou	127	219	346	366	369	735	298	298	596	121	121	242
Goundam	83	83	166	136	136	272	124	124	248	67	67	134
Mopti	609	610	1 219	435	437	872	369	370	739	168	168	336
Kayes	85	85	170	245	245	490	134	133	266	38	38	78
Niara	99	99	198	101	102	203	88	88	178	50	50	100
Autres aéroports	111	111	222	84	94	188	108	108	216	97	97	194
Total	1 133	1 232	2 365	1 650	1 697	3 307	1 163	1 161	2 324	556	566	1 132

2. Trafic de passagers (nombre)

Gao	1 283	1 201	2 484	1 265	1 007	2 283	852	874	1 626	1 441	941	2 382
Tombouctou	2 609	3 550	6 359	5 866	6 678	12 564	5 660	5 375	11 035	3 152	3 352	6 504
Goundam	608	668	1 296	579	398	977	604	616	1 220	312	411	723
Mopti	3 971	2 952	6 323	3 779	3 317	7 096	3 203	3 374	11 677	1 681	1 173	2 854
Kayes	1 128	1 097	2 225	1 576	1 228	2 806	1 397	1 335	2 732	152	208	358
Niara	1 369	798	2 167	1 313	825	2 138	927	1 300	2 227	352	429	776
Autres aéroports	2 198	1 547	3 745	2 163	871	3 034	1 534	2 181	4 116	1 505	1 450	2 955
Total	12 766	11 833	24 598	16 582	14 925	30 907	14 577	13 865	34 482	8 596	7 868	16 551

3. Trafic de fret commercial (kg)

Gao	235	1 201	5 436	38 495	34 032	72 627	654	224	878	1 408	504	2 212
Tombouctou			0	9 485	7 548	17 034	4 755	2 258	7 013	376	612	988
Goundam			0	328	329	0	5 066	3 986	3 062	1 040	1 424	2 464
Mopti	445	20	466	13 875	17 006	30 881	985	3 082	3 082		80	80
Kayes			0			0		2 282	3 247			0
Niara	2		2			0	157		157			0
Autres aéroports	100		100			0	2 168		2 168			0
Total	4 782	1 221	6 003	61 858	58 916	120 771	13 785	11 812	26 687	2 824	2 920	6 744

4. Trafic de fret postal (kg)

Gao	4	31	0	41	43	84		68	68	0	1	4
Tombouctou			35	386	219	605	80	22	82			
Goundam	118	129	249	120	49	169	57	39	96	426	10	436
Mopti	15	22	37			0		228	228			
Kayes			0			0			0			
Niara	7	30	37			0			0			
Autres aéroports			0			0	18	6	0	2		2
Total	148	212	357	547	311	868	135	363	488	431	11	442

Sources : Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)
Direction des Aéroports du Mali (DAM)

TRAFFIC CORRIDOR

C-1 Voies terrestres d'accès à la mer à partir du Mali

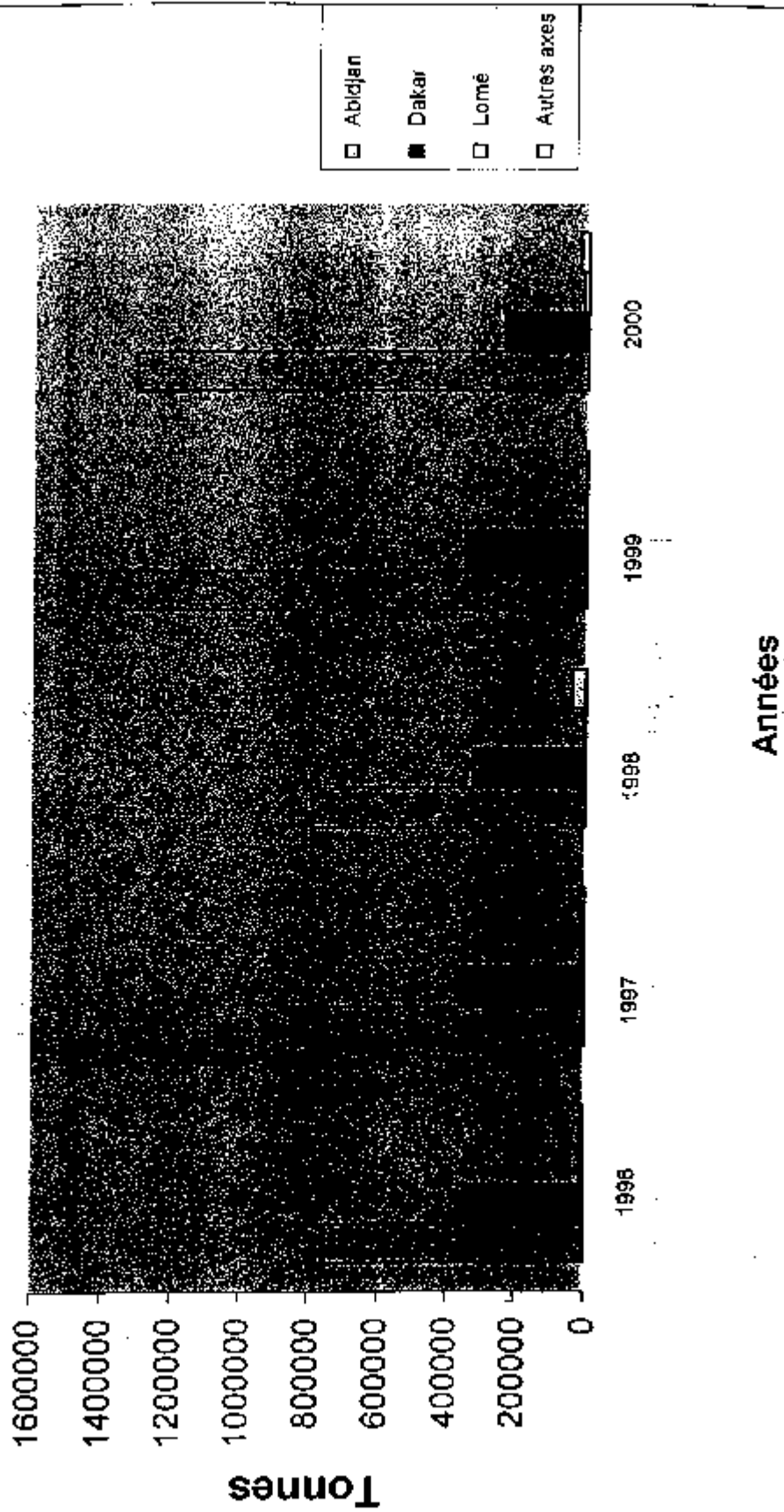
Pays du littoral	Port maritime	Caractéristiques de la liaison terrestre			
		origine	destination	mode de transport	distance (km)
Sénégal	Dakar	Bamako	Dakar	rail	1 228
id	Dakar	Kayes	Dakar	route	745
Côte d'Ivoire	Abidjan	Bamako	Abidjan	route	1 225
id	Abidjan	Bamako	Abidjan	route + rail (569 km) (608 km)	1 177
id	San Pedro	Bamako	San Pedro	route	1 091
Togo	Lomé	Bamako	Lomé	route	1 967
Guinée	Conakry	Bamako	Conakry	route	980
Mauritanie	Nouakchott	Bamako	Nouakchott	route	1 430
Bénin	Cotonou	Gao	Cotonou	route	1 476
Ghana	Téma	Mopti	Téma	route	1 392

Source : Direction Nationale des Transports

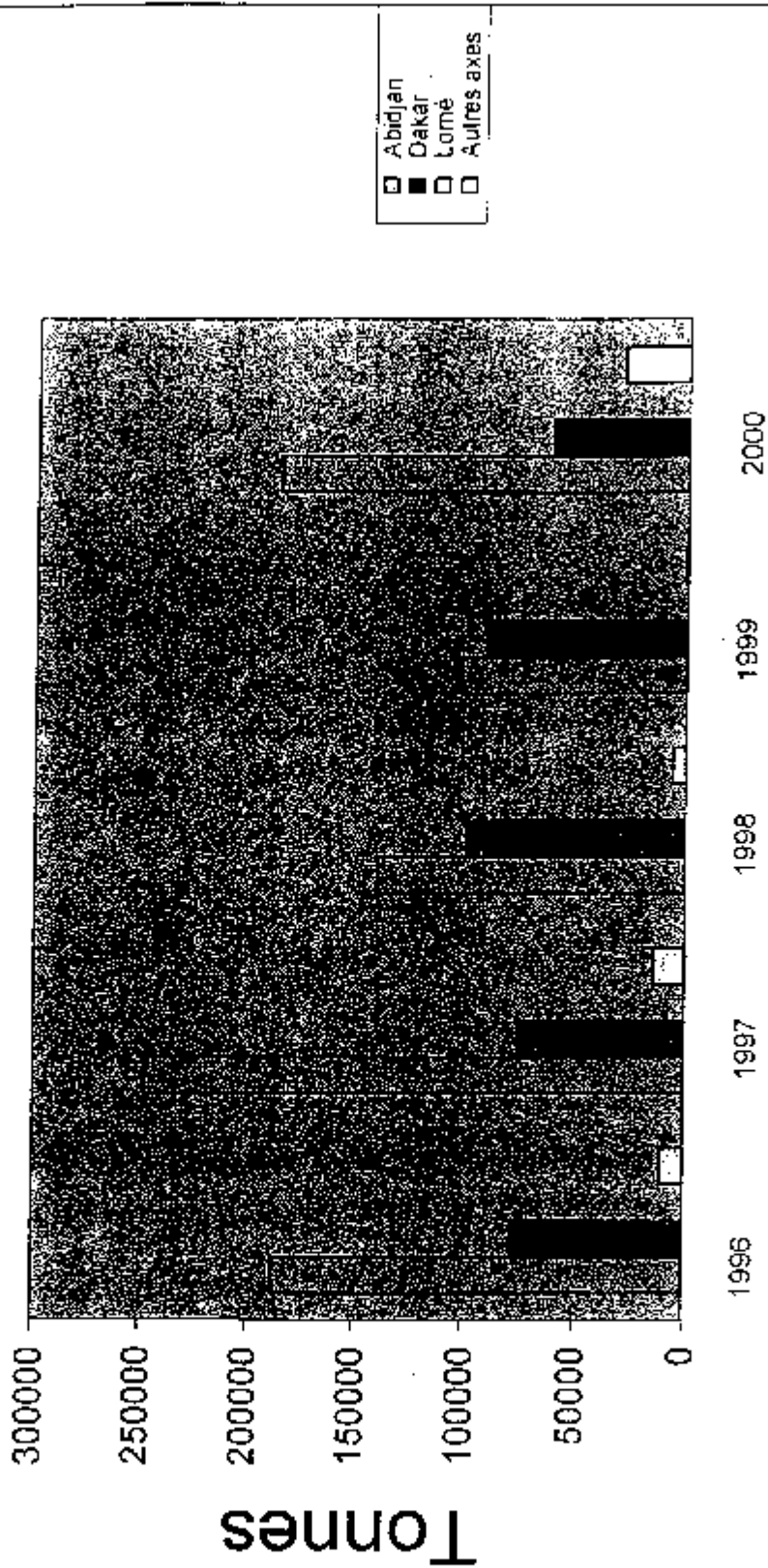
C-2 Trafic international de marchandises					
	en tonnes				
Année	1996	1997	1998	1999	2000
1. Trafic import par provenance					
Abidjan	751 700	865 783	791 596	1445 506	1412 808
Dakar	344 963	359 626	325 660	350 640	241 980
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423
Autres axes	9 260	12 398	39 583	3 722	22 065
Total	1 115 140	1 246 576	1 163 423	1807 335	1692 276
2. Trafic export par destination					
Abidjan	187 037	248 100	139 975	102 259	185 801
Dakar	77 595	74 950	98 964	91 007	61 156
Lomé					
Autres axes	10 633	14 369	5 960	708	29 440
Total	275 265	337 439	244 899	193 974	276 397
3. Total Trafic Import + export					
Abidjan	938 737	1 113 883	931 571	1547 765	1598 609
Dakar	422 558	434 576	424 624	441 653	303 136
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423
Autres axes	19 893	26 787	45 543	4 430	51 505
Total	1 390 405	1 584 014	1 408 322	2001 309	1968 673
<i>Source : Entrepôts maliens à l'étranger</i>					

127

Evolution des Importations par corridor

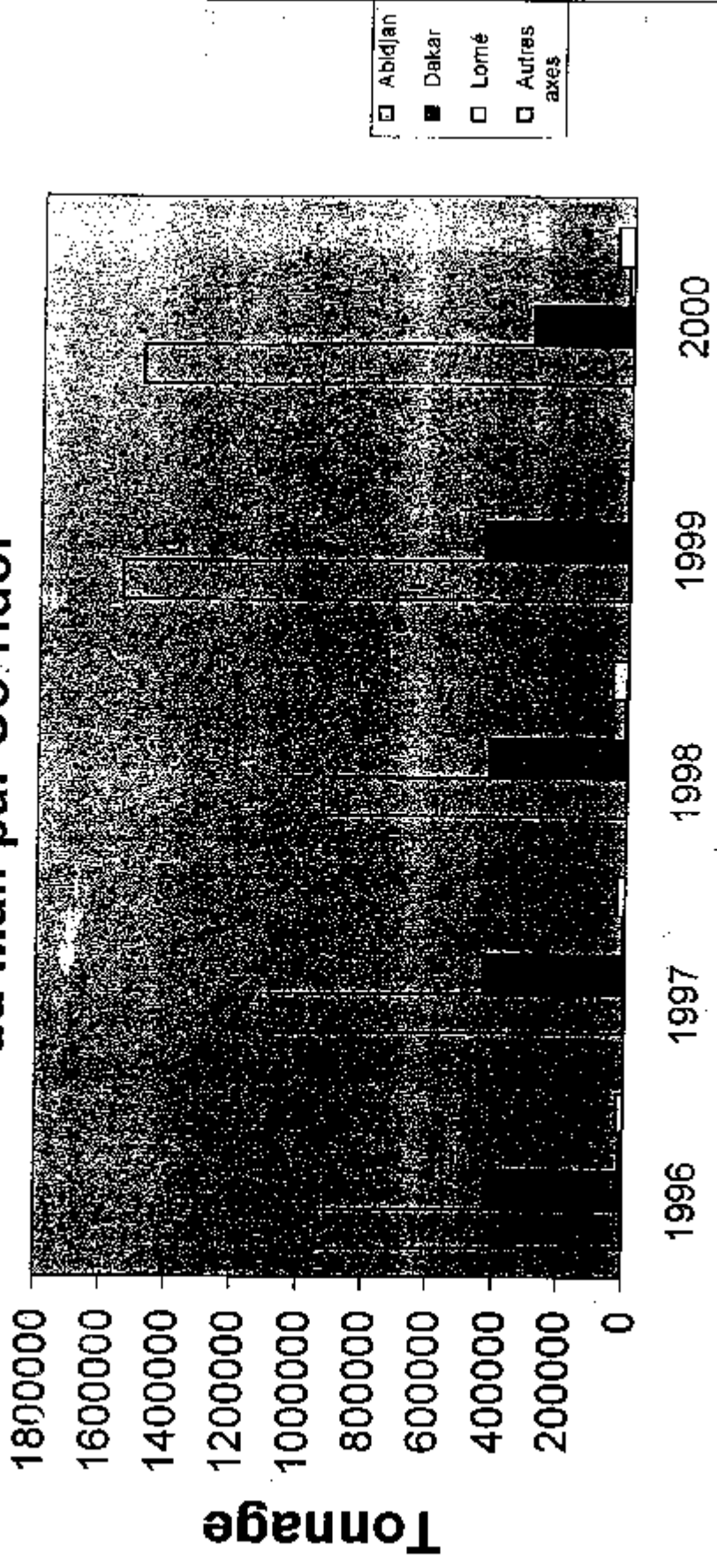


Evolution des Exportations par corridor



Années

Evolution des Importations et des Exportations du Mali par Corridor



C 310 Exportation des principaux produits (hors bétail)

(en tonnes)

Nature des produits	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Axe Abidjan						
Coton et produits cotonniers	81 735	110 456	226 787	132 670	100 449	158 899
Amandes et beurre de karité	30	1 921	210	35		579
Tourteaux	2 207	4 150	4 613	6 175		1 156
Céréales	882	2 688	4 034			9 677
Produits alimentaires	3 395	4 290	3 234	258	623	12 368
Colas						0
Gomme arabique						20
Peaux et cuirs	460	150	801		88	340
Fibre de dah	724	139	475	209	244	92
Divers	24 752	62 944	7 966	628	856	2 640
Total	114 185	197 037	248 100	139 975	102 260	185 900
Axe Dakar						
Coton et produits cotonniers	31 778	54 656	50 717	79 246	77 092	49 722
Amandes et beurre de karité						0
Tourteaux				1 168		0
Céréales	1 680	3 490	2 509	3 069		599
Produits alimentaires		8 940	1 678	129	7 031	8 015
Colas	5 670	7 671	4 201	4 865	3 655	
Gomme arabique		130		134	20	
Peaux et cuirs		432	89	692	367	122
Fibre de dah				118		
Divers	39 079	2 296	15 758	9 546	2 842	2 697
Total	78 187	77 686	74 960	98 964	91 007	61 155
Axe Lomé et autres						
Coton et produits cotonniers						98
Amandes et beurre de karité						0
Tourteaux				60		153
Céréales	91	350	3 521	4 859	107	12 816
Produits alimentaires	1 026	1 662	3 330	76	149	3 779
Colas						0
Gomme arabique						205
Peaux et cuirs	565	2 005	2 354	50		1 229
Fibre de dah						0
Divers	1 654	6 298	5 124	915	452	11 160
Total	3 338	10 633	14 389	5 960	768	29 440
Ensemble						
Coton et produits cotonniers	113 513	185 111	277 464	211 916	177 541	208 719
Amandes et beurre de karité	30	1 921	210	35		579
Tourteaux	2 207	4 150	4 613	7 401		1 306
Céréales	2 633	6 818	10 064	7 928	107	23 092
Produits alimentaires	4 421	15 212	8 302	463	7 803	24 192
Colas	5 670	7 671	4 201	4 865	3 655	0
Gomme arabique		130		134	20	225
Peaux et cuirs	1 025	2 587	3 244	742	465	1 691
Fibre de dah	724	139	475	327	244	92
Divers	65 495	71 526	28 846	11 099	4 150	18 497
Total	195 708	275 268	337 439	244 999	193 876	276 395

Source : Entrepôts maritimes à l'étranger

C322 Importation des principaux produits (hors hydrocarbures)

Nature des produits	en tonnes			
	1 997	1 998	1 999	2000
Axe Abidjan				
Céréales	54 174	69 123	79 484	18 082
Produits alimentaires	97 046	135 839	54 596	48 964
Produits chimiques	146 545	128 532	228 319	138 505
Matériel, équipement	18 866	20 693	24 358	2 686
Véhicules et pièces détachées	23 638	21 680	24 546	4 748
Matériaux de construction	277 590	170 084	638 897	551 247
Librairie, papeterie	1 997	2 563	2 202	142
Divers	56 276	47 100	108 714	277 170
Total	676 132	595 814	1181 126	1 051 544
Axe Dakar				
Céréales	60 867	58 392	55 014	31 739
Produits alimentaires	92 822	73 294	73 631	27 970
Produits chimiques	51 346	52 104	19 489	4 550
Matériel, équipement	4 920	1 951	3 613	2 553
Véhicules et pièces détachées	3 167	2 451	44 447	1 026
Matériaux de construction	14 876	18 128	40 523	63 957
Librairie, papeterie	1 572	985	1 253	102
Divers	76 447	60 740	48 909	40 139
Total	306 117	268 045	286 879	172 465
Axe Lomé et autres				
Céréales	240	10 498		8 257
Produits alimentaires	1 570	7 218	1 163	7 292
Produits chimiques	394	1 636		2 744
Matériel, équipement		266	274	55
Véhicules et pièces détachées	1 525	1 443	1 159	1 288
Matériaux de construction	1 987	13 148	388	924
Librairie, papeterie				
Divers	12 863	8 956	3 737	9 501
Total	18 579	43 165	6 741	30 082
Ensemble				
Céréales	115 381	138 013	134 508	58 078
Produits alimentaires	191 438	216 351	129 410	84 226
Produits chimiques	198 285	182 272	247 808	145 799
Matériel, équipement	23 786	23 110	28 245	5 694
Véhicules et pièces détachées	28 330	25 574	70 152	7 052
Matériaux de construction	294 453	201 360	679 606	616 128
Librairie, papeterie	3 569	3 548	3 455	244
Divers	145 586	116 796	181 360	326 810
Total	1090 828	907 024	1454 746	1264 072

Source : Entrepôts maritimes à l'étranger

C44 Importation d'hydrocarbures (tonnes)

1 - par produit

Produit	1999	2000
Super	26 794	14 805
Essence	66 382	79 570
Gas-oil	225 956	241 531
Pétrole	50 191	43 600
Diesel-oil	76 202	82 873
Fuel-oil	271	7 193
Jet	32 209	24 191
Total	478 005	493 768

2 - par produit et provenance

Produit	1999				2000			
	Abidjan	Dakar	Lomé		Côte d'Ivoire	Sénégal	Togo et Bénin	TOTAL
Super	26 463	3 331		26 794	12 337	1 552	916	14 805
Essence	51 860	8 501	6 021	66 382	44 354	10 607	24 609	79 570
Gas-oil	180 440	41 862	3 634	225 956	167 706	49 564	24 259	241 531
Pétrole	47 313	2 733	145	50 191	40 904	2 696	-	43 600
Diesel-oil	69 350	6 852		76 202	78 178	4 700	-	82 878
Fuel-oil	186		85	271	62	-	7 131	7 193
Jet	31 908	301		32 209	24 067	124	-	24 191
Total	404 520	63 800	9 685	478 005	367 610	69 243	56 915	493 768
en %	85%	13%	2%	100%	74%	14%	12%	100%

3 - par produit et groupe de distributeurs

Produit	1999			2000		
	Etrangers	Nationaux	Total	Etrangers	Nationaux	TOTAL
Super	20 037	6 757	26 794	11 489	3 316	14 805
Essence	20 498	45 883	66 382	30 163	49 407	79 570
Gas-oil	65 035	140 921	225 956	105 099	136 442	241 531
Pétrole	1 629	48 562	50 191	1 337	42 263	43 600
Diesel-oil	21 412	54 790	76 202	6 524	76 354	82 878
Fuel-oil	186	85	271	62	7 131	7 193
Jet	32 209		32 209	24 191	-	24 191
Total	181 007	296 998	478 005	178 855	314 913	493 768
en %	38%	62%	100%	38%	64%	100%

Source : Office National des Produits Pétroliers (ONAP)

Localité : GAO

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix d'octobre 2000

Applicable du 1er au 31 octobre 2000

Arrêté n° 00-2780/MEF-SG du 09/10/2000

EX COTONOU

	SUPER HL	ESSENCE HL	PETROLE HL	GASOIL HL	DIESEL TM	FUEL TM
Densités	0,754	0,760	0,820	0,874	0,896	0,820
PRIX EX ADDAX	ND	20,000,00	ND	23,000,00	256,696	ND
01 CAF REEL	ND	20,000,00	ND	23,000,00	256,696	ND
02 TAXE DE PORT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03 TPS/FRAIS DE PASSAGE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
04 TAXE DE TRANSIT	27,50	27,50	27,50	27,50	306,82	290,81
05 TAXE EMATO 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	43,70	500,00	500,00
06 CAF COTONOU	65,20	20,065,50	68,50	23,071,20	257,503,55	798,81
07 TRANSP. COTONOU-AYOUROU	3,946,38	3,946,38	3,946,38	3,946,38	35,358,56	36,308,70
08 TRAVERSEE BURKINA	500,00	500,00	500,00	500,00	6,580,36	5,434,78
09 PRX CAF FRONTIERE	4,511,58	24,511,88	4,514,88	27,517,58	298,443,27	42,540,39
10 FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	36,09	196,10	38,12	220,14	2,387,55	382,86
11 FONDOS DE GARANTIE	22,56	122,56	22,57	137,59	1,492,22	212,70
12 ASSURANCES (0,177%*09)	7,99	43,39	7,99	48,71	528,24	75,30
13 TRANSP. AYOUROU - GAO	1,496,48	1,496,48	1,496,48	1,496,48	16,701,78	16,268,09
14 TVA / TRANSPORT	268,37	268,37	268,37	268,37	3,006,32	2,827,90
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
16 TVA / FRAIS DE PASSAGE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
17 TRANSIT ET HAD (1 F/L)	117,00	117,00	117,00	117,00	1,305,80	1,271,74
18 FRAIS FINANCIERS (2%*06)	1,30	401,31	1,37	481,42	5,150,07	15,98
19 COULAGE DEPOT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
20 PRIX GAO SOUS DOUANE	6,462,37	27,158,08	6,465,78	30,268,29	328,015,25	63,682,95
21 DROITS DE DOUANE	1,478,22	903,18	38,65	7,87	2,500,00	1,355,00
22 REDEVANCE STATISTIQUE	147,82	90,32	7,93	0,79	500,00	271,00
23 ISCP	18,921,18	11,560,76	47,58	73,15	2,500,00	1,355,00
24 CUMUL TAXES	20,547,22	12,554,26	85,15	81,81	5,500,00	2,981,00
25 PRIX RENDU GAO	27,009,58	38,700,33	6,560,93	30,338,08	334,515,25	66,673,95
26 TPR VILLE (y compris TVA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
27 PRIX DE REVIENT GAO	27,009,58	38,700,33	6,560,93	30,338,08	334,515,25	66,673,95
28 ARRONDI A FCFA/LITRE	ND	397,00	ND	303,38	298,73	ND
29 MARGE BRUTE FCFA / L		43,00		21,62		
30 PRIX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	325,00		
marges consensuelles fcfa / L	libre	43,00	22,00	33,00	libre	libre
dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	28,40	38,60	-	-
dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	26,40	-	-

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix d'octobre 2000
Applicable du 1er au 31 octobre 2000
Arrêté n° 00-2780/MEF-SG du 09/10/2000

EX LOME	SUPER HL	ESSENCE HL	PETROLE HL	GASOIL HL	DIESEL TM	FUEL TM
Densités	0,754	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920
PRX EX LOME	21,400,00	21,000,00	24,100,00	24,100,00	265,625	ND
01 CAF REEL	21,400,00	21,000,00	24,100,00	24,100,00	265,625,00	ND
02 TAXE DE PORT 636 F/TM	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03 FRAIS DE PASSAGE STLS	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
04 TAXE DE SOLIDARITE	27,50	27,50	27,50	27,50	306,92	286,91
05 TAXE EMATO 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	43,70	500,00	500,00
06 CAF LOME	21,465,20	21,065,50	24,168,50	24,171,20	266,431,92	788,91
07 TRANSPORT LOME - KOURY	4,308,90	4,308,90	4,308,90	4,308,90	48,090,40	46,835,87
08 FRAIS DE TRAVERSEE BURKINA	500,00	500,00	500,00	500,00	500,00	500,00
09 PRX CAF FRONTIERE	26,274,10	25,874,40	28,977,40	28,980,10	315,022,32	48,134,75
10 FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	210,19	207,00	231,82	231,84	2,520,18	433,21
11 FONDOS DE GARANTIE	131,37	128,37	144,89	144,80	1,575,11	240,67
12 ASSURANCES (0,177%*08)	46,51	45,80	51,29	51,28	557,59	85,20
13 TRANSP. KOURY-BAMAKO	1,946,16	1,846,16	1,946,16	1,946,16	21,720,64	21,153,91
14 TVA SUR TRANSPORT	350,31	350,31	350,31	350,31	3,909,70	3,807,70
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT *	403,00	403,00	403,00	0,00	4,497,77	0,00
16 TVA/FRAIS PASSAGE DEPOT *	72,54	72,54	72,54	0,00	608,60	0,00
17 TRANSIT ET HAD (1 F/L)	118,00	118,00	118,00	118,00	1,316,98	1,282,61
18 FRAIS FINANCIERS (1%*09)	262,74	258,74	289,77	289,80	3,150,22	481,35
19 COULAGE DEPOT *	149,07	147,03	162,93	0,00	1,775,40	0,00
20 PRX BKO SOUS DOUANE	29,983,99	28,552,34	32,748,10	32,112,41	356,855,39	75,519,44
21 DROITS DE DOUANE	1,256,54	756,58	39,85	43,70	2,500,00	1,355,00
22 REDEVANCE STATISTIQUES	125,65	75,86	7,83	4,37	500,00	271,00
23 I.S.C.P.	16,083,72	9,684,22	47,58	406,41	2,500,00	1,355,00
24 CUMUL TAXES	17,465,92	10,516,46	95,15	454,48	5,500,00	2,981,00
25 PRX RENDU DEPOT MOBIL	47,429,91	39,553,81	32,843,26	32,566,89	362,355,39	78,800,44
26 TPR VILLE (y compris TVA) *	146,00	146,00	146,00	0,00	1,629,48	0,00
27 PRX DE REVIENT BKO	47,575,91	39,699,81	32,989,26	32,566,89	363,984,85	78,800,44
28 ARRONDIA FCFALITRE	475,76	397,00	329,89	320,55	326,13	ND
29 MARGE BRUTE		43,00	-99,89	4,45		
30 PRX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	325,00	libre	libre
marges consensuelles fcf/L	libre	43,00	22,00	33,00	libre	libre
dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	26,40	39,60	-	-
dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	26,40	-	-

* Frais à récupérer/Etat en cas de non passage des produits par le dépôt par application de VM appropriées.

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

EX ABIDJAN	Prix d'octobre 2000					
	SUPER HL	ESSENCE HL	PETROLE HL	GASOIL HL	DIESEL TM	FUEL
Densités	0,754	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920
PRX EX SIR ABIDJAN	20,769,30	19,841,80	22,698,90	22,975,80	251,750	153,802
01 CAF REEL	20,769,30	19,841,80	22,698,90	22,975,80	251,750,00	153,802,00
02 TAXE DE PORT 1160 F/TM	87,48	88,16	95,12	101,38	1,160,00	1,160,00
03 TRANSPORT ABIDJAN-BOUAKE	1,050,00	1,050,00	1,050,00	1,050,00	11,718,75	0,00
04 FRAIS DE PASSAGE BOUAKE	370,00	370,00	370,00	370,00	4,129,46	4,347,83
05 COULAGE DEPOT BOUAKE	111,38	106,75	121,07	122,49	1,343,79	796,55
06 TAXE EMACI 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	43,70	500,00	500,00
07 CAF BOUAKE	22,425,85	21,494,71	24,378,09	24,663,37	270,602,01	160,606,38
08 TRANSP. BOUAKE-ZEGOUA	1,143,06	1,143,06	1,143,06	1,143,06	12,757,32	12,424,52
09 PRIX CAF FRONTIERE	23,568,90	22,637,77	25,519,15	25,806,43	283,358,33	173,030,90
10 FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	188,55	181,10	204,15	206,45	2,268,87	1,384,25
11 FONDOS DE GARANTIE	117,84	113,19	127,60	129,03	1,416,60	865,15
12 ASSURANCES (0,177%*09)	41,72	40,07	45,17	45,88	501,55	306,25
13 TRANSP. ZEGOUA- BKO	1,496,48	1,496,48	1,496,48	1,496,48	16,701,79	16,288,09
14 TVA SUR TRANSPORT	269,37	269,37	288,37	289,37	3,006,32	2,927,90
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT *	403,00	403,00	403,00	403,00	4,487,77	0,00
16 TVA/FRAIS PASSAGE DEPOT *	72,54	72,54	72,54	72,54	809,60	0,00
17 TRANSIT ET HAD (1F/ L+18%TVA)	118,00	118,00	118,00	118,00	1,316,96	14,314,63
18 FRAIS FINANCIERS (1%*09)	235,69	226,38	255,19	258,06	2,833,59	1,730,31
19 COULAGE DEPOT MOBIL *	132,56	127,78	142,55	144,03	1,583,55	0,00
20 PRIX BKO SOUS DOUANE	28,644,85	25,665,68	28,653,19	28,949,06	318,294,13	210,625,68
21 DROITS DE DOUANE	1,734,20	1,058,59	39,65	73,59	2,500,00	1,355,00
22 REDEVANCE STATISTIQUE 1% VI	173,42	105,96	7,93	7,36	500,00	271,00
23 I.S.C.P.	22,197,78	13,562,78	47,58	684,39	2,500,00	1,355,00
24 CUMUL TAXES	24,105,38	14,728,33	95,15	765,34	5,500,00	2,981,00
25 PRIX RENDU DEPOT MOBIL	50,750,03	40,414,01	28,748,35	29,714,41	323,794,13	213,806,68
26 TPR VILLE (y compris TVA) *	146,00	146,00	146,00	146,00	1,629,46	0,00
27 PRIX DE REVIENT BKO	50,896,03	40,560,01	28,894,35	29,860,41	325,423,59	213,806,68
28 ARRONDI A FCFA/LITRE	508,96	405,60	288,84	298,60	291,58	195,70
29 MARGE BRUTE		34,40	-58,94	26,40		
30 PRIX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	325,60		
marges conventionnelles fca / L	libre	43,00	22,00	33,00	libre	284,77
dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	26,40	39,60	-	
dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	26,40	-	

* Frais à récupérer/Etat en cas de non passage des produits par le dépôt par application de VM appropriées.

OFFICE NATIONAL DES
PRODUITS PETROLIERS

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix d'octobre 2000
Applicable du 1er au 31 octobre 2000
Arrêté n° 00-2780/MEF-SG du 09/10/2000

EX DAKAR	SUPER	ESSENCE	PETROLE	GASOIL	DIESEL	FUEL
	HL	HL	HL	HL	TM	TM
Densités	0,754	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920
PRIX EX SAR DAKAR	20,371,42	19,654,36	22,417,82	22,967,50	254,581	145,312
01 CAF REEL	20,371,42	19,654,36	22,417,82	22,967,50	254,581	145,312
02 TAXE DE PORT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03 FRAIS DE PASSAGE DAKAR	284,00	284,00	284,00	284,00	3,169,64	3,086,96
04 TPS/FRAIS DE PASSAGE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05 TAXE EMASE 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	43,70	500,00	500,00
06 CAF DAKAR	20,693,12	19,976,36	22,742,82	23,295,20	258,250,64	148,898,96
07 TRANSP. DAKAR-KIDIRA	1,558,20	1,558,20	1,558,20	1,558,20	17,390,63	16,936,96
08 LOCATION WAGONS-CITERN	641,55	641,55	641,55	641,55	7,160,16	6,973,32
09 PRIX CAF FRONTIERE	22,892,87	22,176,11	24,942,57	25,494,95	282,801,42	172,809,28
10 FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	183,14	177,41	199,54	203,96	2,282,41	1,382,47
11 FONDOS DE GARANTIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12 ASSURANCES (0,177%*09)	40,52	39,25	44,15	45,13	500,58	305,87
13 TRANSP. KIDIRA-BAMAKO	1,543,00	1,543,00	1,543,00	1,543,00	17,220,98	16,771,74
14 LOCATION WAGONS-CITERN	586,67	586,67	586,67	586,67	6,547,62	6,376,81
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT *	403,00	403,00	403,00	403,00	4,497,77	0,00
16 TVA/FRAIS PASSAGE DEPOT *	72,54	72,54	72,54	72,54	809,60	0,00
17 TRANSIT ET HAD (1F/L+18%TVA)	118,00	118,00	118,00	118,00	1,316,96	1,282,61
18 FRAIS FINANCIERS (1%*09)	228,93	221,76	249,43	254,95	2,828,01	1,728,09
19 COULAGE DEPOT BKO *	130,34	126,69	140,79	143,61	1,593,93	0,00
20 PRIX BKO SOUS DOUANE	26,199,01	25,484,43	28,299,68	28,865,80	320,379,26	200,656,88
21 DROITS DE DOUANE	1,734,20	1,075,48	39,65	81,54	2,000,00	1,125,50
22 REDEVANCE STATISTIQUE 1% VM	173,42	107,55	7,93	6,15	400,00	225,10
23 I.S.C.P.	22,197,76	13,766,09	47,58	758,36	2,000,00	1,125,50
24 CUMUL TAXES	24,105,38	14,849,12	95,15	848,06	4,400,00	2,476,10
25 PRIX RENDU DEPOT MOBIL	50,304,39	40,413,54	28,394,83	29,713,88	324,779,26	203,132,98
26 TPR VILLE (y compris TVA) *	146,00	146,00	146,00	146,00	1,629,46	0,00
27 PRIX DE REVIENT BKO	50,450,39	40,559,54	28,540,83	29,859,88	326,408,73	203,132,98
28 ARRONDI A FCFA/LITRE	604,50	405,60	285,41	298,60	292,46	186,88
29 MARGE BRUTE FCFA / L		34,40	-55,41	26,40		
30 PRIX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	326,00		
marges consensuelles fcfa / L	libre	43,00	22,00	33,00	libre	libre
dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	26,40	39,60	-	-
dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	26,40	-	-

* Frais à récupérer/Etat en cas de non passage des produits par le dépôt par application de VM appropriées.

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

		Prix d'octobre 2000					
		Applicable du 1er au 31 octobre 2000					
		Arrêté n° 00-2760/MEF-SG du 09/10/2000					
EX ABIDJAN		SUPER	ESSENCE	PETROLE	GASOIL	DIESEL	FUEL
		HL	HL	HL	HL	TM	
Densités		0,754	0,760	0,820	0,874	0,896	0,920
PRX EX SIR ABIDJAN		20,769,30	19,841,80	22,698,90	22,975,80	251,750	153,802
01	CAF REEL	20,769,30	19,841,80	22,698,90	22,975,80	251,750,00	153,802,00
02	TAXE DE PORT 1160 F/TM	87,46	88,16	95,12	101,38	1,160,00	1,160,00
03	TRANSPORT ABIDJAN-BOUAKE	1,050,00	1,050,00	1,050,00	1,050,00	11,718,75	0,00
04	FRAIS DE PASSAGE BOUAKE	370,00	370,00	370,00	370,00	4,128,46	4,347,83
05	COULAGE DEPOT BOUAKE	111,38	106,75	121,07	122,48	1,343,79	796,55
06	TAXE EMACI 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	43,70	500,00	500,00
07	CAF BOUAKE	22,425,85	21,494,71	24,378,09	24,663,37	270,802,01	160,606,38
08	TRANSP. BOUAKE-ZEGOUA	1,143,06	1,143,06	1,143,06	1,143,06	12,757,32	12,424,52
09	PRX CAF FRONTIERE	23,568,90	22,637,77	25,519,15	25,806,43	283,359,33	173,030,90
10	FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	188,55	181,10	204,15	208,45	2,288,87	1,384,25
11	FONDS DE GARANTIE	117,84	113,19	127,60	129,03	1,418,80	865,15
12	ASSURANCES (0,177%*09)	41,72	40,07	45,17	45,68	501,55	308,26
13	TRANSP. ZEGOUA-BKO	1,496,48	1,496,48	1,496,48	1,496,48	16,701,79	16,268,09
14	TVA SUR TRANSPORT	269,37	269,37	269,37	269,37	3,006,32	2,927,90
15	FRAIS DE PASSAGE DEPOT *	403,00	403,00	403,00	403,00	4,497,77	0,00
16	TVA/FRAIS PASSAGE DEPOT *	72,54	72,54	72,54	72,54	809,60	0,00
17	TRANSIT ET HAD (1F/L+18%TVA)	118,00	118,00	118,00	118,00	1,316,96	14,314,83
18	FRAIS FINANCIERS (1%*09)	235,89	226,39	255,19	258,06	2,833,59	1,730,31
19	COULAGE DEPOT MOBIL *	132,56	127,78	142,55	144,03	1,583,55	0,00
20	PRX BKO SOUS DOUANE	26,644,85	25,685,68	28,653,19	28,948,06	318,294,13	210,825,68
21	DROITS DE DOUANE	1,734,20	1,059,59	39,65	73,59	2,500,00	1,355,00
22	REDEVANCE STATISTIQUE 1% VI	173,42	105,96	7,83	7,38	800,00	271,00
23	I.S.C.P.	22,197,76	13,562,78	47,58	684,39	2,500,00	1,355,00
24	CUMUL TAXES	24,105,38	14,728,33	95,15	765,34	5,500,00	2,981,00
25	PRX RENDU DEPOT MOBIL	50,750,03	40,414,01	28,748,35	29,714,41	323,794,13	213,806,68
26	TPR VILLE (y compris TVA) *	146,00	146,00	146,00	146,00	1,628,46	0,00
27	PRX DE REVIENT BKO	50,896,03	40,560,01	28,894,35	29,860,41	325,423,59	213,806,68
28	ARRONDI A FCFA/LITRE	508,96	405,60	288,84	288,60	291,58	195,70
29	MARGE BRUTE		34,40	-58,84	28,40		
30	PRX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	325,00		
	marges consensuelles fcfa / L	libre	43,00	22,00	33,00	libre	284,77
	dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	26,40	39,60	-	
	dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	26,40	-	

* Frais à récupérer/Etat en cas de non passage des produits par le dépôt par application de VM appropriées.

STRUCTURE INDICATIVE DE PRIX DES CARBURANTS

Prix d'octobre 2000

Applicable du 1er au 31 octobre 2000

Arrêté n° 00-2780MEF-SG du 09/10/2000

EX DAKAR	SUPER		ESSENCE PETROLE		GASOIL		DIESEL		FUEL	
	HL	HL	HL	HL	HL	HL	TM	TM	TM	TM
Densités	0,754	0,760	0,820	0,820	0,874	0,874	0,896	0,896	0,920	0,920
PRIX EX SAR DAKAR	20,371,42	19,654,36	22,417,82	22,417,82	22,967,50	22,967,50	254,581	254,581	145,312	145,312
01 CAF REEL	20,371,42	19,654,36	22,417,82	22,417,82	22,967,50	22,967,50	254,581	254,581	145,312	145,312
02 TAXE DE PORT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
03 FRAIS DE PASSAGE DAKAR	284,00	284,00	284,00	284,00	284,00	284,00	3,169,64	3,169,64	3,086,96	3,086,96
04 TPS/FRAIS DE PASSAGE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
05 TAXE EMASE 500 F/TM	37,70	38,00	41,00	41,00	43,70	43,70	500,00	500,00	500,00	500,00
06 CAF DAKAR	20,693,12	19,976,36	22,742,82	22,742,82	23,295,20	23,295,20	258,250,64	258,250,64	148,898,96	148,898,96
07 TRANSP. DAKAR-KIDIRA	1,558,20	1,558,20	1,558,20	1,558,20	1,558,20	1,558,20	17,390,63	17,390,63	16,836,96	16,836,96
08 LOCATION WAGONS-CITERN	641,55	641,55	641,55	641,55	641,55	641,55	7,160,16	7,160,16	6,973,37	6,973,37
09 PRIX CAF FRONTIERE	22,892,87	22,176,11	24,942,57	24,942,57	25,484,95	25,484,95	282,801,42	282,801,42	172,809,28	172,809,28
10 FRAIS D'INSPECTION (0,8%*09)	183,14	177,41	199,54	199,54	203,86	203,86	2,282,41	2,282,41	1,382,47	1,382,47
11 FONDS DE GARANTIE	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
12 ASSURANCES (0,177%*09)	40,52	39,25	44,15	44,15	45,13	45,13	500,56	500,56	305,87	305,87
13 TRANSP. KIDIRA-BAMAHO	1,543,00	1,543,00	1,543,00	1,543,00	1,543,00	1,543,00	17,220,98	17,220,98	18,771,74	18,771,74
14 LOCATION WAGONS-CITERN	586,67	586,67	586,67	586,67	586,67	586,67	6,547,62	6,547,62	6,376,81	6,376,81
15 FRAIS DE PASSAGE DEPOT *	403,00	403,00	403,00	403,00	403,00	403,00	4,497,77	4,497,77	0,00	0,00
16 TVA/FRAIS PASSAGE DEPOT *	72,54	72,54	72,54	72,54	72,54	72,54	809,60	809,60	0,00	0,00
17 TRANSIT ET MAD (1F/L+18%TVA)	118,00	118,00	118,00	118,00	118,00	118,00	1,316,96	1,316,96	1,282,61	1,282,61
18 FRAIS FINANCIERS (1%*09)	228,93	221,78	249,43	249,43	254,95	254,95	2,828,01	2,828,01	1,728,09	1,728,09
19 COULAGE DEPOT BKO *	130,34	126,69	140,79	140,79	143,61	143,61	1,593,93	1,593,93	0,00	0,00
20 PRIX BKO SOUS DOUANE	28,199,01	25,464,43	28,299,68	28,299,68	28,865,80	28,865,80	320,379,26	320,379,26	200,656,88	200,656,88
21 DROITS DE DOUANE	1,734,20	1,075,48	39,65	39,65	61,54	61,54	2,000,00	2,000,00	1,125,50	1,125,50
22 REDEVANCE STATISTIQUE 1% VM	173,42	107,55	7,83	7,83	8,15	8,15	400,00	400,00	225,10	225,10
23 L.S.C.P.	22,197,76	13,766,09	47,58	47,58	758,36	758,36	2,000,00	2,000,00	1,125,50	1,125,50
24 CUMUL TAXES	24,105,38	14,949,12	95,15	95,15	848,06	848,06	4,400,00	4,400,00	2,476,10	2,476,10
25 PRIX RENDU DEPOT MOBIL	50,304,39	40,413,54	28,394,83	28,394,83	29,713,86	29,713,86	324,779,26	324,779,26	203,132,98	203,132,98
26 TPR VILLE (y compris TVA) *	146,00	146,00	146,00	146,00	146,00	146,00	1,629,46	1,629,46	0,00	0,00
27 PRIX DE REVIENT BKO	50,450,38	40,559,54	28,540,83	28,540,83	29,859,86	29,859,86	326,408,73	326,408,73	203,132,98	203,132,98
28 ARRONDI A FCFA/LITRE	504,50	405,60	285,41	285,41	298,60	298,60	292,46	292,46	186,88	186,88
29 MARGE BRUTE FCFA / L		34,40	-55,41	-55,41	26,40	26,40				
30 PRIX INDICATIFS A LA VENTE	libre	440,00	230,00	230,00	326,00	326,00			libre	libre
marges consensuelles fcfa / L	libre	43,00	22,00	22,00	33,00	33,00				
dont limite supérieure (+20%)	-	51,60	26,40	26,40	39,60	39,60				
dont limite inférieure (-20%)	-	34,40	17,60	17,60	26,40	26,40				

* Frais à récupérer/Etat en cas de non passage des produits par le dépôt par application de VM appropriées

**NOTE SUR LE TRANSPORT ROUTIER
DES MARCHANDISES**

Le Mali est un vaste pays de 1241 043 km² , avec une population de 10400000 habitants (estimation de décembre 2000) . Il se classe parmi les pays pauvres avec un revenu national disponible brut par habitant de 186283 fcsfa en 2000 .

Le Mali est considéré à juste titre comme un pays à vocation agro - pastorale fortement dépendant des aléas climatiques . La population malienne se nourrit essentiellement de céréales :

- mil -sorgho dont la production a varié durant la période 1996 -2000 d'un minimum de 1081000 tonnes en 1998 à un maximum de 1 499 00 0tonnes en 2000.
- riz paddy et maïs respectivement 722 000 tonnes et 397 000 tonnes de production en 2000 .

Les produits d'exportation du pays sont constitués principalement de la fibre de coton , de l'or et du bétail

La croissance de l'économie malienne a été de 4,3 % en 2000 , correspondant au taux de croissance du produit intérieur brut avec une inflation mesurée par le déflateur du PIB de 3,3% .

La valeur ajoutée de la branche " transports et télécommunications "représente 5 %du PIB.

Une bonne partie du pays est désertique et les principaux ports de desserte se trouvent à plus de 1000 km de la capitale BAMAKO qui compte actuellement environ un million d'habitants.

Le réseau routier viable est de 17107 km dont 2760 km revêtus . Les pistes ordinaires très peu praticables sont estimées à 33000 km . Dans le cadre du Programme Sectoriel des Transports couvrant initialement la période 1994 - 1998 , l'Etat malien a engagé des actions de réhabilitation et d'entretien du réseau routier viable en faisant passer les dépenses routières annuelles de 13 milliards de fcsfa en 1994 à 31,7 milliards de fcsfa en 1999 et 65,030 milliards en 2000 .

Le parc commercial de véhicules routier assurant le transport de marchandises solides a évolué de 2026 unités en 1995 à 2421 unités en 1999 et 3128 unités en 2000 . Les camions citernes et semi -remorques citernes de transport de marchandises liquides (principalement les hydrocarbures) sont estimés à environ 240 unités dont plus de 75 % ont plus de 15 ans . Les tracteurs routiers estimés à 3613 unités en 2000sont surtout constitués de véhicules vétustes (70 % ont plus de 15 ans d'âge) .

Le transport des marchandises s'effectuent sur plusieurs relations tant au niveau interne qu'au niveau international .

Au niveau interne on constate :

- le transport des produits agricoles des champs vers les villages .Ce type de transport s'effectue généralement par portage et par charrette .
- le transport des produits agricoles des villages vers les marchés de production (lieux de vente et d'achat des produits agricoles) .Ce transport s'effectue par portage , par charrette et quelques rares fois par camionnette .

- le transport des produits agricoles des marchés de production vers les centres de consommation et de transformation industrielle. Les camions et les semi-remorques de charge utile variant entre 5 et 30 tonnes assurent généralement ce transport en fonction des distances de transport et des tonnages disponibles .
- le transport des produits de consommation courante et des intrants agricoles des grands centres de production industriels ou de transit vers les centres de consommation urbains ou ruraux .Ce transport s'effectue surtout par des camions de moyenne et grande capacités .
- le transport de distribution des produits de consommation courante à l'intérieur des centres urbains .Ce transport s'effectue par des camionnettes et des charrettes à traction animale ou humaine (pousse- pousse) .

Au niveau interne il faut signaler que le trafic routier effectué surtout sur les grands axes routier font l'objet d'un suivi régulier par les agents contrôleurs routiers des directions régionales des transports .

Le trafic enregistré sur les grands axes routiers a évolué de 372 382 tonnes en 1995 à 559 024 tonnes en 1999 et 509 176 tonnes en 2000 .

Les principaux lieux de chargements des marchandises en 2000 , se situent dans les régions de Ségou pour 192 874 tonnes , Bamako - Koulikoro pour 145 314 tonnes et Sikasso pour 113 011 tonnes .

Les principaux lieux de déchargement des marchandises sont également Bamako -Koulikoro pour 264 023 tonnes , Ségou pour 67 212 tonnes et Sikasso pour 59 970 tonnes et Mopti pour 54 808 tonnes .

La concentration des principaux trafics sur Bamako - Koulikoro , Ségou et Sikasso s'explique en partie par le fait que ces régions constituent les principaux centres de production agricole et industrielle avec environ 65 % de la population du pays .

En ce qui concerne le trafic international routier ,on retiendra une évolution du trafic (importation + exportation) de 976 760 tonnes en 1996 à 1 602 310 tonnes en 1999 et 1 726 343 tonnes en 2000 ..

En 2000 , le trafic routier import a été de 1 523 372 tonnes dont 1 412 808 tonnes (92,7 %) par l'axe Côte d'Ivoire -Mali . Les exportations par la route ont porté sur 202 971 tonnes dont 185 801 tonnes (soit 91,5 %) par l'axe Côte d'Ivoire - Mali . L'importante augmentation du trafic routier international s'explique en partie par la baisse du trafic ferroviaire international qui pour les wagons complets est passé de 440 000 tonnes en 1995 à 355 000 tonnes en 1999 et 358 000 tonnes en 2000.

D'autre part il y a lieu de signaler que l'ensemble du trafic international des marchandises est passé de 1390 405 tonnes en 1996 à 2 001 309 tonnes en 1999 et 1 968 673 tonnes en 2000.De ce fait on retiendra qu'en 2000 le trafic routier international des marchandises représentait 80 % de l'ensemble du trafic international .

Les tarifs de référence de transport des marchandises en 2000 se présentaient comme suit :

- Axe international : Abidjan - Mali

Marchandises solides :	route revêtue	32,65 fcfa /TKM
	route en terre moderne	48,97 fcfa /TKM
	piste	65,30 fcfa /TKM

Hydrocarbures	: route revêtue	35,10 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	52,65 fcfa /M3.KM
	piste	70,20 fcfa /M3.kM

- Axe national : interieur du Mali

Marchandises solides :	route revêtue	32,50 fcfa /TKM
	route en terre moderne	48,75 fcfa /TKM
	piste	65 fcfa /TKM

Hydrocarbures	: route revêtue	35,56 fcfa /M3.KM
	route en terre moderne	53,34 fcfa /M3.KM
	piste	71,12 fcfa /M3.kM

La comparaison des tarifs appliqués et des coûts d'exploitation des différentes catégories de véhicules routiers sur les différentes catégories de route montre que la rentabilité de l'exploitation reste fortement liée aux parcours annuels (très faibles en général) et aux coefficient de remplissage des véhicules . Une meilleure appréciation de la rentabilité de l'exploitation des véhicules nécessite la tenue de comptabilité par les transporteurs .

L'élaboration de l'étude sur les services de camionnage plus efficaces sur financement de la Banque Mondiale permettra d'améliorer les conditions d'exploitation des camions .

Au plan réglementaire , il y'a lieu de signaler l'adoption de la loi n° 00 - 043 / AN - RM Du 7 juillet 2000 , régissant la profession de transporteur routier . Cette mesure aura pour effet de renforcer les capacités professionnelles des transporteurs routiers .

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Le réseau ferré a une longueur de 722 Km dont 643 Km de voie principale à écartement métrique . Il est relié au réseau sénégalais en formant l'axe Dakar - Bamako - Koulikoro sur 1286 Km et contribue au désenclavement externe et interne du Mali . La construction du chemin de fer commença en 1881 et fut achevée en 1924 du fait du relief accidenté , de l'insuffisance de la main d'œuvre et des techniques limitées de l'époque .

Le réseau ferré malien est géré par la Régie du chemin de fer du Mali (RCFM), organisme à caractère industriel et commercial , créée par l'ordonnance N° 62 bis du 29 / 11 / 1960 .

L'infrastructure ferroviaire est très vétuste car plus de 84 % de la voie principale a plus de 40 ans . La charge maximale à l'essieu est de 17 tonnes .

Le matériel moteur de la RCFM était de 23 locomotives de ligne en 1999 et 15 en 2000 à cause du manque de pièces détachées et de leur vétusté . En 2000, les locomotives de plus 15 ans représentaient 40 % du parc .

Le matériel marchandises remorqué est passé de 445 wagons (soit 16087 T de capacité) en 1995 à 503 wagons (soit 20352 T) en 2000 .

Le matériel voyageurs remorqué a évolué de 76 unités (soit 4479 places offertes) en 1995 à 102 unités (soit 8000 places) en 2000 .

Le personnel de la RCFM a été réduite de 2356 agents en 1994 à 1475 agents en 2000 dans le cadre de la restructuration de la RCFM qui en cours .

La RCFM assure le transport de passagers et de marchandises en trafic international et national .Cependant il faut signaler que les différents trafics sont en baisse régulière ces dernières années . En effet le trafic voyageurs est passé de 944000 passagers (dont 860000 en trafic national) en 1995 à 682000 passagers (dont 632 000 en trafic national) en 2000 .Le trafic marchandises a chuté de 545000 tonnes(dont 90000 T en trafic national) en 1995 à 438000 tonnes (dont 68000 T) en 2000.

Cette baisse régulière des trafics est due :

- au mauvais état de la voie et du matériel roulant ,
- à l'insuffisance des systèmes de télécommunication ,

- l' exiguïté de la gare marchandises de Bamako ,
- aux lenteurs des opérations de chargement et de déchargement des marchandises ,
- et à la mauvaise coordination avec la Régie sénégalaise .

Les principaux produits transportés par la Régie sont les céréales , les hydrocarbures , les matériaux de construction à l' importation et le coton à l' exportation .

Les tarifs de la Régie ont été réaménagés à partir de mai 2000 comme suit :

- 1^{ère} classe (H.T) : 24,78 fcfa le voyageur - kilomètre ;
- 2^{ème} classe (H.T) 18, 17 fcfa le voyageur - kilomètre
- céréales 24,73 fcfa la TKM
- matériaux de construction 25,91 fcfa la TKM
- coton 23,55 fcfa la TKM
- produits alimentaires 32, 97 fcfa la TKM

Dans le cadre du projet sectoriel des transports il été prévu un financement de 32,5 millions de dollars couvrant :

- des études et une assistance technique pour 0,7 millions de dollars ,
- la réhabilitation de la voie et le terminal marchandises pour 21,5 millions de dollars ,
- les systèmes de télécommunications (1,3 millions de dollars),
- le matériel roulant (5,7 millions de dollars),
- divers matériels logistiques pour 3,3 millions de dollars .

A la date du 31 décembre 2000, seules la construction de la gare marchandises de Korofina et la réhabilitation du réseau existant des télécommunications étaient entièrement exécutées .Le tronçon de la voie Kaffa - Tintiba a été également réhabilité .

NOTE DE CONJONCTURE SUR LE TRANSPORT AERIEN

Après l'indépendance, le Mali dans le cadre de la consolidation de l'unité nationale et du développement économique et sociale du pays a accordé une attention particulière au transport aérien. En effet dès 1961, on assistait à la création de la Compagnie Nationale Aérienne « AIR MALI ». Cette Compagnie devait assurer les liaisons interne et internationales. Elle couvrait en 1977 un réseau de 5377 Km à l'intérieur du Mali et 15803 Km à l'extérieur (pays voisins et Europe).

La mauvaise gestion de cette compagnie aidant et face aux contraintes des programmes d'ajustement structurel de la Banque Mondiale et du FMI (Fonds Monétaire International) cette Compagnie était appelé à disparaître. Des cendres de cette Compagnie est née une nouvelle appelée MALI TASS qui devrait disparaître également suite à l'adhésion du Mali à la Compagnie internationale AIR AFRIQUE dont la liquidation de MALI TASS et la création de AIR MALI SA était une des conditions de cette adhésion.

L'industrie du transport aérien a subi de profondes mutations dans les années 1980 avec la déréglementation intervenue aux Etats-Unis d'Amérique et les programmes de libéralisation initiés en Europe.

Les Ministres africains chargés de l'Aviation Civile ont signé le 14 novembre 1999 à Yamoussokro la décision relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique. Cette décision adoptée en juillet 2000 à Lomé par le Sommet des Chefs d'Etat est entrée en vigueur en août 2000.

Cette libéralisation a pour objectifs :

- l'amélioration de la qualité des services aériens et la réduction des tarifs ;
- l'augmentation du trafic ;
- l'amélioration de la situation financière des aéroports et la réalisation de nouveaux investissements ;
- la création de nouveaux emplois.

A coté de ces avantages de la libéralisation existe un risque certain de disparition des petites compagnies au profit des grandes (consortium).

La mise en œuvre de cette décision a modifié le paysage aéronautique sous-régional avec la création de nouvelles compagnies aériennes ou la restructuration de compagnies existantes.

En ce qui concerne le Mali la stratégie a consisté en la libéralisation du transport aérien domestique par la création de nouvelles compagnies de vols réguliers et de vols à la demande (avions taxi) au côté d'Air Mali SA qui sont :

- Lignes Aériennes du Felou (LAF) ;
- Multi Air Service (MAS) ;
- Avion Express (SAE) ;
- Société de Transport Aérien au Mali (STA-MALI) ;
- African Airlines ;

- Mali Air Transport ;
- NAS Air SA

Presque la totalité de ces compagnies ont vite montré leur limite à cause :

- du manque d'expérience et du professionnalisme des promoteurs ;
 - des coûts d'entretien et de maintenance très élevés des avions.
- Cependant d'autres comme African Airlines et SAE parviennent à se maintenir.

1. Intervenants dans le système de transport aérien :

Plusieurs acteurs interviennent dans le paysage aérien malien dont :

- la **Direction Nationale de l'Aéronautique Civile (DNAC)** qui est un service public chargé d'élaborer et de mettre en œuvre les éléments de la politique nationale en matière d'aéronautique civile au Mali. Elle veille à l'application effective de la réglementation et des Conventions internationales.
- l'**ASECNA** (Agence pour la Sécurité de la navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar) dont le rôle est d'assurer le contrôle et la gestion de la sécurité aérienne. Elle s'occupe de la gestion des activités communautaires. De même à cause de son expérience et de sa technicité la gestion des activités nationales aéronautiques lui ont été aussi confiées par le Gouvernement du Mali. A cet égard elle dispose de l'ensemble des revenus générés par les redevances touchant la circulation et la sécurité des aéronefs.
- les **Aéroports du Mali (ADM)** : il a le statut d'un EPIC. Il assure la gestion de l'Aéroport internationale de Bamako-Sénou et les aéroports nationaux. Ils sont chargés de l'administration et de la gestion des installations aéroportuaires et est responsable à ce titre de la perception des loyers commerciaux et des redevances liées à l'utilisation des installations physiques (redevance passager, fret, carburant, et des services rendus par les concessionnaires).
- les **transporteurs** : les opérations de transport sont réalisés par des transporteurs privés. Au niveau international Air Afrique assure le rôle de transporteur officiel malien. Au niveau national il existe un monopole de fait confié à Air Mali Sa qui dispose toutefois de la possibilité de conclure des ententes avec d'autres transporteurs maliens.

2. Aérodromes et équipements aéroportuaires :

On dénombre actuellement 35 aérodromes au Mali dont 4 aérodromes principaux internationaux (Bamako-Sénou, Sikasso, Tombouctou et Gao), 8 aérodromes principaux, 19 aérodromes secondaires et 4 aérodromes privés. Les aérodromes à desserte régulière sont au nombre de 9 (dont 5 à revêtement bitumé).

Les équipements d'aide à la navigation (transmission des messages, guidage des aéronefs) sont satisfaisants sur les quatre principaux aérodromes internationaux. Les équipements aéroportuaires des aérodromes principaux (bien qu'acceptables) ainsi que ceux des aérodromes secondaires devront faire l'objet d'une modernisation et d'un renforcement suivant les recommandations du Plan Aéronautique National couvrant la période 1991-2006.

Particulièrement en ce qui concerne l'aéroport de Bamako-Sénou (ouvert en 1974), il y a lieu de signaler que la longueur de la piste ne permet pas le décollage des avions de type B 747 et A 300 avec leur charge marchande maximale. D'où la nécessité de porter la longueur de la piste à 3200 m.

Le Projet Sectoriel des Transports en cours d'exécution prévoit la construction de la clôture de l'aérodrome de Bamako-Senou et l'équipement en appareils de sécurité de l'aéroport de Tombouctou.

3. Trafic commercial des aéroports :

L'examen du trafic commercial des aéroports du Mali nécessite la séparation du trafic international et du trafic national. En effet si le trafic international connaît une évolution progressive, le trafic national par contre a tendance à régresser.

Trafic international :

Le trafic international concerne surtout l'aéroport de Bamako-Senou dont l'évolution se présente comme suit :

	1996	1997	1998	1999	2000
Mouvements d'aéronefs	6923	8050	8564	9032	9023
Trafic passagers	237169	277707	289338	308346	315409
Trafic Fret	4932	5403	3865	4519	5440
Trafic du Fret Postal	156	168	154	128	217

L'analyse de ces situations fait ressortir les constats suivants :

- de 1996 à 1999 une augmentation de 30% du mouvement des aéronefs, ensuite une légère diminution en 2000 ;
- de 1996 à 2000 une augmentation de 32% du trafic de passagers ;
- de 1996 à 2000 une augmentation de 9% entre 1996 et 1997 du fret, une diminution de 28% en 1998 puis une augmentation de 40% entre 1998 et 2000
- de 1996 à 2000 le fret postal a évolué en dents de scie.

Par rapport en 1999, l'année 2000 a enregistré au départ et à l'arrivée de gros porteurs (petit nombre de mouvements pour un grand nombre de passagers et de fret transportés).

Trafic national :

	1997	1998	1999	2000
Mouvements aéronefs	2 365	3 307	2 324	1 132
Trafic passagers	24 599	30 907	34 432	16 551
Trafic de fret	6 003	120 771	25 597	5 744
Trafic fret postal	357	858	488	442

De 1997 à 2000 nous constatons d'abord une augmentation des différents trafics en 1998 et une forte diminution de ces trafics en 2000. Cette diminution atteint les proportions suivantes :

- 65% pour le mouvements des aéronefs ;
- 52% pour le trafic de passagers ;
- 95% pour le fret ;
- 48% pour le fret postal.

Ces diminutions résultent de la dégradation des aéroports intérieurs et des difficultés d'exploitation de Air Mali SA.

LE TRANSPORT FLUVIAL

Au Mali le transport fluvial est assuré principalement sur le bief nord du Niger et de manière secondaire sur le bief amont du Niger et sur le fleuve Sénégal.

1 .Infrastructures fluviales.

1.1 Le fleuve Sénégal.

La navigation sur le fleuve Sénégal présente des difficultés particulières liées à la présence de multiples seuils sableux et rocheux surtout entre Kayes et Ambidédi. La section Kayes - Ambidédi n'est navigable que lorsque le débit du fleuve dépasse 850M3/sec, soit en moyenne durant 3 mois de l'année (août, septembre, octobre).

Cependant il faut retenir le fleuve Sénégal comme la seule voie naturelle de désenclavement du Mali et à ce titre le projet de navigation sur le fleuve Sénégal initié par l'OMVS revêt pour le Mali un caractère stratégique.

L'option actuelle de navigation envisagée par l'OMVS retient l'aménagement du chenal navigable jusqu'à Ambidédi, la construction d'escales portuaires et la création d'une compagnie privée internationale de navigation fluviale. L'exploitation de certaines ressources minières situées le long du fleuve Sénégal pourrait justifier la rentabilité des travaux d'aménagement du chenal et de l'exploitation de la compagnie de navigation.

1.2. Le fleuve Niger.

Le fleuve est composé du bief sud et du bief nord .

1.2. 1. Le bief sud du Niger.

Par ce bief , Bamako est relié à Siguiri (211 km), Kankan (385 km) et Kouroussa (374 km). La navigation est assurée habituellement sur ce bief de fin Juin à début Décembre.

Le Niger dans son bief sud coule sur des formations rocheuses. La compagnie malienne de navigation a l'habitude d'assurer sur ce bief un faible trafic annuel de 500t de produits alimentaires.

1.2.2. Le bief nord du Niger

Le bief nord du Niger couvre la liaison Koulikoro - Ansongo sur 1408km. Il est habituellement divisé en trois tronçons suivant les caractéristiques du lit et la période de navigabilité. Il s'agit des tronçons:

- Koulikoro -Mopti (504 km)
- Mopti -Tossaye (694km)
- Tossaye - Ansongo (210km).

Le tronçon Koulikoro -Mopti.

Il se caractérise par une série de seuils sableux et rocheux et une zone boueuse à l'entrée du port de Mopti. Le balisage de ce tronçon effectué à l'époque coloniale (en 1957) avait complètement disparu en 1993, date à laquelle la compagnie Malienne de Navigation a pu assurer la pose sur ce tronçon d'une dizaine de balises canadiennes et d'une balise en poteau face à des besoins de 58 balises. Il y a lieu de faire remarquer que grâce au barrage de Markala , la navigation est permanente toute l'année sur la section Fanchon- Markala (95km).

Le tronçon Mopti- Tossaye.

C'est un bief dunaire homogène jusqu'à Kyra à 60km en amont de Tossaye. Sur la section Kyra -Tossaye apparaissent des affleurements rocheux relativement dangereux juste en aval de Kyra ainsi qu'en amont et en aval du défilé de Tossaye. Le chenal à travers le lac Debo présente des difficultés énormes en raison du dépôt de sédiments transportés par le fleuve. Le dragage d'une vingtaine de km du chenal au niveau du lac Debo s'avère nécessaire pour faciliter la traversée du lac tant pour les bateaux que pour les pinasses. Le cas du canal Korioumé- Kabara (escale de Tombouctou) mérite une attention particulière du fait de son ensablement.

Sur le tronçon Mopti-Tossaye la CMN a procédé en 1993 à la pose de 9 balises canadiennes en poteau.

Le tronçon Tossaye- Ansongo.

De Tossaye à Bourem le Niger coule entre les dunes et la pente est en moyenne de 4 cm/km. Entre Bourem et Gao la pente est de 5 cm/km. Il faut signaler à ce niveau que l'accès au port de Gao est rendu impossible à cause de l'ensablement. La profondeur de l'eau n'atteint plus qu'un à deux mètres en périodes de crue alors qu'elle était de quatre mètres autrefois.

Suite aux investigations effectuées en 1994 par la Direction Nationale de l'Hydraulique et de l'Energie et la Compagnie Malienne de Navigation, les travaux d'amélioration des conditions de navigation du bief Nord du Niger devront porter sur les éléments suivants:

A court terme

Pose de 106 balises et 10 katadioptrés	60.000.000cfca
Réparation et entretien des quais de Tonka, Niasunké, Diré, Ségou, Ké- Macina, Diafarabé, Akka, Gourma- Rarhous, Ternera.....	130.000.000 cfca
Sous/Total.....	<u>190.000.000cfca</u>

A moyen terme

Acquisition d'une drague.....	75.000.000cfca
Dragage chenal du canal Korioumé- Kabara.....	200.000.000cfca
Dragage canal Markala et accès.....	120.000.000cfca
Dragage chenal du lac Debo.....	380.000.000cfca
Dragage accès au port de Gao et clôture.....	100.000.000 cfca
Sous /Total.....	<u>1.550.000.000cfca</u>

Total général (court et moyen termes)..... 1 740 000 000 cfca

Les quais de Ségou , Niafunké , Diré , et Koulikoro ont connu durant l'année 2000 , quelques travaux de réparation .

2. L'Exploitation Fluvial.

L'exploitation des différents réseaux de navigation fluviale a fortement évolué dans le sens d'une baisse des tonnages transportés en ce qui concerne la CMN .

2.1 Réseau du Fleuve Sénégal.

Le fleuve Sénégal faisait l'objet d'une exploitation moderne depuis les années 1885 , époque où on pouvait apercevoir des bateaux à vapeur de 700 à 800 tonnes de port en lourd, assurer la liaison Bordeaux - Kayes durant 3 à 4 mois de l'année. Le trafic fluvial assuré par les messageries évolua de 125.000 tonnes (en 1900) à 60.000 tonnes (durant la période 1924-1963) .Le trafic s'est stabilisé après à une moyenne de 600 tonnes sur la période 1964 - 1974 , pour ne représenter que 120 tonnes en 1976 - 1977 avec une distance moyenne de parcours de 265km.

Actuellement la compagnie Malienne de Navigation a arrêté ses activités sur le fleuve Sénégal et seuls les piroguiers assurent un transport informel de produits estimés à 10000 tonnes sur de courtes distances concernant le Mali, la Mauritanie, le Sénégal.

Ces chiffres ci-dessus cités témoignent d'une baisse constante du trafic fluvial sur le Sénégal suite au développement d'autres modes de transport en l'occurrence la voie ferrée Dakar - Kayes et la route Kayes- Kidira- Saint-Louis. Il faut également signaler comme élément péjorant la navigation fluvial , la dégradation des conditions de navigation-suite aux grandes sécheresses.

En perspective, il faut retenir que le développement ultérieur du trafic fluvial sur le Sénégal reste fortement lié au projet de navigation fluvial initié dans le cadre de l' OMVS.

2.1 Réseaux du fleuve Niger .

Le Niger a été le site privilégié d'une intense activité de transport fluvial depuis de longues dates. On ne manquera pas de signaler l'existence de fortes flottes fluviales aux temps des empires du Ghana, du Mali, et du Songhoï. La plupart des grandes et illustres villes de ces empires se situaient au bord du fleuve Niger.

La CMN dispose actuellement d'une flotte de :

- trois bateaux courriers pour le transport mixte de passagers et de marchandises ,
- un pétrolier d'une capacité de 330 m3 (265 Tonnes),
- deux remorqueurs de 100 cv chacun ,
- un pousseur de 600 cv (1200 Tonnes) ,
- dix huit barges (de 6000 tonnes de port en lourd + 1000 places de passagers) .

La flotte de la CMN est vétuste (l'âge moyen des bateaux est de 25 ans) et inadaptée aux conditions hydriques actuelles (tirant d'eau élevé pour la configuration du chenal navigable)

2.2.1. Réseau amont du fleuve Niger (Bamako - Kankan)

L'exploitation de la liaison Bamako - Kankan par bateaux remonte à l'année 1918 et s'est développée lors de la construction de la voie Kankan- Conakry. Le trafic fluvial de la CMN sur le réseau amont du Niger a évolué de 63 tonnes de produits et 4308 passagers durant la campagne 1967/68 à 926 tonnes de produits et 1926 passagers en 1976/77. Actuellement on enregistre au niveau de la CMN seulement quelques produits et passagers.

Le réseau amont fait également l'objet d'une exploitation informelle par des pinassiers dont les activités sont orientées essentiellement sur le transport fluvial de bois de chauffe et du sable vers Bamako. Le transport du bois de chauffe s'effectue durant toute l'année par des pinasses de petite capacité.

Il faut retenir que le bief sud du Niger n'a pas fait l'objet d'étude approfondie et son futur développement est lié à la construction de la route Bamako -Kourémalé- Kankan dont le financement est acquis.

2.2.2. Réseau Nord du Fleuve Niger (Koulikoro - Gao).

Le réseau Nord du fleuve Niger du point de vue exploitation se présente comme le bief principal de activités de transport fluvial. La CMN a assuré sur ce bief des trafics de pointe en 1967/68 de 63 816 tonnes de produits et 71 576 passagers. Durant la campagne 1976/77 le trafic a baissé jusqu'à 32130 tonnes de produits et 46593 passagers pour ne représenter que 9839 tonnes et 21919 passagers en 1994/95. Le trafic a continué à chuter pour ne représenter que 9361 tonnes et 12350 passagers en 1999 /2000. Durant la campagne 2000/2001, la CMN a assuré le transport de 7769 tonnes de produits et 14153 passagers.

Les distances moyennes de transport de marchandises et de passagers ont évolué respectivement de 498km et 340km en 1976/77 à 478km et 429 km en 1994/95 pour être de 475 km et 544 km en 1999 / 2000. Pour la campagne 2000/2001, les distances moyennes ont été de 482 km et 512 km.

Cette baisse continue du trafic du bief Nord du Niger est liée à plusieurs facteurs dont :

- L'amélioration de l'état (bitumage) des routes Bamako-Ségou-Mopti, Sévaré- Gao, Markala-Niono, Markala-Macina.
- La dégradation des conditions de navigation (manque de balisage et ensablement du chenal navigable, dégradation des quais et des ports).
- La réduction de la période de navigation consécutive aux sécheresses des années 1973/74 et 1980 (de 1980 à 1990 la navigation a été réduite de 90 jours)
- Les difficultés de gestion de la CMN (obsolescence des bateaux, manque de pièces détachées, problèmes organisationnels, difficultés de trésorerie etc.)

A l'heure actuelle on peut constater que les principaux ports de trafic de marchandises sont par ordre décroissant: Kabara, Mopti, Diré, Koulikoro, Ségou, Gao.

Il faut également signaler sur le bief Nord, la présence d'une flotte de pinassiers qui mènent une activité diversifiée de transport fluvial. Bien que l'activité des pinassiers soit assez mal connue (manque d'études approfondies) on peut évoquer quelques tendances la concernant.

En effet, c'est durant les années 1960 que les pinasses ont connu un fort développement lié à la disponibilité de moteurs hors bord robustes et à la création en 1962 de la coopérative des transporteurs fluviaux de Mopti. La capacité unitaire des pinasses destinées principalement aux transports longue distance varie de 20 à 100 tonnes (avec possibilité de transports de 10 à 80 passagers). L'enfoncement des pinasses étant de 0,70m, les pinassiers débutent généralement leurs activités 2 semaines avant la CMN dont les bateaux ont un enfoncement de 1,10m en général.

Une enquête menée en 1995 à Mopti a permis de dénombrer au niveau de la coopérative et du syndicat des transporteurs fluviaux de Mopti 94 pinasses d'une capacité de 3820 tonnes (plus 2685 places).

Il faut également signaler l'existence de pinasses à Ségou, Kabara, Diré, Gao, Niafunké et Tonka dont les caractéristiques pourront être cernées dans le cadre d'une étude sur les transports fluviaux. Généralement les pinasses assurent le transport des céréales, poisson, de la farine, des nattes, du bois et d'autres produits alimentaires.

L'enquête sur la navigation fluviale par pirogues sur le Niger effectuée en 1983, faisait une estimation du trafic marchandises des pinasses à hauteur de 150000 tonnes dont les 80% s'effectuaient sur le tronçon Ségou- Mopti- Tombouctou avec une nette dominance de Mopti pour 50% du trafic. Cependant il faut signaler que la grande majorité de ces transports s'effectue sur des distances relativement courtes et en complémentarité avec les transports effectués par la CMN. De nombreuses localités non desservies par la CMN sont par contre touchées par les pinasses.

Pour l'avenir, on peut penser que les activités de transport fluvial se concentreront surtout dans la zone Mopti- Tombouctou (surtout dans la zone inondée) où plusieurs villages ne sont accessibles que par le fleuve durant une bonne partie de l'année. En effet le constat général qu'on peut faire actuellement est que le transport fluvial a pris du recul chaque fois qu'il était doublé d'une voie routière ou d'une voie ferroviaire.

3. Les tarifs de transport fluvial.

Au niveau de la compagnie Malienne de navigation, les tarifs de transport fluvial varient en fonction de la nature des produits transportés et se présentent comme suit en 1999/2000:

.Céréales et produits locaux d'alimentation.....	14,14 fcfa la tkm
.Matériaux de construction.....	22,88 fcfa la tkm
.Hydrocarbures.....	28,81 fcfa la tkm
.Boissons alcoolisées, denrées périssable.....	42,53 fcfa la tkm
.Machinerie lourde.....	69,61 fcfa la tkm

Pour le transport des passagers la CMN applique des taux variant de 8,83fcfa la VKM en 4^{ème} classe à 198,74fcfa la vitesse Km en cabine luxe.

En 2000/2001 la CMN procède à des réajustements tarifaires qui se présentent de la manière suivante(au comptant) :

- céréales et produits locaux d'alimentation	21,38 fcfa la tkm
- Matériaux de construction.....	34,58 fcfa la tkm
- Hydrocarbures	0,092892 fcfa par litre et par km
- Boissons alcoolisées, denrées périssable.....	64,32 fcfa la tkm
- Machinerie lourde.....	131,5625 à 199,2125 fcfa la tkm

Passagers* km : 4^{ème} classe 8,79 fcfa ; luxe 165,89 fcfa .

Les pinassiers pratiquent des prix variant très souvent en fonction de la nature des produits et des relations desservies. On peut citer quelques exemples de tarifs pratiqués par les pinassiers en 1999:

Mil sur Mopti-Korioumé.....	36,58cfa la tonne km
Ciment sur Mopti-Korioumé.....	48,50cfa la tonne km
Graviers sur Tonka- Korioumé.....	38,70cfa la tonne km

Les pinassiers qui très souvent transportent des passagers sur les marchandises embarquées pratiquent des prix très diversifiés sur les passagers suivant les relations concernées.

D' un taux de 15cfa le km sur une distance de 50km, le vkm peut- être de 25 cfa sur une relation plus courte.

4. Réglementation fluviale

Il n'existe pas de réglementation moderne propre à la navigation fluviale. Les textes de l'époque coloniale ont tous pratiquement disparus des archives. D'où la nécessité d'élaborer une réglementation moderne du transport fluvial dont les principaux éléments peuvent se résumer comme suit:

.Navigation fluviale:

.Champ d'application

.Jaugeage, immatriculation et hypothèques des bateaux,

.Statut, droit et obligations du personnel naviguant,

.Permis, solidité du matériel

.Code de la circulation ,

.Pilotage, abordage et assistance des bateaux.

Transport Fluvial:

Contrat de transport fluvial,

Droit, obligations et responsabilités des parties,

Avaries;

Assurances fluviales,

Juridiction.

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS
OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS
BUREAU DES SYNTHÈSES ÉCONOMIQUES

NOTE RELATIVE A LA COMPTABILITE DES
TRANSPORTS ROUTIERS

INTRODUCTION

Le Mali est un vaste pays enclavé à faible densité de population. La continentalité du Mali qui lui confèrerait un rôle de carrefour des échanges est devenue un handicap dont les conséquences sont :

- la dépendance du Mali vis à vis des pays côtiers dont le plus proche est à 900 kilomètres ;
- l'importance des coûts de transport dans la formation des prix à la consommation à l'intérieur et à l'exportation des produits ;

Ce constat dénote l'importance des Transports en général et des Transports routiers en particulier ; étant donné que la route du développement passe par le développement des routes.

Il est aussi évident de constater que l'amélioration de la compétitivité de l'économie malienne passe par celle du parc routier. Par conséquent, il est utile d'évaluer financièrement les Transports routiers à travers les Entreprises de Transports.

I GÉNÉRALITÉS SUR LA COMPTABILITÉ

La loi oblige toute entreprise à tenir une comptabilité conforme au plan comptable en vigueur: SYSCOA (Système Comptable Ouest Africain). Conformément aux règles SYSCOA, l'exercice comptable coïncide obligatoirement à l'année civile. La méthodologie employée serait la comptabilité simplifiée. La tenue de la comptabilité impose des écritures journalières et périodiquement l'établissement de tableaux récapitulatifs qui indiquent sa situation financière et expliquent son évolution.

Les tableaux récapitulatifs sont:

- le Compte de Résultat de l'exercice;
- le Bilan (voir Annexes);

Ils servent de support aux déclarations fiscales pour l'imposition du bénéfice et constituent des éléments indispensables à la gestion de l'entreprise.

L'entreprise choisit dans le plan comptable les comptes qui sont nécessaires à la tenue de sa comptabilité.

La situation financière d'une entreprise s'apprécie périodiquement à travers des tableaux de comptes de synthèse (Annexes 1 et 2).

ANNEXES

Annexe 1 : LES POSTES DU BILAN

ACTIF (Débit)	PASSIF (Crédit)
<p>(2) Comptes des Valeurs Immobilisées</p> <ul style="list-style-type: none"> - Matériel de transport - Bâtiment - Matériel de bureau et informatique - Artisanat <p>(3) Comptes de Stocks</p> <ul style="list-style-type: none"> - Matières consommables (carburants, lubrifiants, pneumatique, pièces de rechange) - Fournitures consommables (fournitures et imprimés de bureau) 	<p>(1) Comptes de Ressources Durables</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capital - Emprunt - Résultat net (Bénéfice ou Perte) <p>(4) Comptes de Tiers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Clients <p>(5) Comptes Financiers (de Trésorerie)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Banque - Caisse
<p>(4) Comptes de Tiers</p> <ul style="list-style-type: none"> - Personnel - Taxes, TVA - Impôt sur bénéfice <p>(5) Comptes Financiers (de Trésorerie)</p>	

Annexe 2 : COMPTE DE RESULTAT**(6) Charges (Débit)****(7) Produits (Crédit)**

-Achats (matières consommables, carburants, lubrifiants, pneumatiques, Pièces de rechange de véhicule);
 -Fournitures consommables :fournitures de bureau et imprimés de bureau ;
 -Fournitures non stockables :eau ,électricité ;
 -Entretien et réparation;
 -Assurances (marchandises transportées, matériel de transport ;
 -Frais postaux et de télécommunications téléphone;
 -Droit de traversée ;
 -Impôts directs : taxe à l'essieu ,timbres fiscaux ,timbre de lettre de voiture , vignette carte grise ,carte de transport ,visites techniques ,taxes liées à l'activité de transport;
 -Charges sociales : personnel ,cotisations .

-Prestations de service (transport de voyageurs, transport de marchandises).

Résultat (Bénéfice)

Résultat (Perte)

Les tableaux de synthèse ne peuvent être établis en fin d'exercice qu'à partir des éléments enregistrés au jour le jour dans les comptes ouverts conformément au plan comptable .

L'entreprise établit une fiche par compte .

Chaque opération comptable fait varier au moins deux comptes : l'un est débité ,l'autre est crédité du même montant .

A tout moment la comptabilité doit permettre de vérifier l'égalité suivante :

$$\text{Total Débits} = \text{Total Crédits}$$

a) LE COMPTE DE RESULTAT DE L'EXERCICE

Le compte de résultat de l'exercice budgétaire récapitule les charges et les produits constatés pendant l'exercice .

La différence entre les charges et les produits représente le résultat qui figure ,soit sous les charges ,soit sous les produits de façon à présenter le compte de résultat sous la forme d'un tableau à deux colonnes égales .

Si le résultat doit être ajouté aux charges pour réaliser l'égalité ,il s'agit d'un bénéfice (charges inférieures aux produits) .

Une perte figure côté produits .

b) LE BILAN

Le bilan est un tableau à deux colonnes qui récapitule le patrimoine de l'entreprise à une date donnée .

La définition du bilan implique l'égalité de l'actif et du passif :l'entreprise ne peut employer que l'argent qui correspond à ses ressources .

La réglementation fiscale et commerciale oblige les entreprises à établir un bilan par exercice ,soit en principe un bilan par an .

Un exercice budgétaire correspond à une période de 12 mois .Pour une société ,ces 12 mois correspondent nécessairement à l'année civile .

L'exercice sociale est fixé librement par les associés lors de la rédaction des statuts .

Le bilan de clôture du premier exercice peut n'être établi qu'après une période maximale de 18 mois afin d'éviter l'établissement d'un bilan après quelques mois seulement d'activité .

La comptabilité journalière permet en outre de connaître à tout moment la situation de certains postes tels que le solde en banque par exemple .

Les principaux comptes sont les suivants :

- Comptes de Ressources durables (de Capitaux) ;
- Comptes de Valeurs immobilisées ;
- Comptes de Stocks ;
- Comptes de Tiers ;
- Comptes Financiers (de Trésorerie)
- Comptes de Charges des activités ordinaires ;
- Comptes de Produits des activités ordinaires ;
- Comptes des autres charges et des autres produits ;
- Comptes des engagements hors bilan.

Le suivi de l'entreprise est assuré par la tenue de documents obligatoires qui sont :

- le Livre Journal ;
- le Grand Livre ;
- le Livre d'Inventaires .

a) LE LIVRE JOURNAL

Il sert à enregistrer chronologiquement sans blanc, ni rature toutes les opérations comptables effectuées par l'entreprise.
Il doit être visé, côté, et paraphé par le greffier du Tribunal de grande instance statuant en matière commerciale.

Pour chaque opération, les justificatifs doivent pouvoir être présentés (factures reçues, doubles de factures envoyées, courriers).

Il doit être conservé 10 ans à dater de sa clôture.

b) LE GRAND LIVRE

Il s'agit du fichier des comptes dont la tenue est obligatoire. Il n'a pas à être côté et paraphé.

c) LE LIVRE D'INVENTAIRES

Il est obligatoire de conserver dans un livre d'inventaires visé, côté et paraphé et ce pendant 10 ans à dater de sa clôture, les comptes de fin d'exercice (compte de résultat, bilan, annexes) et les états d'inventaire.

Le but de création d'entreprise de transport est de réaliser un profit ou bénéfice d'où l'importance de la connaissance de la comptabilité au niveau des transports routiers.

II COMPTABILITE AU NIVEAU DES TRANSPORTS ROUTIERS

Le bon suivi de la rentabilité de toute entreprise de transport passe obligatoirement par l'évaluation correcte de sa situation financière.

Le chef d'entreprise doit mettre en place un système lui permettant de suivre l'évolution de sa société. S'il le faut par un système informatisé. Ce système lui permettra de suivre correctement les rubriques suivantes :

- le parc automobile (état, nombre, véhicules en activité) ;
 - la banque (les entrées et les sorties) ;
 - la régie (les dépenses courantes) ;
 - l'exploitation des véhicules (prix d'achat, carburants, lubrifiants, pneumatiques, réparation, entretien ;
 - les dépenses légales (impôts et taxes, commissions, chauffeurs, vendeurs de billets, eau et électricité, téléphone, matériel de bureau, visites techniques, assurances, droit de traversée, taxe municipale ;
 - les autres dépenses (faux frais) : police, gendarmerie, services des transports, mairie et autres, commissions de chargement des véhicules. Il est à noter que les faux frais ne doivent pas fiscalement dépasser 1/1000 du chiffre d'affaire.
- Il est difficile de tenir une comptabilité cohérente qui prend en compte toutes les dépenses engagées par les transporteurs afin de dégager le bénéfice net de l'entreprise suite à la complexité des charges des transports routiers à savoir les faux frais.
- Suite à cet état de fait, nous constatons en général que les sociétés de transports routiers n'ont pas de système de comptabilité propre.
- Certains transporteurs font des brouillards des entrées (recettes) et des sorties (dépenses). Ensuite ils consultent un comptable agréé qui se charge d'élaborer les documents nécessaires à la tenue de leur comptabilité afin de leur permettre d'être en règle vis à vis du fisc.

EXEMPLE : type simplifié de documents

COMPTE DE RESULTAT

ACTIF (Charges)

PASSIF (Produits)

Comptes	Montant	Comptes	Montant
Achats charges externes autres charges externes charges fiscales charges de personnel charges de gestions courantes Dotations aux amortis- sements		Prestations de service	
S/Total (1)	A		
Résultat d'exploitation charges exceptionnelles Impôt sur les bénéfices			
S/Total (2)	B		
Total =S/Total(1)+S/Total(2)	A + B		
Résultat net (Bénéfice) (3)	C		
Totaux (1) +(2) + (3)	A+B+C		A+B+C

NB : Les lettres A,B,Cne sont qu'indicatives . Elles sont mentionnées dans les colonnes pour permettre seulement de bien comprendre les soldes du tableau .

BILAN

ACTIF

PASSIF

Eléments	Valeur d'acquisition	Amortissement	Valeurs nettes	Eléments	Valeurs	Totaux
Valeurs immobilières				Capitaux et réserves	*	*
Matériel de transport				compte de l'exploitant report à nouveau	*	*
Valeur d'exploitation				Résultat de l'exercice (Bénéfice)	*	*
Valeurs réalisables à CT			*			
Débiteurs	*			Dettes à L M Terme	*	*
Débiteurs divers	*			Dettes à C Terme		
Valeurs disponibles			*	Etat (CF-TL- IGR)	*	*
caisse	*			charges à payer (INPS)	*	*
banque	*			charges à payer (Impôt) (BIC)	*	*
				Intérêts et frais/prêt		
Totaux			N			N

NB : Total Passif = Total Actif

DETAIL DES COMPTES DE CHARGES

Rubriques	Montant	Totaux
Achats		*
-fournitures de bureau	*	
-produits d'entretien	*	
-carburants et lubrifiants	*	
-eau - électricité	*	
-divers	*	
Charges externes		*
-location locaux	*	
-location matériel	*	
-entretien locaux	*	
-entretien matériel de transport	*	
-entretien matériel de bureau	*	
-entretiens divers	*	
-assurances	*	
-documentation générale	*	
-frais de photocopie	*	
Autres charges externes		*
-honoraires	*	
-frais de publicité	*	
-frais de manutention	*	
-voyages et déplacements	*	
-frais de communication	*	
Charges fiscales		*
-contribution forfaitaire	*	
-taxe de logement	*	
-vignettes	*	
-timbres fiscaux	*	
Charges de personnel		*
-salaires du personnel	*	
-ration du personnel	*	
-frais de pharmacie	*	
-charges INPS	*	
Charges de gestion courante		*
-frais administratifs	*	

TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

Eléments	Valeurs d'acquisition	Date d'acquisition	Taux d'amortis- sement	Amortis- sement	Valeurs résiduelle

La comptabilité des transports routiers est un peu complexe en ce sens qu'il n'y a pas de principes arrêtés par les services fiscaux en la matière .
 Les transporteurs maliens ont la latitude de s'ériger en individuels (1 à 4 véhicules , cinq (5) millions de chiffre d'affaire) ou en sociétés (plus de 4 véhicules) . Par rapport à cette liberté , les transporteurs préfèrent être individuels que sociétés car les transporteurs individuels ne paient que la taxe des transports routiers (TTR) et ne sont pas soumis à la production de bilan en fin d'exercice . Mais ils établissent pour leur propre information un compte d'exploitation dans lequel ils dégagent les charges (frais) et les produits (prestations de service) pour en déduire le résultat de l'exercice qui peut être positif (Bénéfice) ou négatif (perte) .

PRODUITS - CHARGES = RESULTAT

Les charges concernent : l'achat du matériel (véhicule) , l'autorisation d'importation , les frais d'approche du véhicule (port-transit) , les frais de dédouanement , les frais des affaires économiques , les frais d'expertise DNT , les frais d'établissement de la carte grise , de la carte de transport national ou international , la visite technique et le cahier de bord , les assurances , la TTR , les frais de carburant et lubrifiants , les frais d'entretien du véhicule . A ces charges , il faut ajouter l'amortissement du véhicule .
 Les produits concernent les ressources dégagées par l'exploitation du véhicule . Ainsi en fin d'exercice , le transporteur établit le Compte d'exploitation comme suit :

COMPTE D'EXPLOITATION

Charges	Produits
Frais divers	Prestations de service
Amortissements	
Résultat (Bénéfice)	Résultat (Perte)

Les transporteurs individuels ,après le paiement de la Taxe des Transports Routiers (TTR) n'ont pas d'autres engagements vis à vis du fisc . Par contre,les opérateurs économiques qui créent des sociétés de transport sont obligés en plus de la TTR de payer la taxe sur la valeur ajoutée (TVA),par exemple sur le prix de transport :18% du chiffre d'affaire (prestation) .Ce qui pose énormément de problèmes de trésorerie aux sociétés ,car en principe les usagers des transports (commerçants ,voyageurs) n'accepteront pas de payer un tarif de transport majoré de TVA qui est en général reversée aux services fiscaux.En cas de non récupération de la TVA ,les sociétés sont tenues de payer à la place des clients, ou d'être pénalisées par le fisc .Ainsi pour s'en sortir,les sociétés ne déclarent pas toutes leurs charges engagées surtout les dépenses de promotion ou de corruption (paiement de commission aux donneurs de frêt ou de passagers ,pourboires pour les policiers ,les gendarmes ,les agents routiers ,les agents de la mairie ,les agents des eaux et forêts et autres).Aussi au delà de 4 véhicules immatriculés en leur nom ,les transporteurs affectent les autres véhicules de leur parc à des parents ou amis pour échapper au fisc. Cet agissement nuit au suivi correct de leur situation financière car à force d'éliminer certains éléments de la comptabilité ou quelques fois la négligence de la tenue de la comptabilité ,ces transporteurs ne sont plus en mesure de fournir des résultats corrects de leur exploitation . Au bout du rouleau ,ils se retrouvent dans des conditions pas souhaitables (faillite) avec des pénalités fiscales .

Au fil des temps avec le cumul des pénalités et autres charges non contrôlées (multiplication des agents de commission : vendeurs de billets ,chercheurs de frêt ,reduction du prix de transportetc) . Ces sociétés finissent par disparaître ou pour se maintenir malgré tout ,elles essayent de faire d'autres activités qui n'ont rien à voir avec les transports.

Actuellement quelques uns des transporteurs soucieux de la bonne marche de leur société et suite à l'évolution des circuits de l'information (informatique) s'efforcent à mettre en place un système propre de comptabilité informatisé avec un logiciel adapté à leur besoin .Ce système leur permet plus ou moins de suivre l'évolution de leur activité de transport .

Mais avec les éléments (faux frais) que j'ai évoqués plus haut ,à ce jour il n'y a pas de société de transport détenant une comptabilité réelle qui prend en compte toutes les charges afin de dégager correctement une situation saine suite à l'analyse de la situation que connaissent les transporteurs pour l'exploitation de leurs véhicules de transport .

Nous allons essayer en un premier temps de mettre sur pied un modèle de comptabilité à soumettre aux sociétés de transport afin de leur faciliter la gestion de leur société ,leur

permettre d'être en règle vis à vis des services fiscaux et leur éviter de payer des pénalités inutiles .

Modèle de comptabilité simplifié pour les sociétés de transport (voir tableaux):

- 1) le bilan (Actif et Passif)
- 2) le compte de résultat
- 3) tableau des Amortissements
- 4) tableau Actif Immobilisé
- 5) Détail tableau des Amortissements
- 6) Détail des Charges

BILAN ACTIF
Document fin Exercice
Période du 01 Janvier au 31 Décembre

Détail des Postes	Exercice de l'Année		
	Brut	Amortissement	Net
Actif immobilisé			
Immobilisations corporelles			
-Terrains			
-Batiments			
-Installations et agencements			
-Matériel			
-Matériel et mobilier de bureau			
-Matériel de transport			
<i>Total Actif immobilisé (I)</i>			
Actif circulant			
Créances et emplois assimilés			
-Clients			
-Autres créances-			
<i>Total Actif circulant (II)</i>			
Trésorerie - Actif			
Banque			
-BIM - Bamako			
-BIM- Ségou			
-BOA -Bamako			
-USB -Dala			
Caisse			
-Caisse			
<i>Total Trésorerie Actif (III)</i>			
Total Général (I+ II + III)			

BILAN PASSIF
 Document fin Exercice
 Période du 01 Janvier au 31 Décembre

Détail des Postes	Exercice de l'Année
Capitaux propres et Ressources Assimilées	
Capital	
-capital	
Primes et Réserves	
-réserves légales	
-réserves statutaires	
Résultat Net de l'exercice	
-bénéfice	
<i>Total Capitaux propres (I)</i>	
Dettes financières et Ressources Assimilées	
-emprunts	
<i>Total Dettes financières (II)</i>	
<i>Total Ressources stables (I) + (II)</i>	
Passif circulant	
-Fournisseurs d'exploitation	
-Dettes fiscales	
-Dettes sociales	
-Balanza	
-Betram-SA	
-Compte courant associé	
<i>Total passif circulant (III)</i>	
Trésorerie Passif	
Banques	
-BDM Bamako	
-BDM Ségou	
-BMCD Bamako	
-BHM Bamako	
<i>Total Trésorerie Passif (VI)</i>	
Total général (I + II + III + VI)	

COMPTE DE RESULTAT
 Document fin Exercice
 Période du 01 Janvierau 31 Décembre

Charges	Exercice de l'année	Produits	Exercice de l'année
.Activité d'exploitation -Autres achats - Transports - Services Extérieurs -Impôts et taxes -Autres charges -Charges de personnel -Dotations aux amortis- sements - Provision BIC de l'année ... Total Charges d'exploit Activité financière -Frais financiers Total Charges financières		Activité d'exploitation -Travaux services vendus Total Produits d'exploitation	
Total général Charges		Total général Produits	

TABLEAU DES AMORTISSEMENTS

Situations et Mouvements	A Amortissement cumulés à l'ou- verture de l'exer- cice	B Augmentation Dotation de de l'exercice	C Diminution Amortisse- ments rela- tifs aux élé- ments sortis de l'actif	D=A+B+C Montant brut à la clôture l'exercice
Rubriques				
Immobilisations corporelles				
Terrains	-	-	-	-
- Bâtiments	+	+	-	+
- Installations et agence- ments	+	+	-	+
- Matériel	+	+	-	+
Matériel et mobilier de bureau	+	+	-	+
- Matériel de transport	+	+	-	+
Total général	+	+	0	+

TABLEAU ACTIF IMMOBILISE

Situations et Mouvements / Rubriques	A Montant brut à l'ouverture de l'exercice	Augmentation B Acquisitions	Diminution C Cessions	D= A+B - C Montant brut à la clôture de l'exercice
Immobilisations corporelles				
- Terrains	*	-	-	*
- Bâtiments	*	-	-	*
- Installations et agencements	*	-	-	*
- Matériel	*	-	-	*
- Matériel et mobilier de bureau	*	-	-	*
- Matériel de transport	*	*	-	*
Immobilisations financières				
- Titres de participation	*	*	-	*
- Autres immobilisations financières	*	*	-	*
	*	*	0	*

TABLEAU D'AMORTISSEMENT AU 31 DECEMBRE

Intitulés	Nombre	Date	Taux	Valeur	Amortis-	Amortis-	Total	Valeurs
	d'ac-		d'ac-	d'ac-	sements	sements	Amor-	résiduelles
	quisi-		quisi-	quisi-	antérieurs	Exercice	tisse-	
	tion		tion	tion		de l'an-	ments	
						née ...		
282 Terrains	-	-	-	*	-	-	-	*
210 Terrains	-	-	-	*	-	-	-	*
2831 Construc-	-	-	-	*	*	*	-	*
tion								
2831 Construc-	-	-	%	*	*	*	-	*
tion								
2831 Escale	-	-	-	*	*	*	*	*
Ségou								
			*	*	*	*	*	*
284 Matériel e;	-	-	-	*	*	*	*	*
outil								
284 Matériel	-	-	%	*	*	*	*	*
et outil								
284 Cuve et	-	-	-	*	*	*	*	*
stockage								
				*	*	*	*	*

NB : Les étoiles (*) représentent des chiffres et les tirets des zéros

TABLEAU D'AMORTISSEMENT AU 31 DECEMBRE

2845 Matériel roulant

Intitulés	Nombre	Date d'acqui- sition	Taux	Valeur d'acqui- sition	Amortis- sements antérieurs	Amortis- sements Exercice de l'an- née	Total Amor- tisse- ments	Valeur résiduel- les
Matériel roulant	-	-	%	*	*	-	*	-
Matériel roulant	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Merce- des G 222	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Merce- des G 2305	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Men e- des G 3860	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur MAN G 5048	-	-	-	*	*	-	*	-
Benne Merce- des G 5274	-	-	-	*	*	-	*	-
				*	*	-	*	-

TABLEAU D'AMORTISSEMENT AU 31 DECEMBRE

2845 Matériel roulant

Intitulés	Nombre	Date d'acqui- sition	Taux	Valeur d'acqui- sition	Amortis- sements antérieurs	Amortis- sements Exercice de l'an- née	Total Amor- tisse- ments	Valeur résiduel- les
Matériel roulant	-	-	%	*	*	-	*	-
Matériel roulant	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Merce- des G 222	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Merce- des G 2305	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur Merce- des G 3860	-	-	-	*	*	-	*	-
Tracteur MAN G 5048	-	-	-	*	*	-	*	-
Benne Merce- des G 5274	-	-	-	*	*	-	*	-
				*	*	-	*	-



TABLEAU D'AMORTISSEMENT AU 31 DECEMBRE

2838 Agencement aménagement installation

Intitulés	Nombre	Date d'acqui- sition	Taux	Valeur d'acqui- sition	Amortis- sements antérieurs	Amortis- sements Exercice de l'an- née	Total Amor- tisse- ments	Valeurs résul- duelles
AAI	-	*	%	*	*	*	*	*
AAI	-	*	-	*	*	*	*	*
AAI	-	*	-	*	*	*	*	*

DETAIL DES CHARGES

Autres Achats	
- Achats stockés Produits	*
- Autres Achats fournis non stockés Electri	*
-Autres Achats fournis non stockés Autre	
-Energie	*
- Essence	*
-Gasoil	*
-Huile	*
-Graisse	*
-Gaz industriel	*
-Autres Achats fournitures d'entretien stock	*
-Autres Achats fournitures bureau non stock	*
-Autres Achats Petits Matériels et Outillages	*
-Autres Achats Etudes et Prestations de service	*
-Autres Achats Travaux Matériels et Equipements	*
Transport sur Achat	
-Transport sur Achat	*
Services Extérieurs	
-Locations batiments	*
-Entretien et réparations biens immobiliers	*
-Entretien et réparations biens mobiliers	*
-Pièces de rechange	*
-Pneus	*
-Batteries	*
-Entretiens	*
-Réparations	*
-Autres entretiens et réparations	*
-Assurances Matériel de transport	*
-Documentation générale	*
-Annonces -Insertions	*
-Frais de téléphone	*
-Autres frais bancaires	*
-Commissions et courtages sur ventes	*
-Honoraires	*
-Divers frais	*
-Concours divers	*
-Frais de déménagement	*
-Receptions	*
-Missions	*

Impôts et Taxes

- Patentes ,licences ,et taxes annexes *
- Taxes de prestations de service *
- Droit de timbre *
- Taxes sur les véhicules de société *
- Vignettes *
- Autres droits *
- Autres Amendes pénales et fiscales *

- Contributions forfaitaires *
- Taxes de logement *

Autres charges

- Dons *

Charges de Personnel

- Appoint Salaires et Commissions *
- Autres Rémunérations Directes *
- Charges sociales /Rémunérations Personnel national *
- Autres charges sociales *
- Médecine du travail et Pharmacie *

Frais Financiers

- Intérêts des Emprunts auprès des Etablissements de Crédit *

Dota**tions aux amortissements**

- Dotations *

Dotations aux provisions

- Provisions BIC 98 *

III RECOMMANDATIONS

La tenue correcte de la comptabilité des transports routiers rend la société plus crédible, car elle permet au chef d'entreprise de suivre l'évolution de son activité et de se rendre compte à temps des anomalies qui peuvent en découler.

Pour permettre à tous les transporteurs d'exercer normalement la profession et d'être en règle vis à vis du fisc, il faut opter pour une seule réglementation financière :

- soit le paiement de la taxe sur les transports routiers (TTR) ;
- soit la présentation du bilan pour tous les transporteurs quelque soit l'importance de leur parc de véhicules .
- soit le paiement de la TTR et la présentation du bilan pour tous les transporteurs sans distinction .

Il serait souhaitable d'harmoniser le système afin de permettre aux services fiscaux de récupérer leur dû et aux sociétés de transport de ne plus être lésées par rapport aux transporteurs individuels .

Bamako le 9 Avril 2001

Mme Nana Kadidia NIARE

Chevalier de l'Ordre National



NOTE SUR L'IMPACT DE L'AMELIORATION DES INFRASTRUCTURES SUR LES COÛTS ET PRIX DES TRANSPORTS ROUTIERS .

INTRODUCTION :

Aux premières heures de notre indépendance le réseau routier du Mali se caractérisait généralement par l'absence de routes revêtues inter régionales et internationales . Les quelques kilomètres de routes revêtues qui existaient dans les centres urbains où le colonisateur a régné notamment à Kayes , Bamako et Ségou avaient perdu leur revêtement par manque d'entretien .

Face à cette situation et dans le cadre de sa politique de désenclavement intérieur et extérieur du territoire , l'Etat , à travers différents projets routiers (5 projets routiers et le projet sectoriel des transports PST) a consacré de gros efforts à l'entretien et au développement des infrastructures routières .

Ces investissements ont certes permis de changer le visage des transports routiers au Mali tout en ayant un impact sur le coût d'exploitation des véhicules .

Une étude approfondie menée par un consultant pourrait mieux nous édifier sur les investissements routiers de 1960 à nos jours effectués à travers les différents projets et leur impact sur les coûts d'exploitation des véhicules .

A défaut de telle étude, il s'est avéré nécessaire pour la Direction Nationale des Transports d'élaborer une note succincte dans laquelle elle tentera de comprendre l'impact des récents investissements routiers sur les coûts des transports notamment dans le cadre du PST .

Pour mieux comprendre l'impact de ces investissements sur les coûts des transports il s'avère nécessaire de faire ressortir dans la note les points suivants :

- Rappel des définitions des catégories de routes et les tableaux relatifs aux coûts des transports selon l'étude menée en 1979 par le Groupement Sedes - Diwi sur le plan de transport du Mali de 1980 à 1994 dans son volume relatif à la tarification .
- Situation des dépenses routières dans le cadre du PST
- Impact des investissements routiers sur le coût des transports
- Conclusion

1. Rappels

1.1. Définition des catégories de routes

- **route de catégorie Q4 :**

Une route de catégorie Q4 est une route totalement dégradée ou non aménagée. Elle n'est praticable seulement que par des véhicules tout terrain et à la rigueur par des camions. Elle est impraticable en saison de pluie. La vitesse atteinte est inférieure à 30 km/h

- **route de catégorie Q3**

Une route de catégorie Q3 est une route en terre non entretenue. Le parcours sur cette route est difficile en saison sèche, très difficile voire impraticable en saison de pluie. La vitesse atteinte est 40 km/h.

- **route de catégorie Q2**

Une route de catégorie Q2 est une route en terre entretenue dont les caractéristiques géométriques sont sommaires et la couche de roulement réduite au minimum pour assurer la permanence de la circulation. La circulation y est permanente mais ralentie en saison de pluie (barrière de pluie). Les vitesses atteintes vont de 40 à 60 km/h.

- **route de catégorie Q1**

Une route de catégorie Q1 est une route bitumée dont l'entretien est déficient ou une route en terre moderne de mêmes caractéristiques géométriques qu'une route bitumée mais la couche de roulement est en latérite. Elle assure une circulation permanente avec une vitesse allant de 60 à 80 km/h.

- **route de catégorie Q0**

Une route de catégorie Q0 est une route bitumée à deux voies en bon état. Elle assure la circulation permanente avec des vitesses allant de 80 à 100 km/h.

1.2. Tableaux relatifs aux éléments dépendant de l'état de la route

1.2.1. Carburant

Type véhicule	Consommation moyenne du carburant au 100 km				
	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4
404 Bâchée	11	13,2	15,4	17,6	22
504 taxi brousse	13	15,6	18,2	20,8	26
Land Rover	15	18	21	24	30
Saviem SG2	14	16,8	19,76	22,4	28
Berliet GL 900	25	30	35	40	50
Berliet GLR 200	35	42	49	56	70
Attelage TLM 12	50	60	70	80	100
Car Ino	24	28,8	33,6	38,4	48
Mercedes 1924 LA	35	42	49	56	70

Tableau 1

1.2.2. Lubrifiant

Organes	Kilométrage de vidange	
	Q0	Q4
Moteur	Tous les 4 000 km	Tous les 2 000 km
Boîtes, ponts	Tous les 20 000 km	Tous les 10 000 km

Tableau 2

1.2.3. Pneumatiques

Qualité de la route	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4
Durée de vie en km	50 000	40 000	30 000	20 000	10 000

Tableau 3

1.2.4. Frais d'entretien et de réparation

Il a été admis que la fréquence des réparations sur mauvaise route est plus grande que sur bonne route mais a lieu sur une durée de vie en kilomètre plus courte)

2. Situation des dépenses routières

D'après les statistiques de la direction Nationale des Travaux Publics, l'Etat dans le cadre du PST aurait investi 77 376 622 000 FCFA sur les routes. Ces investissements concernent l'entretien périodique et la réhabilitation des routes bitumées, en terre et des pistes rurales.

Les montants investis sur chacune des catégories de ces routes sont indiqués dans les tableaux ci-dessous :

2.1. Routes bitumées :

Routes	Long. (Km)	Coûts millions De CFA	Année d'exécution	Travaux exécutés
Voie Express et liaison avec le Pont FADH	13	11 500	1996	
Koulouba - Kati	13	950	1998	R.
Bamako - Koulikoro	55	3 200	1998	R.
Sikasso - Koutiala - Sienso	250	7 200	2000	Sik-Kla : E.P. Kla-Sienso : R.
Bougouni-Sikasso-Zégoua	320	5 480	1994	
Accès à Sélingué	52	980	1999	E.P.
Faladié - Ségou	245	2 500	1996	E.P.
Ségou - Markala	35	1 100	1996	R.
Ségou-Bla-Koutiala-Faramana	270	8 300	1998	Ségou-Bla-Kla : R. Kla-Faramana: E.P.
Sévaré - Mopti	13	900	1996	R.
Ouan - Sévaré	115	3 500	1998	E.P.
TOTAL	1 381	42 782,83		

R : Réhabilitation

E.P. : Entretien Périodique

Tableau 5

2.1. Routes en terre :

Routes	Long.(Km)	Coûts millions de FCFA	Année d'exécution	Travaux exécutés
Kayes-Yélimané	140	8 800	2000	EP
Kati - Kita	161	6 809	2000	R
Pont de Kayes		1 250	1999	R
Koulikoro-Banamba	82	1 350	1998	EP
Fana - Dioila	40	620	1999	EP
Diéma - Didiéni	180	7 500	1998	R
Bougouni- Yanfolila-Kalana	145	172	1994	EP
TOTAL	748	25 709, 792		

Tableau 6

2.3. Pistes rurales :

Pistes rurales	Long. (Km)	Coût millions de FCFA	Année d'exécution	Travaux exécutés
Fana - Nangola	42	540	1999	EP
Konobougou-Barouéli	20	198	2000	EP
Tamani-Barouéli	30	340	2000	R
Falo-Bani-Zambougou	46	580	2000	R
San-Saye	52	980	2000	R
Bac de 20T à Falo		246	1999	
TOTAL	190	2 884		

Tableau 7

3. **Impact des investissements routiers sur les sur les coûts et tarifs des transports.**

Les investissements routiers à partir de 1994 dans le cadre du PST ont permis de donner un nouveau visage aux routes et aux transports du Mali.

3.1. Amélioration de l'état des routes :

- des pistes comme Fana - Nangola, Konobougou - Barouéli par suite d'entretien périodique sont passées de l'état Q3 à Q2 .
- par la réhabilitation les pistes Tamani - Barouéli, Falo - Bani - Zambougou et San - Saye ont passé de l'état Q4 à Q2 ;
- les routes en terre Kayes - Yélimané, Koulikoro - Banamba, Fana - Dioila et Bougouni - Yanfolila - Kalana ont passé de Q2 à Q1 par l'entretien périodique ;
- par la réhabilitation les routes Kati - Kita, Diéma - Didiéni ont passé de Q3 à Q1 .
- les routes bitumées Sikasso - Koutiala, Faladié - Ségou, Koutiala - Faramana et Ouan - Sévaré ayant fait l'objet d'entretien périodique ont passé de Q1 à Q0 ;

- les routes bitumées Ségou - Bla - Koutiala, Ségou - Markala, Koutiala - Sienso, Koulouba - Kati, Bamako - Koulikoro et Sévaré - Mopti qui ont été réhabilitées ont passé de Q2 à Q0.

Voir tableaux ci-dessous

3.1.1. Routes bitumées :

Routes	Long. (Km)	Coûts millions de CFA	Année d'exécution	Amélioration de l'état
Voie Express et liaison avec le Pont FADH	13	11 500	1996	
Koulouba - Kati	13	950	1998	Q2 à Q0
Bamako - Koulikoro	55	3 200	1998	Q2 à Q0
Sikasso - Koutiala - Sienso	250	7 200	2000	Sik-Kla : Q1 à Q0 Kla-Sienso: Q2-Q0
Bougouni-Sikasso-Zégoua	320	5 480	1994	
Accès à Sélingué	52	980	1999	Q1-Q0
Faladié - Ségou	245	2 500	1996	Q1-Q0
Ségou - Markala	35	1 100	1996	Q2-Q0
Ségou-Bla-Koutiala-Faramana	270	8 300	1998	Ségou-Bla-Kla : Q2-Q0 Kla-Faramana: Q1-Q0
Sévaré - Mopti	13	900	1996	Q2-Q0
Ouan - Sévaré	115	3 500	1998	Q1-Q0
TOTAL	1 381	42 782,83		

Tableau 8

3.1.2. Routes en terre :

Routes	Long.(Km)	Coûts millions de FCFA	Année d'exécution	Amélioration de l'état
Kayes-Yélimané	140	8 800	2000	Q3 à Q2
Kati - Kita	161	6 809	2000	Q4-Q2
Pont de Kayes		1 250	1999	Q4-Q2
Koulikoro-Banamba	82	1 350	1998	Q3-Q2
Fana - Dioila	40	620	1999	Q3-Q2
Diéma - Didiéni	180	7 500	1998	Q4-Q2
Bougouni- Yanfolila-Kalana	145	172	1994	Q3-Q2
TOTAL	748	25 709, 792		

Tableau 9

3.1.3. Pistes rurales :

Pistes rurales	Long. (Km)	Coût millions de FCFA	Année d'exécution	Amélioration de l'état
Fana - Nangola	42	540	1999	Q3 à Q2
Konobougou-Barouéli	20	198	2000	Q3-Q2
Tamani-Barouéli	30	340	2000	Q4-Q2
Falo-Bani-Zambougou	46	580	2000	Q4Q2
San-Saye	52	980	2000	Q4-Q2
Bac de 20T à Falo		246	1999	-
TOTAL	190	2 884		

Tableau 11

3.2. Augmentation du trafic :

Les statistiques du comptage routier de la Direction Nationale des Travaux Publics de 1994 et de 2000 donnent les situations du trafic sur les axes suivants :

Année de trafic	Désignation des produits	Routes					
		Paladié-Ségou	Ségou-Bla	Ségou-Markala	Fana-Nangola	Diéma-Didiéni	
		Année d'exécution					
1994	VL	1996	1998	1996	1999	1998	
	PL	668	176	329	nd	22	
	Tonnage	190	125	58	nd	14	
	Passagers	2474	1283	523	nd	79	
1995	VL	6356	2823	2893	nd	371	
	PL	781	195	326	nd	27	
	Tonnage	230	159	58	nd	15	
	Passagers	1011	2419	938	nd	106	
1996	VL	3336	3457	2790	nd	462	
	PL	828	133	nd	24	49	
	Tonnage	256	103	nd	28	26	
	Passagers	3625	1513	nd	170	204	
1997	VL	9217	2071	nd	387	868	
	PL	820	nd	nd	40	28	
	Tonnage	215	nd	nd	27	56	
	Passagers	3268	nd	nd	139	196	
1998	VL	8690	nd	nd	461	780	
	PL	nd	nd	nd	nd	nd	
	Tonnage	nd	nd	nd	nd	nd	
	Passagers	nd	nd	nd	nd	nd	
		nd	nd	nd	nd	nd	

1999	VL	1033	134	163	40	13
	PL	289	92	41	19	16
	Tonnage	3295	1378	384	111	88
	Passagers	11100	1648	991	584	369
2000	VL	995	156	163	40	115
	PL	280	84	41	30	105
	Tonnage	3857	1241	384	201	669
	Passagers	11817	3446	991	574	2673

nd : non disponible

