

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
ET DU DESENCLAVEMENT

..*..*..*..*..*..*

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION NATIONALE DES ROUTES

RÉPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple – Un But – Une Foi

..*..*..*..*..*..*



COMITE DE LIAISON DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE

CLRT

SUJET 2

SITUATION ECONOMIQUE DU NORD DU MALI : PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT

PRESENTE PAR :

KassimSIDIBE: sidibkassim@yahoo.fr, [Tel : \(00223\) 79 48 38 02/65 03 20 00](tel:(00223)7948380265032000)

Sidi COUMARE: sidi.coumare@yahoo.fr, [Tel:\(00223\) 73 33 98 55/69 69 79 39](tel:(00223)7333985569697939)

JUIN 2017

1.1. INTRODUCTION :

- 1.2. Présentation du Mali,
- 1.2.1. Présentation générale de la zone d'étude ;

2. HISTORIQUE DE LA SITUATION GEOPOLITIQUE ;

- 2.1. Historique de la situation socio-politique du nord Mali.
- 2.2. Découpage administratif ;

3. ETAT DES LIEUX :

- 3.1. Secteur social (santé éducation)
- 3.2. Secteur artisanat et tourisms
- 3.3. Secteurs énergétique et minières
- 3.4. Secteur développement rural ;
- 3.5. Secteur sécuritaire ;
- 3.6. Secteur commerce et industrie
- 3.7. Secteurs privés ;
- 3.8. Secteurs transports

4. CONTRAINTES :

- 4.1. Sécuritaires
- 4.2. Environnementale

5. POTENTIALITES ECONOMIQUES :

- 5.1. zones transfrontalières (Mali-Algérie-Niger)
- 5.2. Ressources locales
- 5.3. Ressources minières
- 5.4. tourisme et l'artisanat
- 6. Situation des infrastructures de transport ;
- 6.1. Projets en cours
- 6.2. Projet en instance de démarrage
- 6.3. Projections à long terme
- 6.4. Attente des populations sur le développement des réseaux routiers ;
- 6.5. Réflexion sur le schéma du réseau routier

7. RECOMMANDATIONS :

8. CONCLUSION

I. INTRODUCTION :

Le Mali, pays continental est situé en Afrique de l'Ouest, il fait frontière avec sept pays voisins qui sont : le Sénégal à l'Ouest, la Guinée et la Côte d'Ivoire au Sud, le Burkina Faso et le Niger à l'Est et l'Algérie et la Mauritanie au Nord.

En vue de faciliter la libre circulation des personnes, de faciliter les échanges commerciaux et de favoriser le développement et guidés par une communauté de destin, des pays du sahara ont décidé de conjuguer leurs efforts pour construire une infrastructure routière dénommée la route Transsaharienne. Chaque État devant réaliser le tronçon qui le concerne. C'est dans ce contexte que fut créé le CLRT (Comité de Liaison de la Route Transsaharienne).

1.1. Présentation du Mali:

Le Mali a accédé à l'indépendance le 22 septembre 1960. Avec une superficie de 1 241 238 km² dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens, le Mali est le plus vaste état d'Afrique de l'Ouest après le Niger. Il est traversé par deux grands fleuves (le Sénégal et le Niger). La population du Mali est estimée à 16 808 000 habitants avec un taux de croissance moyenne de 3,6% ((Source : Direction Nationale de la Population)). Soit une densité de 13,54 habs/km².

La République du Mali est subdivisée en 10 régions administratives et le District de Bamako, sa capitale, qui a également rang de région. Chaque région est découpée en cercles. Ainsi, le Mali compte 59 Cercles.

1.2. Présentation générale de la zone d'étude :

Dans le présent rapport le Nord Mali signifie les cinq régions ci-dessous citées : les régions de Taoudéni, Tombouctou, Gao, Ménaka et Kidal.

Le climat est de type saharien avec des précipitations annuelles inférieures à 127mm. Ces régions sont traversées par des nomades. Elles sont couvertes de savane. Le relief est peu accentué. Les plaines alluviales, très vastes, sont toutefois dominées par quelques plateaux calcaires et de grès (plateaux mandingues et dogon). Le point culminant du Mali est le mont Hombori (1 55 m).

Les cinq régions Nord ont une population de 1 486 000 habitants soit moins de 10% de la population, soit une densité de moins de 5 habs/km², composée essentiellement de peulh, Sénoufo/Minianka, Dogons, Bomu, Sonraï, Touareg, Maures et autres. (RGPH, juillet 2009). L'indice de fécondité est de 6,6 enfants par femme en 2006.

II. HISTORIQUE DE LA SITUATION GEOPOLITIQUE :

2.1. Historique de la situation socio-politique du nord Mali :

Depuis le coup d'état survenu le 22 mars 2012 à Bamako, le Mali, déjà en proie à de graves difficultés a entamé une phase particulièrement sombre dans ses deux-tiers de son territoire du nord et du Mali en général.

Depuis l'accession à l'indépendance à nos jours plusieurs revendications et révoltes d'indépendantistes ou d'autonomie des régions furent revendiquées par certaines communautés du nord. Ces révoltes ont été différemment résolues par les régimes précédents (militairement sous le régime et ou à travers des pourparlers). La dernière en date est celle qui fut la plus intense. Accentuée par la chute du régime du Colonel Kadhafi, la faiblesse économique et militaire et la liaison des rebelles avec des groupes

djihadistes et de bandits armés de tout genre, elle a eu pour conséquence l'occupation des trois régions nord et d'une partie des régions et d'une partie des régions de Ségou (cercle de Niono) et Mopti (Cercles de Douentza, Youwarou et Ténenkou).

Cette crise est en cours de résolution et un accord pour la paix et la réconciliation issu du processus d'Alger fut signé entre l'Etat Malien avec les Touaregs du MNLA et certains groupes armés en vue de mettre fin à tout conflit.

2.2. Découpage administratif :

Après l'adoption par l'Assemblée nationale du projet de loi N° 2012-018 du 15 février, le Mali est passé de 8 à 10 régions administratives. Ce changement est situé uniquement au nord Mali qui comprend 5 régions administratives au lieu de 3: Gao, Kidal, Kidal, Ménaka, Taoudéni et Tombouctou (voir détail dans le tableau suivant).

Tableau N°1 : découpage administratif

Région	Cercle	Communes
Gao	4	19
Kidal	4	11
Ménaka	4	9
Taoudéni	6	30
Tombouctou	5	52
Total	23	121

III. ETAT DES LIEUX :

3.1. Secteur social (santé éducation) :

3.1.1. Secteur Santé :

Le Mali a adopté le 15 décembre 1990 sa déclaration de Politique sectorielle de santé et de population qui vise un développement harmonieux durable du secteur de la santé de la Solidarité de l'Action Humanitaire et de la promotion de la Famille. Elle a été reconfirmée par la Loi d'orientation sur la santé n ° 02 - 049 du 22 Juillet 2002.

Le conflit armé a gravement endommagé les structures de santé. Il faut noter le vandalisme, la destruction des structures de santé dans les Régions de Kidal (22/69, soit 71%), Tombouctou (45/99, soit 45%), Gao (29/69, soit 42%) ont été affectées.

Les prestations des services de santé ont été insuffisantes et parfois inexistantes du fait de la fonctionnalité des structures de santé, du départ du personnel de santé de ces zones et de la perturbation dans la chaîne d'approvisionnement en médicaments.

a. Ressources humaines:

L'analyse de la situation des ressources humaines (PN-DRHS) relève une mauvaise répartition, en particulier dans les zones difficiles et éloignées de Bamako la capitale.

Tableau 2: Effectif du personnel soignant par région

Spécialités	Tombouctou	Gao	Kidal
Infirmier (AM, TSS, TS)	109	148	36
Sage-Femme, Inf. Obst.	30	54	7
Méd., Pharm.	72	36	2
Personnel de santé	211	238	45
Pop. 2015	828 000	665 000	83 000
Ratio 2015	2,5	3,6	5,4

Norme OMS : 23 Professionnels de santé pour 10 000 Hbts

Source : DRH /SI-GRH 2015

Tableau 3 : évolution des infrastructures sanitaires par région 2015

REGION	ANNEE	ETABLISSEMENT				
		EPH	CSREF	CSCOM	CMIE/PMI	TOTAL
TOMBOUCTOU	2014	1	5	75	1	82
	2015	1	5	85	1	92
GAO	2014	1	4	67	1	73
	2015	1	4	75	1	81
KIDAL	2014	1	4	11	0	15
	2015	1	4	11	0	15

SOURCE : SIH, SLIS/DNS

Tableau 4 : Evolution du nombre de CSCOM fonctionnel (1989-2015)

REGION	ANNEE 1989-1999	TOTAL 2015
TOMBOUCTOU	15	85
GAO	13	75
KIDAL	0	11

Source annuelle 2015 du SLIS

Tableau 5 : Etablissement pharmaceutique

ETABLISSEMENT	TOMBOUCTOU	GAO	KIDAL
Officines pharmaceutiques	4	7	1
Magasins régionaux	1	1	0
Industrie pharmaceutique	0	0	0
Dépôts répartiteurs de cercle	3	3	3
Dépôts de vente CSREF	3	3	3
Dépôts de médicaments (CSCOM)	75	11	11
Grossistes	0	0	0

- source : rapport d'activités de la DPM 2015.

3.1.2. Secteur Education et Formation Professionnelle :

La crise a eu des conséquences graves sur le système éducatif au nord. En effet, ces conséquences se sont traduites par la destruction des structures de gestion d'établissements scolaires, le déplacement des élèves à l'intérieur (vers la partie sud du pays) et à l'extérieur (Burkina Faso, le Niger, la Mauritanie) et la démoralisation du personnel enseignant. Dans la région de Tombouctou, la reprise est effective malgré des absences du personnel d'encadrement. Dans les régions de Gao et de Kidal, La rentrée scolaire n'est toujours pas effective à ce jour pour des raisons d'insécurité à Kidal et de d'absence des enseignants.

Tableau 6 : situation scolaire à Tombouctou

Région	Taux
Enseignant fondamental présent	52.55%
Enseignant secondaire général	8.76%
Enseignant technique professionnel	7.58%
Enseignement normal	0%
Education non formelle	0%
Elève du primaire et préscolaire	60.61%
Elève du secondaire général	11.51%
Elève de l'enseignement technique	11.83%

Source : rapport conjointe UNESCO/Ministère de L'Education du 18 au 23 octobre 2013

Tableau 8 : situation scolaire de 2011 à 2012 (avant crise) de Gao et Kidal

REGIONS	GAO	KIDAL
Enseignant	3 345	492
Elève	114 686	7 298

Source : rapport conjointe UNESCO/Ministère de L'Education du 18 au 23 octobre 2013.

Pour remédier à cela, l'état du Mali (Budget National) a développé, avec l'appui de ses partenaires techniques et financiers {UNICEF (12 479 200 000 FCFA), les Pays Bas (11 millions d'euros), La Banque Mondiale (4 milliards de FCFA)}, un certain nombre d'initiatives en faveur des Régions en crise.

3.2. Secteur artisanat et tourismes :

3.2.1. Le tourisme et Culture:

Le tourisme a joué un rôle significatif dans l'économie du nordet près de 70% des activités de la ville.

Il a aujourd'hui disparu du fait de la guerre. À la fin des années 2000, le Mali recevait annuellement 150 000 visiteurs. Le tourisme représentait 20 000 emplois et faisant vivre autour de 100 000 personnes. Son chiffre d'affaires était de 175 millions d'euros. L'impact de l'instabilité s'est d'abord fait ressentir dans le nord « Depuis 2010, le chiffre des flux touristiques a diminué du quart et quasi inexistant depuis 2012. D'après l'ONATHO (Office National du Tourisme et de l'Hôtellerie). Cette conséquence a concerné l'artisanat, les campements, l'hôtellerie, les transports, les guides, etc. elle s'est ensuite étendue à l'ensemble du territoire.

Parmi les lieux touristiques les plus visités sont entre autres : Tombouctou, surnommée « la ville aux 333 saints » classée par l'UNESCO au patrimoine mondial de l'humanité et le tombeau des Askia qui est un site archéologique de la région de Gao inscrit en 2004 sur la liste du patrimoine mondial.

L'artisanat au Mali varie énormément d'une ethnie à l'autre. La crise de 2012 a provoqué le déplacement ou le chômage de plusieurs artisans qui vivaient grâce aux tourismes. Les principaux produits sont entre autres les coussins, des sacs de voyage, des brides, des sangles de chevaux. La vannerie, la poterie, la bijouterie etc.

La culture contribue à la force du lien social, et permet d'éviter certaines dérives qui surviennent parfois lors de graves crises. Cette richesse culturelle a été très affectée par la crise de 2012. En particulier, les mausolées de Tombouctou ont été quasi intégralement détruits tandis que nombre de manuscrits ancestraux ont été perdus.

Avec l'accalmie, le Ministère de la Culture a conçu, en collaboration avec plusieurs Partenaires Techniques et Financiers (UNESCO, ICOM, ICOMOS, ICCROM, IFLA, EPA, AWHF, CRATERRE-ENSAG) un Plan d'action pour la réhabilitation du Patrimoine culturel et la sauvegarde de manuscrits anciens du Mali (8,4 millions d'Euros). Ce plan sera une contribution importante pour la relance du tourisme culturel.

3.3. Secteurs énergétique et minier:

3.3.1. Secteur minier(Sources : Direction Nationale de la Géologie et des Mines):

L'or est la seule industrie extractive malienne. La production est passée de 3 tonnes en 1992, à 70 tonnes en 2014. Cette industrie représente en 2013, 7,1 % du PIB et apporte 218 milliards de F CFA au budget de l'État (330 millions d'euros). Au nord, le seul indice semble porter sur un gisement d'or au sud de Tessalit (4 tonnes).

Au Nord du pays, les recherches ont mis à jour l'existence de gisements importants en phosphate et en manganèse dans la Région de Gao, en sel gemme à Tombouctou ; en gypse et en uranium) Kidal.

Ces ressources minières ont commencé à faire l'objet d'exploitation ou d'exploration parfois avancée. Mais ces activités sont pour la plupart arrêtées du fait de la crise.

Les activités d'exploration des sociétés pétrolières ont été arrêtées du fait de la crise

Secteur de l'énergie:(sources : Ministère des mines, Autorité pour la promotion ; de la recherche pétrolière (2011), CSAO/OCDE).

La crise a été marquée par la destruction des centrales thermiques existantes.

Les régions nord regorgent d'énorme potentiel énergétique, notamment l'énergie solaire avec de vastes champs solaires.

Aussi, le coût de production d'un kWh solaire est moins élevé que celui d'un kWh par génératrice diesel, tout en étant non polluant. Le septentrion est particulièrement favorable au développement de cette source d'énergie qui ne peut cependant être installée qu'à proximité des deux grandes villes de Tombouctou et Gao (contraintes d'acheminement de l'électricité). Le tiers (1/3) du territoire (principalement au Nord est favorable à l'utilisation des aérogénérateurs pour la production d'électricité avec des vents de 4,5 à 6,5 m/s. La signature récente d'un accord industriel pour la construction d'une centrale solaire à Ségou, ouvre la voie.

Le potentiel solaire et éolien du Mali est très important. L'exploitation de moins de 5% de ce potentiel par jour permet de satisfaire totalement les besoins en énergie finale annuelle du Mali.

Pour relever le défi à moyen terme, en plus de la relance du Projet d'aménagement de Taoussa, il est prévu de : (i) réaliser des centrales hydroélectriques, thermiques, solaires et éoliennes dans les zones affectées; (iii) étendre le réseau de transport et de distribution d'énergie électrique ; (iv) promouvoir les projets d'électrification rurale dans les zones affectées.

3.4. Secteur développement rural:

3.4.1. Secteur de l'Agriculture :

Le Mali dispose d'une agriculture en forte croissance depuis plusieurs décennies. La FAO classe ainsi le pays au deuxième rang mondial de la croissance annuelle de la valeur de la production de céréales entre 1980 et 2010. Sur la même période, la production alimentaire disponible par habitant est passée de moins de 1 500 à près de 2 250 kilocalories alors que la population doublait.

Tableau 9 : superficie agricole

REGION	Potentiel (ha)	Superficies cultivées (ha)	Terres mises en valeur %
GAO	110 000	33 212	30
TOMBOUCTOU	280 000	33 997	12

3.4.2. Pêche :

Le Mali est le troisième producteur africain de poissons d'eau douce. Ce secteur est très mal appréhendé par les statistiques nationales. Une enquête ponctuelle mais exhaustive menée en 2012 par la Commission de l'UEMOA permet néanmoins d'en dresser une

description. Le pays produirait entre 73 000 et 96 500 tonnes de poisson par an. Les deux principales régions de production sont Mopti (30 à 40 000 tonnes) et Tombouctou (25 à 32 000 tonnes). Quarante pour cent des pêcheurs maliens (soit environ 70 000 personnes) vivent dans le septentrion ; pour la plupart dans la région de Tombouctou. La quasi-totalité d'entre eux pratique une autre activité que la pêche; cette dernière étant une source de revenus ou d'alimentation complémentaire à l'agriculture et à l'élevage.

L'un des grands problèmes de cette activité est l'enclavement. **L'aménagement des pistes rurales**, menant à une route en bon état le long de la vallée, constitueraient un atout essentiel pour son développement.

3.4.3. Élevage :

Le Mali est un grand pays d'élevage ; son cheptel est estimé à 43 millions de têtes en 2012. Malgré des grandes sécheresses dans les années 70-80, le septentrion demeure la principale zone d'élevage (bovins d'ovins, de caprins et de camelins). Durant l'hivernage, les averses remplissent les oueds et laissent derrière elles des tapis de graminées aussi précieux que temporaires, notamment dans l'Adrar des Ifoghas. L'espace est maillé d'un réseau complexe de pistes ponctuées de points d'eau ou de forages. Le potentiel économique que représente l'élevage est très mal valorisé. Avec 45 % du cheptel ovin et caprin et 20 % du cheptel bovin du Mali, le septentrion ne compte que pour 1 à 2 % des abattages officiels.

Tableau 10- Effectifs du cheptel malien par espèce et par région (milliers)

REGIONS	Bovins	Ovins	Caprins	Équins	Asins	Camelins	Porcins
TOMBOUCTOU	984	1 656	2 747	179	107	200	0
GAO	838	2 661	3 521	22	166	223	0
KIDAL	69	1 583	2002	7	96	508	0
NORD*	19.5%	45.1%	45.4%	26.8%	48.0%	97.0%	0%

(Source : INSTAT, Annuaire statistique du Mali (2013))

3.5. Secteur sécuritaire:

Depuis 2012, le paysage sécuritaire s'est considérablement dégradé au Mali, particulièrement dans la partie septentrionale. Cette dégradation est causée par :

- l'insuffisance ou l'absence de Forces de Défense et de Sécurité au nord du territoire, ouvrant la voie à d'intenses trafics d'armes, de drogues, de véhicules, etc.,
- l'immensité du territoire national et la porosité des frontières (7.908 km),
- le renversement du régime de Kadhafi et la fuite des mercenaires Touaregs au service de Kadhafi vers le Mali;
- le pillage des arsenaux militaires par des groupes armés;
- le déclenchement au Mali de la rébellion appuyée par des terroristes;
- et l'occupation des 2/3 du Mali par les groupes armés.

Ces différents ont conduit à une brusque et brutale dégradation de la situation Humanitaire, **Sécuritaire**, Sanitaire, Environnementale, Politique, Alimentaire, Économique, déstabilisant ainsi les institutions de la République, donnant un coup d'arrêt au processus électoral et ralentissant par voie de conséquence le développement du pays.

Grace à l'intervention de la France, de la Minusma et des pays amis, il existe une accalmie des hostilités, une certaine insécurité persiste dans les Régions qui ont été affectées par la crise. Dans ce cadre, la remise en place d'un dispositif de sécurité plus renforcé et davantage adapté aux enjeux de terrain s'avère impératif. Cet état de fait a

exposé le Mali à une vulnérabilité et fragilités, l'exposant à d'énormes menaces le plongeant du coup dans une crise multidimensionnelle sans précédent.

3.6. Secteur commerce et industrie:

Les échanges commerciaux dans les zones frontalières des régions nord se déroulent dans un cadre informel.

Il s'agit essentiellement d'une activité transfrontalière avec l'Algérie, très largement sous-estimée par les statistiques officielles. Une étude financée en 2014 par la Coopération britannique (DFID) permet d'en appréhender les dynamiques. Basée sur des interviews de commerçants et transporteurs, des comptages de camions et l'analyse des « routes » par images satellites.

Le potentiel commercial transsaharien du septentrion est un atout. À moyen et long terme, la question posée est celle de la valorisation de ce potentiel dans un cadre légal et au service du développement du septentrion comme du Mali entier.

3.7. Secteurs privés :

La crise de 2012 a provoqué une détérioration de la perception du climat des affaires au Mali. Avec les réformes entreprises en 2013 et 2014, cette tendance s'inverse petit-à-petit, même si le classement du Mali dans le rapport Doing Business 2015 s'est légèrement détérioré, passant de la 143e place à 146e sur 189 pays. En revanche, s'agissant de l'indicateur de création d'entreprise, il s'est détérioré en 2014 (perte de dix places, de la 159e à la 169e). En effet, le coût pour la création d'entreprise au Mali (78 % du revenu par habitant) est plus élevé que la moyenne pour l'Afrique subsaharienne (56.2 % du revenu par habitant).

3.8. Secteurs transports :

3.9.1. Situation du réseau routier dans les régions nord du Mali:

Avec un linéaire total de près de 25 000 km aménagés (en bitume ou en terre), la densité (2 km/100 km²) du réseau routier aménagé est parmi les plus faibles du monde (3,1 km/100 km²) pour la CEDEAO et pour le continent africain (4,7 km/100 km²), mettant en exergue le degré d'enclavement du pays.

Le réseau routier dans les régions du nord du Mali représente en moyenne 16,65% des routes bitumées et 11,35% des routes aménagées soit 0,001 Km/100 Km².

- Le réseau routier de la Région de Gao compte **1181 km**, dont **446 km** sont revêtus. Globalement l'état du réseau varie de passable à mauvais.
- Le réseau routier de la région de Tombouctou fait 7643,4 Km dont 220 Km revêtues:

3.9.2. Situation des infrastructures de navigation

Le pays dispose de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger, totalisant 2 334 Km de voies mais qui ne sont navigables que pendant 4 à 6 mois par an. Les ports fluviaux sont inexistantes ou inadaptés.

3.9.3. Situation des infrastructures aéroportuaire

Le Mali dispose de 26 aéroports parmi lesquels seulement cinq reçoivent des vols réguliers. Les infrastructures aéroportuaires ne sont pas adaptées et les domaines aéroportuaires font l'objet d'occupations illicites.

IV. CONTRAINTES:

4.1. Sécuritaires :

Les menaces sécuritaires sont d'ordre externes et internes qui se manifestent par :

- ✓ les actions des groupes Terroristes internationaux (AQMI, al Mourabitoun, AnsarEddine, etc...) ;
- ✓ une criminalité transfrontalière et transnationale;
- ✓ des trafics de drogues (Environ 40 à 50 tonnes de cocaïne/an transite par le Nord Mali pour un Chiffre d'affaires compris entre de 10 à 15 milliards US\$) , cigarettes, armes, d'êtres humains; l'immigration clandestine, etc ;
- ✓ l'effet induit de l'insécurité persistante en Libye (le retour des ex-combattants)
- ✓ l'émergence de l'extrémisme religieux favorable aux groupes terroristes ;
- ✓ l'insuffisance de la coopération transfrontalière pour faire face aux menaces terroristes.
- des conflits communautaires entre Ifoghas et Imghads ; Bambara (chasseurs) et Peulhs, Dogons et Peulhs ;
- Les difficultés Dans la mise en œuvre de l'APR, Sont dues aux Tensions; aux Frictions; aux Attaques et aux embuscades etc... ;
- La pauvreté, le sous-développement, l'analphabétisme, l'enclavement et le chômage sont sources de motivation et d'adhésion aux Groupes Terroristes;
- Le retard dans l'application de l'Accord pour la Paix et la Réconciliation (cantonnement, processus du DDR, etc.).

4.2. Environnementale :

Dans un contexte de changements climatiques profonds. Les écosystèmes des Régions du Nord sont très fragiles et ils subissent des dégradations qui sont : la déforestation, la désertification, l'érosion éolienne et hydrique avec l'ensablement des points d'eau, la dégradation des ressources en eaux souterraines etc.

Dans le cadre de l'accord de Paris et du Programme Accéléré de Développement, le Mali programme entre autres :

- le relèvement de l'administration des Eaux et Forêts et celle en charge de l'assainissement et du contrôle des pollutions;
- la lutte contre l'ensablement dans le bassin du fleuve Niger et des infrastructures (routes, périmètres irrigués, etc.) ;
- la Construction de stations d'épuration ;
- la reconstruction pour l'abreuvement des animaux ;
- la sensibilisation des populations.

V. POTENTIALITES ECONOMIQUES :

5.1. zones transfrontalières (Mali-Algérie-Niger) :

Dans son article 43, l'accord pour la paix et la réconciliation stipule que « l'État s'engage à promouvoir les projets de coopération transfrontalière d'initiative locale ». Le Mali est l'un des pionniers de la coopération transfrontalière africaine. À la fin des années 1990, le président du Mali Alpha Oumar Konaré imaginait une Afrique où « la notion de frontière céderait la place à celle de « pays-frontière », zone de soudure et d'échanges, qui verrait les peuples frontaliers occuper des écoles, des postes de sécurité, des marchés et des centres de santé communs. Ainsi les zones frontalières, échappant à l'absurde tracé géométrique colonial, deviendraient des espaces de mouvance et de solidarité pour des peuples ayant souvent en commun la même langue et la même culture.

Aussi, la Constitution malienne de 1992 stipule dans son article 117 que « La République du Mali peut conclure avec tout État africain des accords d'association ou de communauté comprenant abandon partiel ou total de souveraineté en vue de réaliser l'unité africaine ». Du côté algérien, un décret de décembre 1994 autorise et encadre le commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali dans le but de « normaliser une pratique légitime basée sur les liens commerciaux traditionnels entre l'Algérie et l'Afrique de l'Ouest dont les us et coutumes précèdent la colonisation ».

Il ne s'agit pas seulement d'accompagner et de renforcer une coopération fondée sur la proximité immédiate, mais sur la route et les échanges. Gao (90 000 habitants) est « la métropole » du nord, installée sur la « charnière » qu'est le fleuve, elle est située à 500 km de la frontière à vol d'oiseau, Kidal (30 000 habitants) est la dernière ville avant la frontière Algérienne distante de plus de 350 km ; elle-même située à 500 km de Tamanrasset (100 000 habitants). Ces longues distances n'empêchent pas le commerce qui lie ces localités.

5.2. Ressources locales :

Les ressources locales (agriculture, la pêche, le tourisme, l'artisanat, l'énergie solaire, les ressources minières, etc.) sont des secteurs créateurs de revenus et d'emplois. La vallée constitue un atout essentiel pour le développement. Le désenclavement et la sécurisation des régions nord permettront sans nul doute une exploitation efficace des ressources locales et le développement.

5.3. Ressources minières:

En plus de gisements des minerais dont les réserves sont évaluées à des milliers de tonnes, des indices de divers minerais sont localisés à travers certaines localités des régions nord du Mali.

Exploration pétrolière : (sources : Ministère des mines, Autorité pour la promotion ; de la recherche pétrolière (2011), CSAO/OCDE)

Plusieurs indices ont révélés la présence de pétrole dans les régions nord du Mali. Ainsi beaucoup de concessions ont été accordées à des sociétés pour des prospections.

En fin 2014, le Mali a procédé à l'annulation d'une dizaine de conventions qui reviendront à l'État et pourront faire l'objet d'autres attributions à des sociétés plus compétentes.

L'exploration dans les zones les plus désertiques est conditionnée par le renforcement des mesures de sécurité.

Avant la crise, une Autorité pour la promotion de la recherche pétrolière (AUREP) a été créée. Actuellement sur les 29 blocs identifiés, 20 sont attribués et on compte 13 sociétés ayant signé des conventions avec le Gouvernement.

Les activités d'exploration des sociétés pétrolières ont été arrêtées du fait de la crise. Pour les relancer, le Gouvernement envisage de mettre en œuvre, dans les trois Régions du Nord, un nouveau projet de recherche et d'exploration pétrolière essentiellement financés à travers des Investissements Privés Directs.

5.4. Tourisme et Artisanat:

L'Office malien du tourisme et de l'hôtellerie tente de convaincre des voyageurs européens qui pourraient si la situation sécuritaire se stabilise, recommencer à promouvoir des destinations dans le sud du pays, voire jusqu'au pays dogon (région de Mopti).

La restauration de la confiance prendra quoi qu'il en soit des années. Ces efforts immédiats mériteraient d'être complétés par une réflexion sur les perspectives à moyen et long terme. En effet, « L'insécurité n'est que l'un des nombreux problèmes affectant le tourisme sur le versant méridional du Sahara.

VI. SITUATION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT:

Le désenclavement des régions du Nord-Mali est une condition indispensable de leur développement. L'objectif fondamental reste donc le désenclavement de ces régions pour assurer les liaisons internes d'une part, et avec les pays voisins d'autre part. Ceci doit permettre de réduire les coûts de transport favorable aux échanges et à une plus grande compétitivité des entreprises et des productions.

Au Mali, la route transsaharienne est de 1 940 km dont 1 240 sont bitumés. La partie restante de la transsaharienne au Mali est constitué de la Route Gao Bourem (dont le bitumage est prévu dans le Projet d'Aménagement de Taoussa) et la Route Bourem - Anefis – Kidal- Tinzaoutène (le tronçon Bourem - Anefis – Kidal a son financement prévu dans le programme indicatif national du 10ème FED)..

6.1. Projets en cours:

Les projets en cours (source rapport annuel d'activité de la DNR) sont :

- la construction et de bitumage de la route Goma Coura-Léré 165 km ;
- la construction et d'amélioration de la route Niono Goma-Coura ;
- la construction et de bitumage de la route Léré-Niafunké 121 km ;
- la construction et de bitumage de la route Niafunké–Goundam–Diré–Tombouctou :198 km

6.2. Projet en instance de démarrage:

Les projets en instance de démarrage sont consignés dans le tableau ci-après.

Tableau 11 : Projets en instance

N°	Activités	Financement		Bureau d'études	Etat d'avancement	Action programmée
		Montant en millions de FCFA	Bailleur de Fonds			
I. ETUDES TERMINEES						
1	Etude de faisabilité économique de la phase II de l'Autoroute Bamako-Ségou	-	BOAD	CIRA/GIC MALI	Rapport d'études économiques transmis à l'EximBank de Chine.	Suite de la requête de financement attendue.
II. ETUDES EN COURS						
2	Etudes de faisabilité technico-économique (Avant-Projet Sommaire ou APS) et d'Avant-Projet Détailé (APD) des travaux de construction et de bitumage de la route Koro-Douentza-Bambara Maoudé-Tombouctou (323 km)	500	BN	NOVEC-MALI/TED (MOD : l'AGETIPE)	Validation APS le 02/11/16. APS définitif fourni le 10.01.17. -rapport APD provisoire déposé le 24/3/17 'validation de 11/04/17	APD final attendu
3	Etudes d'Avant-Projet Sommaire (APS) des travaux de bitumage des voies de raccordement des certaines agglomérations importantes aux réseaux de routes nationales	163,053	BN	2M CONSULT/ALPHA CONSULT	Lettre de commande n°1415/DNR du 04/07/2016 pour démarrer les études à partir du 18/07/2016. Rapport d'établissement fourni le 29/09/2016. Observations de la DNR transmises le 18/10/2016. APS en cours.	Rapport d'APS attendu.
4	Etudes de faisabilité technique, économique, d'impact environnemental et social et de sécurité routière de la route Ansongo-Ménaka-Andéramboukane-Frontière Niger (CU3B : 320 Km)	328,095	UEMOA	BNETD/GIDI/CAFI-B (Etudes en MOD avec AGETIPE)	Projet en MOD avec l'AGETIPE. Réunion de validation du rapport d'établissement le 22/11/2016. Observations DNR transmises le 05/12/2016 'l'AGETIPE a fait une lettre de rappel	Rapport APS provisoire attendu

6.3. PROJECTION A COURT TERMES

TABLEAU 12

N°	Activités	Montant en millions de FCFA	Financement		Etat d'avancement	Action programmée
			Bailleur	Bureau d'études		
1	Etudes techniques d'Avant-Projet Sommaire (APS) et d'Avant-Projet Détaillé (APD) des travaux de construction du 4 ^{ème} Pont sur le fleuve Niger à Bamako et l'aménagement des voies de raccordement	899,750	BN	SCET TUNISIE/NOV EC MALI	Projet de contrat transmis à la DGMP-DSP pour avis.	Signature du contrat et démarrage des études.
2	Assistance Technique pour le projet de construction de la route Bourem-Kidal-Abéïbara-Bouréïssa-Timéaouine-Frontière Algérie vers Silet (350 km)	2,8 millions de Dollars US	BID	-	1 ^{ère} procédure annulée par la BID le 17/12/2015, suite aux rejets de deux propositions sur trois. Nouvelle procédure entamée. Dépôt des manifestations a eu lieu 27 mai 2016. ANO BID obtenu sur la DP. DP transmis à la DFM/METD le 17/10/2016 pour signature et lancement.	Lancement DP.
3	Etudes techniques d'Avant-Projet Détaillé (APD) y compris l'étude économique et l'étude d'impact environnemental et social des travaux de reconstruction et bitumage de la section Sévaré-Douentza (175 Km), ainsi que l'actualisation des études d'APD, économiques et d'impact environnemental et social de la section Douentza-Hombori-Gossi-Gao (383 Km) de la route Sévaré-Gao		BN	Etudes en MOD avec AGETIPE	Convention de maitrise d'ouvrage délégué signée.	

6.4. Projections à long terme:

TABLEAU 13 : Projections à long terme

N°	Activités	Longueur (km)
1	Construction et bitumage de la route Ansongo-Ménaka-Andéramboucane-Frontière Niger	320
2	Construction et bitumage de la route Bourem-Anéfis-Kidal-Timéaouine-Frontière Algérie	665
3	Construction et bitumage de la route Kidal-Ménaka ;	370
4	Construction et bitumage de la route Douentza-Tombouctou y compris le viaduc sur le fleuve Niger à Tombouctou ;	200
5	Construction de la route Anefis-Tessalit-Bordj Baji Moctar	385
6	Construction de la piste Indelimane-frontière Niger	77
7	Construction de la piste Ansongo-Tessi-Frontière Burkina Faso	95
8	Construction de la piste Léré-Fassala	70

6.5. Attente des populations sur le développement des réseaux routiers:

Au vu de la densité faible du réseau routier au Mali et particulièrement au Nord, les attentes de la population en termes d'infrastructures routières sont très nombreuses. Parmi ces attentes, les plus persistantes sont :

- la construction de la route Ansongo-Ménaka-Andéramboucane- Frontière Niger (320 Km) ,
- la construction de la route Bourem-Kidal-Abéïbara-Bouréïssa-Timéaouine-Frontière Algérie vers Silet (350 km),
- la réhabilitation de la section Sévaré-Douentza-Hombori-Gao (520 km),
- la construction de la route Koro-Douentza-Tombouctou (323 Km),
- la construction de la route Gao-Bourem-Taoussa (130 Km),
- la construction de la route Bourem-Anefis-Kidal-Frontière Algérienne (651 Km),
- L'entretien et ou la construction des pistes rurales,
- la construction de l'Aéroport de Kidal, de Taoudeni, de Tessalit, de Ménaka et la réhabilitation de l'Aéroport de Gao.

6.6. Réflexion sur le schéma du réseau routier :

Le gouvernement a toujours accordé une importance au développement du réseau routier en adoptant suivant l'Ordonnance n° 13/CMLN du 8 avril 1971 portant

classement des routes. Ce classement distinguait trois catégories de routes : les routes d'intérêt national, les routes d'intérêt régional et les routes d'intérêt local.

Suivant la loi N°05 041 du 22 juillet portant classification portant principe de classement des routes, les routes furent classées en route d'intérêt nationale, régionale, locale, communale.

Aussi, au vu de l'urbanisation accélérée des grandes villes le gouvernement du Mali a adopté le décret N°2015-0890/PRM du 31 décembre 2015 fixant les emprises et les caractéristiques minimales des différentes catégories de route.

Malgré son importance capitale certaines difficultés sont constatées :

- l'engorgement du trafic dans grands centres urbains et l'insécurité routière ;
- l'insuffisance des ressources allouées à la construction ou réhabilitation des routes ;
- l'occupation anarchique des emprises des routes ;
- l'insuffisance notoire de pistes rurales améliorées permettant l'accès aux services sociaux de base et la desserte des zones de production;
- la vétusté du parc de véhicules.

VII. RECOMMANDATIONS:

A la suite de ce rapport, les recommandations sont les suivantes :

- Procéder dans les plus brefs délais à la construction de la route Gao-Fre Algérie (partie non revêtue de la route transsaharienne) ;
- Réhabiliter la route Sevaré-Gao
- Aménager la route de l'espoir
- Procéder au dragage du fleuve Niger.
- Prendre des dispositions urgentes pour la réparation des bacs en arrêt;
- Préserver le patrimoine routier en assurant un entretien régulier et le respect des emprises définies.
- Assurer la sécurité surtout l'étendue du territoire ;
- Renforcer la coopération bilatérale, régionale et internationale (G5 sahel, la CEDEAO).
- Renforcer et Réhabiliter les structures de santé, recruter et motiver de personnel qualifié;
- Promouvoir les énergies renouvelables ;

VIII. CONCLUSION:

En conclusion nous pouvons dire que chacune des analyses, des pistes de réflexion mérite d'être approfondie, affinée et dans certains cas peut être infirmée par des spécialistes des domaines concernés. En gardant toutefois à l'esprit une vision intégrée et prospective des enjeux. L'ambition qui a guidé l'initiative de la route transsaharienne est toujours vivace auprès des populations du Nord en particulier et du Mali en Général. Le rêve des peuples est de voir le fleuve doté d'un barrage et sa vallée maillée de routes connectées aux axes transsahariens.