

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,
ET DU DESENCLAVEMENT

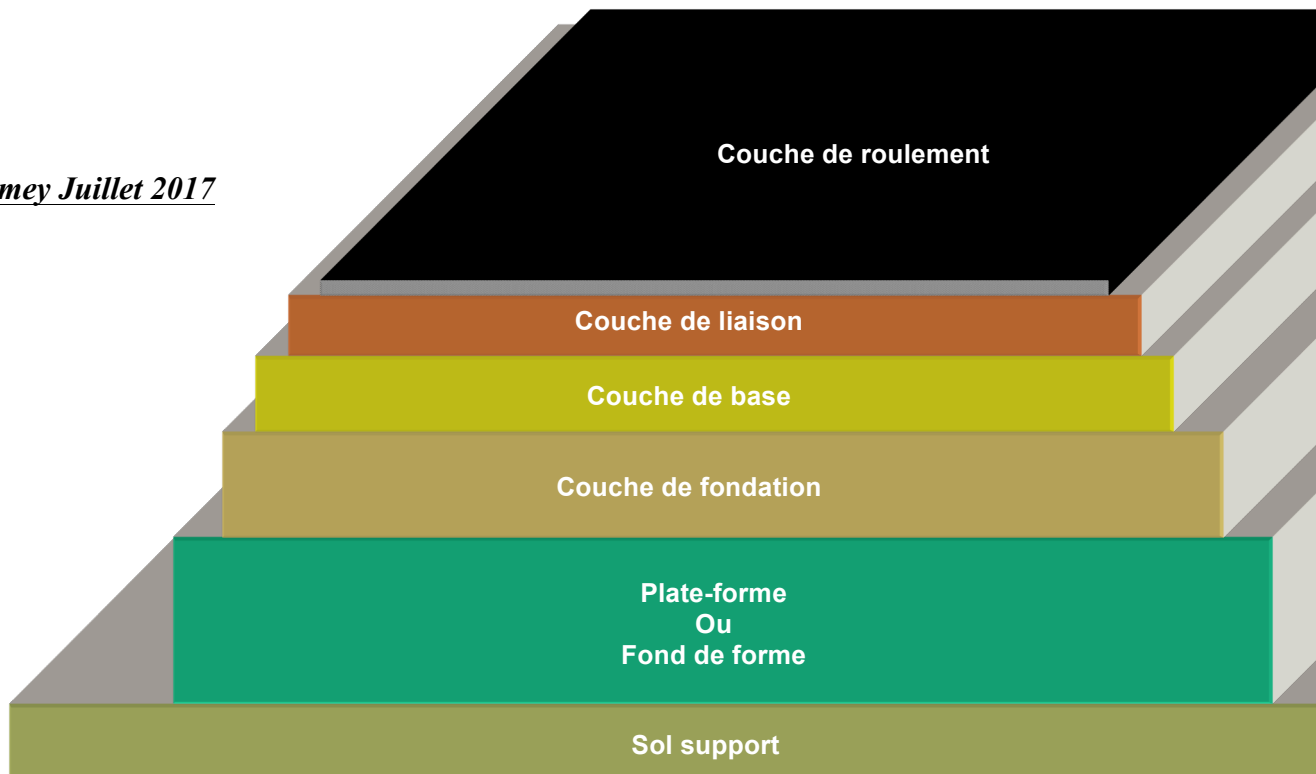
SECETARIAT GENERAL

DIRECTION NATIONALE DES ROUTES

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI

HISTORIQUE DE LA ROUTE AU MALI

Niamey Juillet 2017



Présenté par :

❖ **M. Aboubacar GUINDO**

❖ **Mme COULIBALY Dafa DAMBA**

Table des matières

I.	INTRODUCTION :	5
II.	HISTORIQUE ET EVOLUTION DU RESEAU ROUTIER AU MALI :	6
II.1.	Avant l'indépendance :	6
II.1.1.	Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :	6
II.1.2.	Les types de dégradations sur les routes au Mali :	6
II.1.3.	Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :	6
II.1.4.	Document de transport :	7
II.1.5.	Les modes de transport :	7
II.2.	CINQUANTE ANS APRES L'INDEPENDANCE (1960- 2010) :	7
II.2.1.	Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :	7
II.2.2.	Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :	11
II.2.3.	Document de transport :	13
	Activité commercialisation :	13
II.2.4.	Coût des travaux :	14
II.2.5.	LES MODES DE TRANSPORT :	15
	Infrastructures ferroviaires	16
	Infrastructures aéronautiques	18
	Infrastructures fluviales	19
II.2.6.	LE COUT DE TRANSPORT :	20
	Taxes de droit commun	21
	Taxes concernant tous les usagers de la route	21
	Taxe intérieure sur les produits pétroliers	21
	Recettes de redevances péages	21
	Taxe sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire)	21
	Taxes sur les contrats d'assurance	21
	La visite technique :	22
	Taxes concernant les professionnels du transport routier	22
	Redevances et Droit de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de documents de transports.	22
	La taxe sur les transports routiers :	22
	Droit de traversée routière	23
	Taxes pour les véhicules et matériels de transport à but lucratif pour usage de la voirie de Bamako.	23
II.3.	DE 2010 A 2017 :	24
II.3.1.	Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :	24
II.3.2.	Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :	24
II.3.3.	Document de transport :	27
II.3.4.	Coût des travaux :	27
II.3.5.	Les modes de transport :	28
II.3.6.	Le coût de transport :	29
III.	L'HISTOIRE DE L'EVOLUTION DES ROUTES :	30
III.1.	Aspect physique des chaussées :	30
III.2.	Organisation des structures administratives :	30

III.3.	Moyens propres de financement des projets routiers (études/construction) :-----	38
III.4.	L'impact des grandes institutions de financement :-----	38
III.5.	Instituts de formation :-----	39
IV.	L'HISTOIRE DE LA RTS :-----	39
V.	PERSPECTIVES :-----	44
VI.	DIFFICULTES :-----	46
VII.	RECOMMANDATIONS ET CONCLUSIONS :-----	48
VIII.	ANNEXES-----	50

ABREVIATIONS ET SIGLES :

ADM : Aéroport du Mali
AFD : Agence Française de Développement
AGETIPE : Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt pour l'Emploi au Mali
AGETIER : Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d'Equipements Ruraux
AGEROUTE : Agence d'Exécution Chargée de l'Entretien Routier
ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile
AR : Autorité Routière
ASECNA : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
BAD : Banque Africaine de Développement
BID : Banque Islamique de Développement
BOAD : Banque Ouest Africaine de Développement
BSI : Budget Spécial d'Investissement
CAM : Compagnie Aérienne du Mali
CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CETRU : Cellule des Travaux Routiers d'Urgence
CILSS : Comité Inter-Etat de Lutte Contre la Sécheresse au Sahel
CDMT : Cadre de Dépenses à Moyen Terme
CMDT : Compagnie Malienne pour le Développement Textile
CMC : Conseil Malien des Chargeurs
DBF : **Dakar Bamako Ferroviaire**
CMTR : Conseil Malien des Transporteurs
CNREX-BTP : Centre National de Recherche et d'Expérimentation pour les Bâtiments et Travaux Publics
CPS : Cellule de Planification et de la Statistique
COMANAV : Compagnie Malienne de Navigation
DFM : Direction Financière et du Matériel
DAO : Dossier d'Appel d'Offres
DNM : Direction National de la Météorologie
DNTTMF : Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et F4iviaux
DNR : Direction Nationale des Routes
DNSI : Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique
DRT : Direction Régionale des Transports
EMASE : Entrepôts Maliens au Sénégal
EMACI : Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
EMAMAU : Entrepôts Maliens en Mauritanie
EMAGHA : Entrepôts Maliens au Ghana
EMAGUI : Entrepôts Maliens en Guinée
EMATO : Entrepôts Maliens au Togo
FED : Fonds Européen de Développement
FIDA : Fonds International de Développement Agricole
GIE : Groupement d'Intérêt Economique
IDA : International Développement Association
INFET : Institut National de Formation en Equipement et en Transport
MET : Ministère de l'Equipement et des Transports
MOD : Maîtrise d'Ouvrage Déléguée
NEPAD : Nouveau Partenariat Pour le Développement de l'Afrique
ND : Non Disponible

OMO : Opération de Développement Mil Mopti
OMVS : Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal
OHVN : Office Haute Vallée du Niger
ON : Office du Niger
OHADA : Organisation pour l'Harmonisation des Droits des Affaires en Afrique
OPEP : Organisation des Pays Producteurs du Pétrole
PA : Pistes Améliorées
PACT : Programme d'Amélioration des Corridors de Transport
PL : Poids Lourds
PST : Projet Sectoriel des Transports
PNIR : Programme National d'Infrastructures Rurales
PNB : Produit National Brut
PS : Pistes Saisonnnières
PTF : Partenaires Techniques et Financiers
RAGAAE : Régie Administrative de Gestion de l'Activité d'Assistance en Escal
RB : Routes Bitumées
RTM : Routes en Terre Moderne
RN : Routes Nationales
RR : Routes Régionales
RL : Routes Locales
RC : Routes Communales

SDAU : Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
SDR : Service des Donnés Routières
SONAM : Société Navale Malienne

SSATP : Programme de Politique de Transport en Afrique Subsaharienne
SRR : Service de Renforcement des Routes
UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

I. INTRODUCTION :

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

Le Pays comprend dix (10) régions administratives plus un District (Bamako) et est caractérisé par son double enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports internationaux de marchandises. Bamako, la capitale économique et politique du pays, est situé environ 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche. La densité routière réelle est actuellement de 1,33 km/100 km² contre une densité cible de 7,17 km/100 km². Cette densité est parmi les plus faibles du monde et de la sous-région (3,1 km/100 km² pour la CEDEAO et 4,7 km/100 km² pour le continent africain) mettant ainsi en exergue le degré d'enclavement du Mali.

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

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

II. HISTORIQUE ET EVOLUTION DU RESEAU ROUTIER AU MALI :

II.1. Avant l'indépendance :

II.1.1. Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :

A la veille de l'indépendance Nationale en 1960, le Mali disposait d'un réseau routier entretenu de 4000 km dont 370 km de routes bitumées Bamako — Bougouni (165 km), Bamako — Ségou sur 192 km, Bamako — Kati (13 km) et 3630 km de routes en terre difficilement praticables en toutes saisons.

II.1.2. Les types de dégradations sur les routes au Mali :

Sur les routes bitumées :

Les dégradations de types A :

Les déformations, les faïençages et fissurations longitudinales.

Les dégradations de type B :

Fissurations transversale, Nid-de-poule, arrachements, épaufrures de rive.

Les autres dégradations :

Erosion ou obturation des fossés, ensablement et végétation, etc.

Sur les routes non bitumées :

Dégradations structurelles :

Les ravines, les tôles ondulées, déformation et nid-de-poule.

Les dégradations dues au drainage :

Bourbier, tête de chat et obturation des fossés

II.1.3. Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :

La fourniture de tous les matériaux destinés directement ou indirectement à l'exécution des travaux, incombe entièrement à l'Entrepreneur. Il doit en soumettre la provenance au Maître d'œuvre, avant d'entreprendre leur mise en œuvre.

Les matériaux à utiliser sont de deux types :

- a) les matériaux naturels issus du site lui-même pour tous les terrassements, les couches de roulement et les granulats intervenant dans la composition des bétons éventuels, et des revêtements hydrocarbonés ;
- b) les matériaux provenant de fournisseurs extérieurs (liants hydrauliques, liants hydrocarbonés, fers à béton, pavés, panneaux de signalisation, peinture pour signalisation horizontale, garde-corps, etc.).

II.1.4. *Document de transport :*

Le transport routier est régi par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux, sous régionaux et bilatéraux. Ces textes visent à régulariser le fonctionnement des transports routiers de marchandises au Mali. Tout véhicule en circulation sur le territoire malien doit avoir une carte grise, une vignette, un certificat de visite technique et une assurance en cours de validité. Le personnel (conducteur) doit avoir en possession un permis ou une autorisation de conduire.

Pour les activités commerciales, la personne morale doit posséder une carte de transport pour l'exercice de la fonction transport.

II.1.5. *Les modes de transport :*

Le transport au Mali est effectué par cinq (5) modes : Terrestre, Ferroviaire, Fluvial, Aérien et Maritime. Le marché des transports au Mali est une grande chaîne constituée de deux maillons fondamentaux:

II.2. CINQUANTE ANS APRES L'INDEPENDANCE (1960- 2010) :

II.2.1. *Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :*

Le réseau routier joue toujours un rôle vital dans l'économie des pays, et l'état de son infrastructure est par conséquent crucial. Si les routes, tant principales que rurales, ne sont pas correctement entretenues en temps opportun, elles se dégradent inexorablement, entraînant une augmentation des coûts d'exploitation des véhicules, un accroissement du nombre d'accidents et une baisse de la fiabilité des services de transport. Lorsque les réparations ne peuvent plus être retardées, elles nécessitent souvent d'important travaux de restauration, voire de rénovation, qui sensiblement plus coûteux que des travaux plus simple d'entretien entrepris plus tôt. La nécessité de protéger le réseau et de le conserver en bon état est d'une importance capitale qui a souvent priorité sur de nouveaux investissements.

L'entretien routier exige un certain nombre de compétences techniques et organisationnelles ; les chantiers sur les routes en exploitation rendent les travaux potentiellement dangereux tant pour les ouvriers que pour les usagers de la route. Les routes constituent un très important investissement national ; elles doivent être entretenues pour que leur état demeure satisfaisant et pour qu'elles offrent une sécurité suffisante à des vitesses appropriées et à un faible coût pour les usagers. Un entretien tardif ou insuffisant se traduira par une augmentation des coûts et réparation, par des coûts de circulation plus élevés, des désagréments accrus pour les usagers et une détérioration de la sécurité.

Par conséquent, l'entretien routier est une fonction essentielle et doit être réalisée à temps.

La Période allant de 1960 à 1970 :

Vaste programme avec le FED et USAID qui a abouti à 1224 kilomètres de routes bitumées.

Le pont des martyrs sur le fleuve Niger à Bamako achevé en 1961 et le pont du Bani sur le fleuve Bani à Douna dans la région de Ségou sur la RN 6 au PK 270, construit en 1967 constituaient les deux ouvrages d'art importants de cette époque.

Le besoin d'entretien des investissements déjà réalisés est apparu comme une nécessité qui a conduit les Autorités à adopter une politique de gestion routière dans le double souci de sauvegarder le patrimoine existant d'une part et poursuivre son développement sur la base de critères de hiérarchisation des priorités en tenant compte de la rentabilité économique en premier essor.

Ce qui a abouti à l'élaboration de plans nationaux et programmes sectoriels des transports avec la définition d'un réseau routier prioritaire.

La Période allant de 1970 à 1992 :

De 1970 à 1992 grâce à l'aide des partenaires au développement, cinq (5) projets routiers du Mali ont permis la réhabilitation ou la construction d'environ 2500 km de routes bitumées, 1500 km de routes en terre moderne et 3000 km de pistes améliorées.

1^{er} projet routier : 1450 km de pistes agricoles (BM, KFW) pour 16 millions de dollars US en 1970,

2^e projet routier : pistes agricoles et Bamako-Ségou pour 9 millions de dollars US en 1973,

3^e projet routier : en 1976 10 millions de dollars US pour financer les pistes agricoles de la part de la Banque Mondiale,

4^e projet routier : Banque Mondiale et la Suisse, 17 millions de dollars US en 1981,

5^e projet routier : BM, Suisse, BAD pour 73,4 millions de dollars US en 1985.

La valeur de ce patrimoine est estimée à 500 milliards de francs CFA environ.

La Période allant de 1992 à 2002 :

De 1992 à juin 2002, avec le démarrage effectif du Projet Sectoriel des Transports (PST), en 1994, il a été réalisé

- l'entretien périodique de 788 km de routes bitumées
- la réhabilitation de 393 km de routes bitumées 1 355 km de routes en terre et 615 km de pistes améliorées ;
- l'aménagement de la Voie Express de Bamako ;
- l'entretien courant de 8500 km routes prioritaires par an.
- la construction du pont FAHD IBN ABDEL AZIZ

L'organisation de la Coupe d'Afrique des Nations en 2002 d'une part et la mise œuvre des aménagements inscrits dans le cadre du Projet Développement Urbain et Décentralisation (PDUD), d'autre part, ont permis la réalisation de 110,8 km de voies urbaines dans les villes de Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et le District de Bamako.

Ces investissements représentent un montant total estimé à 27.921,5 millions de francs cfa., environ.

La valeur des investissements pour la période concernée est estimée à 324.419 millions de francs cfa, environ.

La Période allant de juin 2002 à 2010 :

Un caché tout particulier a été mis en matière de désenclavement intérieur et extérieur du pays à travers :

Ce qui a permis la réalisation de 295 km de routes bitumées pour un montant de 30.382 millions de francs cfa et 40 km de routes en terre pour un montant de 1.061 millions de francs cfa.

Il s'agit des projets ci-après :

- Kayes-Sandaré : 30,8 km sur 140 km ;
 - Sandaré-Diéma : 46,9 km sur 134 km ;
 - Bamako-Kolokani-Didiéni : 79,2 km sur 165 km ;
 - Sienso-Ouan et Tion-Bénéna : 25,6 km sur 128 km ;
 - Markala-Niono : 31,5 km sur 75 km ;
 - Sikasso-Koloko : 29,25 km sur 44 km
- ; - Nioro-Gogui: 25,6 km sur 65 km ;
- Voies urbaines de Bamako : 9,9 km ;
 - Bamako-Naréna 16,2 km sur 90 km ; -
- Didiéni-Goumbou-Nara : 10,5 km sur 209 km :
- Banamba-Niono : 16,8 km sur 210 km ;
 - Nara-Niono : 12 km sur 240 km.

En résumé, en 50 ans, le Mali a construit 15620 km de routes toutes catégories confondues, soit en moyenne 347 km par an, dont 75 km de routes bitumées, 41 km de routes en terre moderne et 231 km de pistes améliorées. La densité routière quant à elle, est passée de 0,07 à 1,33 km/100km² ; soit une augmentation de 1,26 en 45 ans.

L'évolution du capital routier malien par catégorie routière est présentée dans le tableau ci-après :

Code	Catégorie route	Années						Observations
		1960	1970	1980	1990	2000	2010	
A	Routes bitumées							
	Longueur km	370	1634	1760	2305	2871	3748	Urbaines = 188km
	Accrois. km	0	1264	126	545	566	877	
	Accrois. Total %		341,6	7,7	31	24,5	30,5	
	Accrois. moyen annuel période %	5,3						max = 16% de 1960 à 1970
B	Routes en terre moderne							
	Longueur km	0	0	300	1096	1397	1834	
	Accrois. km	0	0	0	796	301	437	
	Accrois. Total %	0	0	0	265,3	27,5	31,3	
	Accrois. moyen annuel période %	7,5						max = 13,8% de 1980 à 1990
C	Pistes améliorées							
	Longueur km	500	1950	2950	4350	6144	10908	Urbaines = 702km
	Accrois. km	0	1450	1000	1400	1794	4764	
	Accrois. Total %	0	290	51,3	47,46	41,2	77,5	
	Accrois. moyen annuel période %	7,0						max = 14,6% de 1960 à 1970
A+B+C	Total réseau							
	Longueur km	870	3584	5010	7751	10412	16490	Urbaines = 890km
	Accrois. km	0	2714	1426	2741	2661	6078	
	Accrois. Total %	0	312	40	55	34	58	
	Accrois. moyen annuel période %	6,8						max = 15,2% de 1960 à 1970

Source : DNR

Etat actuel des investissements routiers :

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

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

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

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

Globalement, le réseau aménagé est donc bon et passable à 35% et mauvais à 65%.

Les types de dégradations sur les routes au Mali :

Sur les routes bitumées :

Les dégradations de types A :

Les déformations, les faïençages et fissurations longitudinales.

Les dégradations de type B :

Fissurations transversale, Nid-de-poule, arrachements, épaufrures de rive.

Les autres dégradations :

Erosion ou obturation des fossés, ensablement et végétation, etc.

Sur les routes non bitumées :

Dégradations structurelles :

Les ravines, les tôles ondulées, déformation et nid-de-poule.

Les dégradations dues au drainage :

Bourbier, tête de chat et obturation des fossés

II.2.2. Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :

Graveleux latéritiques naturels :

Les graveleux latéritiques naturels doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- absence de matières organiques, (tolérance 0,5 %),
- granularité 0 /20 ou 0 / 31,5
- indice de plasticité (IP) : ≤ 20 pour la couche de fondation, ≤ 15 pour la couche de base ou de roulement
- limite de liquidité $LL \leq 35$ pour les couches de fondation et de base
- indice portant californien (CBR) supérieur ou égal à 40 pour des échantillons compactés à 95% de l'Optimum Proctor Modifié (OPM) et après 4 jours d'immersion,
- masse volumique sèche à 98 % de l'OPM supérieure ou égale à 2 t/m³.

Matériaux fins :

Les matériaux fins doivent être des sables légèrement argileux ou argilo-limoneux répondant aux spécifications suivantes :

- passant au tamis de 80 t inférieur ou égal à 35 %,
- indice de plasticité (IP) inférieur ou égal à 30,
- indice portant californien (CBR) supérieur ou égal à 20 pour des échantillons compactés à 95 % de l'Optimum Proctor Modifié (OPM) et après 4 jours d'immersion,
- gonflement linéaire dans le moule CBR inférieur ou égal à 1 %.

Route revêtues :

Graveleux latéritiques naturels :

Fuseau granulaire : 0/20 ou 0/31,5

% fines \leq 20%

CBR \geq 30

Béton bitumineux Granulats :

Classe granulaire 0/10 ou 0/14

Coefficient Los Angeles $<$ 30

Liants :

Bitume : 60/70 ou 80/100

% liant : 5,5%

Tout venant concassé :

classe granulaire : 0/31,5

Coefficient Los Angeles : 40

Enduit superficiel :

Liant :

Bitume :60/70 ou 80/100

Granulats :

classe granulaire :4/6 ; 6,3/10 ; 10/14

coefficient Los Angeles : 25

micro deval(MDE) ≤ 30

Imprégnation :

Liant : Cut-back (bitume fluidifié) de viscosité 0/1

II.2.3. Document de transport :

Le transport routier est régi par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux, sous régionaux et bilatéraux. Ces textes visent à régulariser le fonctionnement des transports routiers de marchandises au Mali. Tout véhicule en circulation sur le territoire malien doit avoir une carte grise, une vignette, un certificat de visite technique et une assurance d'une durée de validité d'un an. Le personnel (conducteur) doit avoir en possession un permis ou une autorisation de conduire.

Activité commercialisation :

Toute personne physique ou morale voulant exercer la profession de transporteur routier de personnes ou de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre doit avoir un agrément.

Cet agrément donne lieu à la délivrance d'une carte professionnelle. Comme conditions à remplir, le candidat devra justifier d'une capacité professionnelle et être inscrit au registre des transporteurs.

La capacité professionnelle est constatée par une attestation délivrée par le Haut-Commissariat de la Région ou du District de Bamako après avis de la commission régionale du transport routier.

Le registre des transporteurs est tenu au niveau de chaque direction régionale des transports. Les inscriptions sont distinctes suivant que l'activité de transport est exercée pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Aussi la personne doit avoir une carte de transport national ou international de validité un an.

Le Mali recommande également de mener une étude pour l'élaboration d'une réglementation communautaire sur l'accès et l'exercice de la profession des transporteurs inter-états dans le cadre de l'UEMOA.

II.2.4. Coût des travaux :

Au total, les investissements cumulés portent à la fin de cette période à 14.486 km de routes, en terme de nouvelles constructions, de reconstruction, de réhabilitation et d'entretien périodique, (dont 3.200 km de routes bitumées et 11.286 km de routes en terre et de pistes améliorées).

La valeur du patrimoine routier est estimée à ce jour, en francs courant, à près de 750 milliards de francs cfa environ.

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

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

Source : DNR

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

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

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

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

II.2.5. LES MODES DE TRANSPORT :

Transports routiers :

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

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

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

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

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

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

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

Transports ferroviaires

Infrastructures ferroviaires

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

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

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

Etat du réseau ferroviaire

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

Capacité de la voie ferrée

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

Gestion et exploitation de la voie ferrée

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

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

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

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

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

Transports aeriens

Infrastructures aéronautiques

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

Etat actuel

A part les aérodromes de Bamako-Sénou, Mopti, Tombouctou, Nioro, Kayes et sikasso qui ont bénéficié de travaux de réhabilitation ou qui sont en cours pour plus de 14 milliards dans le cadre du PST1, tous les autres aérodromes principaux et secondaires sont en très mauvais état et nécessitent des travaux de réhabilitation. Avant les années 90, la DNAC bénéficiait d'un budget annuel d'entretien des pistes d'aérodromes de 12 millions de francs CFA, les travaux étant réalisés par Subdivisions des TP. Mais depuis 1990, cette contribution a été supprimée, mettant ainsi en péril la vie des pistes qui se sont très vite dégradées faute d'entretien. Aussi, l'entretien des aérodromes passe nécessairement par son financement régulier, éventuellement sur le fonds spécial ASECNA avec la participation des ADM.

Capacité

Pour les aérodromes principaux, la longueur des pistes varie de 900 à 2700 m (Bamako-Sénou), la largeur de 30 à 45 m et la portance maximale est le Boeing 747 pour la piste de Bamako-Sénou et le Boeing 727 pour les autres aéroports internationaux. Il y'a lieu de souligner toutefois, que pour que les Boeing 747 atterrissent actuellement sur la piste de Bamako-Sénou leur capacité doit être réduite de 20%. Ce qui est très pénalisant pour ce type d'aéronef. Aussi, le prolongement de cette piste de 500 m est envisagé pour recevoir les Boeing 747 en pleine capacité. Pour les aérodromes secondaires, la longueur des pistes varie de 900 à 1900 m, la largeur de 30 à 80 m et la portance maximale est de 5,7 tonnes. Pour les aérodromes privés, la longueur des pistes varie de 800 à 2000 m, la largeur de 25 à 30 m et la portance maximale est de 40 tonnes.

Gestion et exploitation

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

L'exploitation commerciale des aérodromes est assurée par les ADM et le transport aérien par les compagnies locales et étrangères. Cependant, la mise en concession des aéroports de Bamako-Sénou, Mopti et Tombouctou, envisagée dans le cadre du PST 1 et dont les négociations ont plusieurs fois échoué, doit être concrétisée à terme pour la relance du secteur.

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

Equipements aéronautiques

Ce sont des équipements de communication aéronautique, de navigation aérienne et de météorologie. Seuls les aérodromes internationaux sont suffisamment équipés, Bamako - Sénou étant le mieux équipé. Les autres aérodromes principaux souffrent

par contre d'un manque d'équipements. Les aérodromes secondaires ne disposent pas d'équipements.

Transport fluvial :

Infrastructures fluviales

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

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

Etat actuel

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

Capacité

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

Gestion et exploitation

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

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

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

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

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

Equipements fluviaux

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

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

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

II.2.6. LE COUT DE TRANSPORT :

Depuis 1992, tous les tarifs pour le transport de personnes et le transport de marchandises ont fait objet d'une libéralisation totale. En principe, cela devrait se traduire par des prix négociés sur la base des coûts réels du transporteur offrant ses services. Le Conseil Malien des Transporteurs Routier a mis en place en 2005 un tarif de référence tant pour le transport de marchandises que pour le transport de personnes qui est largement appliqué par les différents Syndicats des Transporteurs.

Les prix du transport sont négociés en général, ils oscillent pour les marchandises solides entre 112 et 180 FCFA par t/km et pour les voyageurs entre 9 et 13 FCFA par V/km.

NB : Ces intervalles de prix varient en fonction du prix du carburant à la pompe.

Un élément non négligeable dans le secteur des transports routiers est malheureusement la situation des tracasseries sur les corridors internationaux routiers qui contribuent à renchérir les coûts des marchandises tant à l'exportation qu'à l'importation. Cette situation n'est pas inconnue dans d'autres pays de la région. C'est la conséquence d'une méconnaissance de la réglementation en vigueur d'une part et une source de revenu pour des fonctionnaires d'autre part.

Les coûts additionnels causés par les tracasseries sont de l'ordre de 6 à 10 % du tarif appliqué selon le corridor de transit utilisé.

C'est un problème de fond dans le sens où le transporteur, qui méconnaît ou n'applique pas la réglementation et par souci d'éviter des problèmes, préfère payer une certaine somme qui peut être qualifiée d' « impôt libérateur ».

Les activités de transport routier, notamment marchandes sont assujetties au régime fiscal de droit commun et à des taxes spécifiques dont certaines concernent tous les usagers de la route et d'autres seulement les professionnels du transport routier.

Taxes de droit commun

Ce sont les suivantes :

- Les droits d'importation,
- La taxe sur la valeur ajoutée,
- L'impôt sur les sociétés,
- Contribution des patentes,
- Les taxes sur les salaires,
- La contribution forfaitaire à la charge des employeurs,
- La taxe de formation professionnelle,

Taxes concernant tous les usagers de la route

Taxe intérieure sur les produits pétroliers

Le montant perçu par l'autorité routière sur chaque litre de carburant est de 25 francs CFA par litre de super carburant, d'essence et de gas-oil conformément à l'article de l'arrêté n°09-1145/MEF-MET-SG du 15 mai 2009.

Ce taux est susceptible de modification en fonction des conditions économiques et de la fluctuation des prix des produits pétroliers. La redevance routière est perçue sur chaque litre de carburant consommé sur la route.

Le carburant destiné à l'énergie et les sociétés minières sont exonérés de la redevance d'usage routier.

Recettes de redevances péages

Les tarifs unitaires des péages routiers sont fixés à :

- ✓ 500 F CFA pour un véhicule léger d'une hauteur inférieure à 2,55 mètres
- ✓ 1 000 F CFA pour les véhicules admis au transport public de plus de 13 personnes payantes ;
- ✓ 500 F CFA par essieu pour tout véhicule poids lourd ou d'une hauteur supérieur en égale à 2,55 mètres.

Taxe sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire)

Les vignettes d'engins à deux roues sont disponibles dans les mairies à travers le pays.

Les vignettes des voitures, camions, citernes et gros porteurs sont vendues uniquement dans les centres des impôts à travers le pays. Leurs prix varient selon la puissance des moteurs. Ainsi, la vignette des véhicules de 2 à 6 CV coûte 7 000 Fcfa contre 13.000 Fcfa pour les véhicules de 7 à 9 CV. Les propriétaires de véhicules de 10 à 14 CV, déboursent 32 000 Fcfa contre 50 000 Fcfa pour les véhicules de 15 à 19 CV. A partir de 20 CV et au-delà, il faut payer 75 000 Fcfa.

Taxes sur les contrats d'assurance

Une assurance automobile est une assurance qui couvre les dommages causés « avec » ou « à » un véhicule automobile.

L'assurance est une technique fondée sur l'esprit de solidarité. Cette solidarité est nécessaire pour le cas spécifique de l'assurance automobile puisqu'il est évident que

chaque utilisateur pris isolément ne peut pas faire face aux dégâts corporels et/ou matériels importants que les engins sont susceptibles de causer.

La visite technique :

Les véhicules personnels sont soumis à la visite technique chaque année. Les véhicules utilisés pour le transport routier doivent en principe effectuer cette visite :

- ✓ Tous les 6 mois pour les véhicules de transport de marchandises et
- ✓ Tous les 4 mois pour les véhicules de transport public de personnes.

Il est difficile de vérifier si ces règles sont respectées. Il semble en tous cas que peu de contrôles systématiques soient effectués.

Le Ministre de l'Équipement et des Transports a concédé ces visites techniques à un organisme privé « Mali techni-system ». Les tarifs par types de véhicules sont présentés dans le tableau suivant :

Tarifs des visites techniques par types de véhicules

	Poids lourd d'un poids supérieur à 3T 500	Véhicules de moins de 3T 500	Véhicules personnels
Visite technique (Fcfa)	8.000	6.000	5.000
Reprise de visite technique (Fcfa)	2.500	2.100	1.750

Taxes concernant les professionnels du transport routier

Ces taxes sont les suivantes :

Redevances et Droit de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de documents de transports.

Le décret n°07-075 P-RM du 08 mars 2007 a institué les redevances au titre des prestations de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux et de ses services régionaux et subrégionaux. Il s'agit des redevances spécifiques aux transports routiers, perçues en contrepartie des prestations fournies pour :

- ✓ La délivrance de permis et d'autorisation de conduire ;
- ✓ L'établissement de la carte grise ;
- ✓ La délivrance de la carte de transport ;
- ✓ L'établissement des procès-verbaux de constatation pour l'immatriculation, la mutation, le duplicata et le renouvellement de la carte grise des véhicules automobiles et engins à deux roues ;
- ✓ L'émission de lettres de voiture.

La taxe sur les transports routiers :

La taxe sur les transports routiers est due par tous les transporteurs publics routiers de personnes et de marchandises dont les véhicules sont immatriculés au Mali. On estime qu'environ 80% des transporteurs la règlent effectivement.

La taxe acquittée par les transporteurs libère ceux-ci de la contribution de patentes, de la cotisation de la Chambre de Commerce et d'Industrie et de taxe sur les

véhicules dont ils sont normalement redevables au titre de leur activité de transporteur.

Conformément aux dispositions du Code Général des Impôts, le paiement de cette taxe libère les transporteurs dont le chiffre d'affaire annuel afféré à l'activité de transport ne dépasse pas trente millions de francs (30 millions FCFA) de tous autres impôts, droits et taxes professionnels.

Tarifs de la taxe sur les véhicules affectés au transport public de personnes

Nature du véhicule	Ayant moins de 10 ans d'âge	Ayant plus de 10 ans d'âge
16 places ou moins	128.000 F CFA	88.000 F CFA
Entre 17 et 35 places	168.000 F CFA	116.000 F CFA
Entre 36 et 45 places	253.000 F CFA	174.800 F CFA
46 places ou plus	326.600 F CFA	230.000 F CFA

Tarifs de la taxe sur les véhicules affectés au transport public de biens

Nature du véhicule	Ayant moins de 10 ans d'âge	Ayant plus de 10 ans d'âge
10 tonnes au moins	188.600 F CFA	133.400 F CFA
Entre 10 et 15 tonnes	243.800 F CFA	170.200 F CFA
Entre 15 et 24 tonnes	317.400 F CFA	220.800 F CFA
Plus de 24 tonnes	414.000 F CFA	289.800 F CFA

Droit de traversée routière

Communément appelé *DTR*, le droit de traversée routière était perçu sur tous les véhicules de transport commercial de personnes et de marchandises chargés ou vides et empruntant un axe interurbain ou un axe international. Ce poste de contrôle a été supprimé au profit des postes de péages.

Exemple de tarification au temps du DTR

Catégorie de route	Véhicules de 10pl ou 10 T au moins	Véhicules de 17 à 22pl ou 11 à 15 T	Véhicules de 23pl ou 16 T ou plus
Route bitumée (A)	565 F CFA	705 F CFA	1 175 F CFA
Route en terre moderne (B)	375 F CFA	470 F CFA	785 F CFA
Piste (C)	190 F CFA	235 F CFA	390 F CFA

Taxes pour les véhicules et matériels de transport à but lucratif pour usage de la voirie de Bamako.

En application de l'ordonnance 79-79 CMLN du 28 juin 1979, la mise en exploitation de tous véhicules et matériels de transports à but lucratif est subordonnée à une

demande adressée au Gouverneur du District de Bamako pour l'obtention de la carte et de l'autorisation de circuler dans la ville de Bamako qui donne droit à perception des montants suivants :

- ✓ Nouvelle carte :..... 5000 F CFA/an
- ✓ Autorisation permanente5000 F CFA/an

II.3. DE 2010 A 2017 :

II.3.1. *Etat du réseau routier (revêtue/non revêtue, type de dégradation) :*

L'état d'entretien du réseau routier s'est fortement amélioré. En 2008, l'entretien routier a porté sur 3569 km de routes bitumées, 6941 km de route en terre et 2 200 km de pistes agricoles pour un montant de 8 789 870 000 FCFA.

La construction des routes bitumées a été 150 km en 2010, 294 km en 2011, 1km en 2012 et 75km en 2013. Les pistes construites ou réhabilitées étaient de 971 km en 2010, 5037 km en 2011, 145km en 2012, 0km en 2013 ; 140km en 2014 et 0,0 km en 2015.

II.3.2. *Matériels et Matériaux utilisés pour la Construction/Entretien :*

Les matériaux nécessaires à l'exécution des remblais, au rechargement des talus ou à l'élargissement de la plate-forme, sont originaires d'emprunts fournissant des sols graveleux (s'il en existe dans la zone des travaux) répondant aux spécifications requises pour ce type de travaux, situés dans la mesure du possible, à moins de 1000 mètres de l'ouvrage à réaliser. Ils peuvent également provenir de déblais, si la qualité de ceux-ci s'y prête.

Les matériaux pour remblais doivent être exempts de tous éléments végétaux, d'humus, de matières organiques et de micro-organismes (la teneur maximale en matières organiques est de 1 %), et de grosses pierres (maximum 5 cm).

Les matériaux utilisés doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- courbe Proctor: à faible convexité,

- indice de plasticité (IP) pour les matériaux graveleux : ~ 20
- IP pour les sables limoneux : < 25
- Limite de liquidité : < 60
- indice portant CBR. après 4 jours d'immersion pour le corps de remblai : ~ 5 à 90 % de l'OPM

Les matériaux pour couche de substitution doivent avoir des caractéristiques similaires à ceux utilisés en remblais, sauf pour le CBR qui doit être ~ 15 à 95 % de l'OPM. L'épaisseur de la couche de substitution est au minimum de 30 cm, et variable suivant l'indice portant CBR des couches inférieures.

Matériaux pour corps de chaussée, couche de roulement et équipements routiers ou de régulation de trafic

Graveleux latéritiques naturels

Les graveleux latéritiques naturels doivent présenter les caractéristiques suivantes :

- absence de matières organiques, (tolérance 0,5 %),
- granularité 0 /20 ou 0 / 31,5
- indice de plasticité (IP) : ≤20 pour la couche de fondation, ≤15 pour la couche de base ou de roulement
- limite de liquidité $LL \leq 35$ pour les couches de fondation et de base
- indice portant californien (CBR) supérieur ou égal à 40 pour des échantillons compactés à 95% de l'Optimum Proctor Modifié (OPM) et après 4 jours d'immersion,
- masse volumique sèche à 98 % de l'OPM supérieure ou égale à 2 t/m^3 .

Matériaux fins

Les matériaux fins doivent être des sables légèrement argileux ou argilo-limoneux répondant aux spécifications suivantes :

- absence de matières organiques, (tolérance 0,5 %),
- passant au tamis de 80 t inférieur ou égal à 35 %,
- indice de plasticité (IP) inférieur ou égal à 30,
- indice portant californien (CBR) supérieur ou égal à 20 pour des échantillons compactés à 95 % de l'Optimum Proctor Modifié (OPM) et après 4 jours d'immersion,
- gonflement linéaire dans le moule CBR inférieur ou égal à 1 %.

Route revêtues

Graveleux latéritiques naturels

Fuseau granulaire : 0/20 ou 0/31,5

% fines \leq 20%

CBR \geq 30

Béton bitumineux

Granulats

Classe granulaire 0/10 ou 0/14

Coefficient Los Angeles $<$ 30

Liants

Bitume : 60/70 ou 80/100

% liant : 4,2-5,5%

Tout venant concassé
classe granulaire 0/31,5
Coefficient Los Angeles 40
Enduit superficiel
Liant :
Bitume : 60/70 ou 80/100
Granulats :
classe granulaire : 2/4 ; 4/6 ; 6/10 ; 10/14
Coefficient Los Angeles : 25
Micro deval (MDE) : ≤30
Imprégnation
Liant : Cut-back (bitume fluidifié) de viscosité 0/1
Equipements routiers ou de régulation de trafic
Panneaux de signalisation verticale, supports et accessoires
Les panneaux seront réalisés avec des laminés (acier aluminé) de l'épaisseur prescrite à la convention internationale. Ils seront retro réfléchissants sur toute leur surface, à l'exception des symboles. La couleur du fond doit être de teinte blanche. Les symboles et inscriptions seront noirs, les panneaux seront de taille normale.

II.3.3. Document de transport :

Toute personne physique ou morale voulant exercer la profession de transporteur routier de personnes ou de marchandises pour compte d'autrui ou pour compte propre doit avoir un agrément.

Cet agrément donne lieu à la délivrance d'une carte professionnelle. Comme conditions à remplir, le candidat devra justifier d'une capacité professionnelle et être inscrit au registre des transporteurs.

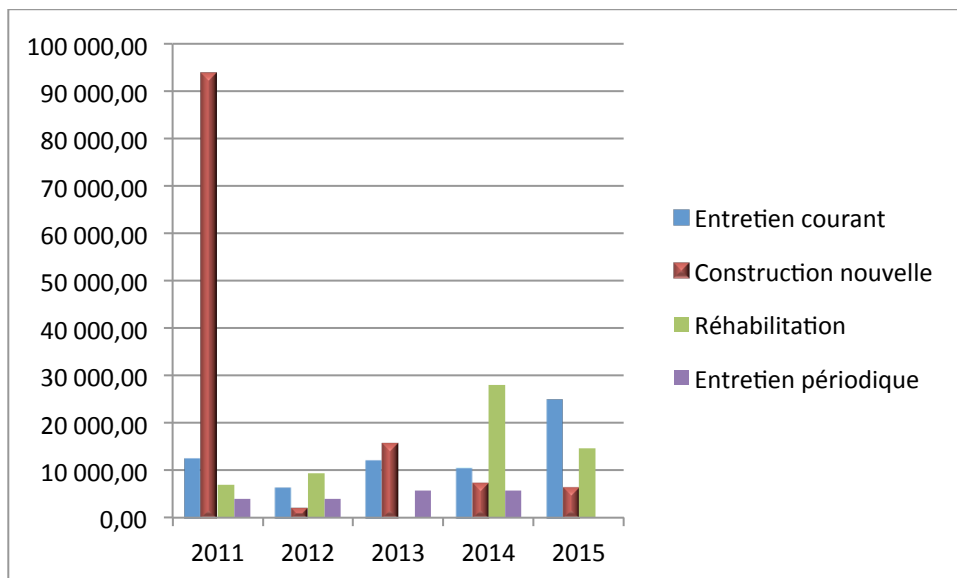
Dans la perspective de l'application des dispositions du Règlement 14 et des feuilles de route de l'UEMOA, le Mali a pris deux dispositions réglementaires suivantes:

- ✓ L'instruction interministérielle N°09-0003/MET-MEF-MSIPC-SG du 05 Août 2009 fixant les modalités de contrôle de la charge à l'essieu.
- ✓ L'instruction interministérielle N°10-001/MET-MEF-MSIPC-SG du 07 Juin 2010 fixant les modalités de contrôle du Poids Total Autorisé en Charge (PTAC).

Actuellement seules les dispositions de la première instruction interministérielle de 2009 sont appliquées.

II.3.4. Coût des travaux :

Les coûts des travaux en millions de F.CFA



II.3.5. Les modes de transport :

Transport terrestre

Le parc routier commercial est passé de 17543 véhicules en 2008, 18482 en 2009, 16 562 en 2010, 20543 en 2011, 18155 en 2012, 21087 en 2013, 27869 en 2014 et 30921 en 2015 soit une augmentation de 1.8% par rapport à 2014. En 2015, les 30921 cartes de transport ont été délivrées comme suit : 82% à Bamako, suivi de Sikasso avec 12 %, Ségou 2%, Kayes 2%, Mopti 0.57 %. Les nouvelles immatriculations de véhicules routiers qui étaient de 2 577 unités en 1994 concernaient 12 926 en 2008, 79 085 en 2009, 18 201 en 2010, 21 515 en 2011, 18 000 en 2012, 16757 en 2013, 23451 en 2014 et 31075 en 2015 ; soit 8.99% de plus que 2014. Le trafic intérieur routier de marchandises solides suivi par la Direction Nationale des Transports est passé de 1 178 241 en 2008 et 991 496 tonnes en 2009.

En 2009, les principales Régions de chargement sont Sikasso (53 %), Ségou (27 %) Bamako (7%) et les principales régions de déchargement sont Bamako (35 %), Sikasso (22%), Kayes (13%), Ségou (10%). En 2010, le trafic total marchandises (solides et hydrocarbures) se chiffre à 3 578 562 tonnes dont 340 9617 tonnes à l'importation et 168 945 tonnes à l'exportation.

En 2011, le trafic total marchandises (solides et hydrocarbures) se chiffre à 3946192 tonnes dont 3 683622 tonnes à l'importation et 262 570 tonnes à l'exportation.

En 2012, le trafic total marchandises (solides et liquides) s'élève à 4 089 700 tonnes dont 3 697 704 tonnes à l'importation et 390 201 tonnes à l'exportation.

En 2013, le trafic total marchandises (solides et liquides) s'élève à 4 368 680 tonnes dont 3 919 472 tonnes à l'importation et 449 207 tonnes à l'exportation.

En 2014, le trafic total marchandises (solides et liquides) s'élève à 4 425 892 tonnes dont

4 039 526 tonnes à l'importation et 386 364 tonnes à l'exportation.

En 2015, le trafic total marchandises (solides et liquides) s'élève à 5 397 500 tonnes dont 4707 238 tonnes à l'importation et 386 364 tonnes à l'exportation.

Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire constitue le second mode de transport utilisé au Mali de par le tonnage transporté sur sa voie principale longue de 729 km. La voie ferroviaire se caractérise surtout par sa vétusté. En 2015, Transrail. SA a exploité en moyenne 12 locomotives avec un taux de disponibilité de 43%. Les wagons pour marchandises au nombre de 450 unités avaient un taux de disponibilité de 81%. Le kilométrage mensuel parcouru par locomotive disponible était de 9143 km et la rotation moyenne par wagon en trafic international est de 19 jours. Le trafic voyageur était de 29824 voyageurs en 2015 ; 81895 voyageurs en 2014 ; 95053 voyageurs en 2013, 85981 voyageurs en 2012, 111 139 passagers en 2011, 112 687 passagers en 2010 contre 111 671 passagers en 2009 et 106 272 passagers en 2008. Le trafic total marchandises a été de 210760 tonnes ; 253089 tonnes en 2014, 289000 tonnes en 2013, 243653 tonnes en 2012, 380661 tonnes en 2011, 439 926 tonnes en 2010 contre 390 753 tonnes en 2009 et 378 986 tonnes en 2008.

Transport fluvial

Le trafic voyageur de la COMANAV a été de 7858 passagers en 2011, 5297 passagers en 2010 contre 5187 passagers en 2009 et 8 215 passagers en 2008.

Les marchandises transportées par la COMANAV étaient de 8859 tonnes en 2011, 5280 tonnes en 2010 contre 8151 tonnes en 2009 et 8982 tonnes en 2008. La crise politico-militaire survenue au Mali en 2012 a sérieusement entravé les activités de la COMANAV, si bien qu'elle n'a pas fourni de données statistiques en 2012, car il n'y a pas eu d'activité de transports.

La COMANAV a repris ses activités en Août 2013 ; le trafic réalisé se chiffre à 6767 voyageurs et 7095 tonnes de marchandises. Les activités se sont poursuivies en 2014 avec une réalisation de 4635 voyageurs et 5526 tonnes.

Transport aériens

L'infrastructure aéroportuaire s'est beaucoup améliorée surtout lors des préparatifs de la CAN 2002 qui ont abouti à la construction de deux aérodromes à caractère international (Sikasso-Dignagna, Kayes Dag-Dag) et la réhabilitation de Mopti Ambodedjo et Tombouctou.

Durant l'année 2006, un nouvel aérodrome privé a été construit sur le site minier de Loulou. Le trafic passager (arrivée+départ+transit) a évolué à Bamako de 628 290 passagers en 2008, 600 603 passagers en 2009, 609 711 passagers en 2010, 582243 passagers en 2011, 528666 passagers en 2012, 573802 passagers en 2013, 615977 passagers en 2014 et 672769 passagers en 2015 soit une augmentation de 9,22% par rapport à 2014.

Le trafic passager des aéroports intérieurs a été de 18 936 passagers en 2011, 24621 passagers en 2010 contre 30 850 voyageurs en 2008 et en 2009 le nombre a été de 29 771 passagers.

Le trafic intérieur non disponible.

II.3.6. Le coût de transport :

. Axe international solide Abidjan-Mali de 29.45 FCFA / TKM à 32.6 FCFA/TKM (soit une augmentation de 10.69%)

. Axe international Hydrocarbures Abidjan-Mali de 31.84 FCFA/m³-Km à 35 FCFA/m³-Km (soit une augmentation de 9,92%).

.Axe National voyageurs route revêtue cas Bamako Mopti 10,06 FCFA/VKm à 10,84 FCFA/VKm (soit une augmentation de 7.75%).

Il y a lieu de signaler que le prix à la pompe du Gasoil en Décembre 1994 était de 275 FCFA/litre contre 359 FCFA/litre en Décembre 2002 et 408 FCFA / l en décembre 2003 et 510 FCFA en décembre 2005 (soit une augmentation moyenne annuelle de 7,76 %).

En 2005, les transporteurs ont proposé un réajustement du tarif indicatif sur route revêtue dans la fourchette de 32 à 36 FCFA la TKM.

En 2006, 2007, 2008 et 2009 les prix indicatifs du transport routier n'ont pas changés par rapport à ceux de 2010.

III. L'HISTOIRE DE L'EVOLUTION DES ROUTES :

III.1. Aspect physique des chaussées :

Le réseau routier, suivi par la Direction Nationale des Routes, a évolué de 1994 à 2008 de 14 776 km à 21 331 km avec une nette amélioration de la catégorie et de l'entretien des routes. En effet, les routes revêtues sont passées de 2569 km (en 1994) à 4883 km (en 2008), les routes en terre moderne de 1597 km (en 1994) à 11498 km (en 2008), les pistes améliorées de 3090 km (en 1994) à 4950 km (en 2008).

En 2015, le réseau routier classé était de 89024km, dont 5994 km de routes revêtues (6,73 % du total).

En 2008, les nouvelles constructions ont été de 216 km de routes bitumées et 76 km de routes en terre modernes.

L'état d'entretien du réseau routier s'est fortement amélioré. En 2008, l'entretien routier a porté sur 3569 km de routes bitumées, 6941 km de route en terre et 2 200 km de pistes agricoles pour un montant de 8 789 870 000 FCFA.

La construction des routes bitumées a été 150 km en 2010, 294 km en 2011, 1km en 2012 et 75km en 2013. Les pistes construites ou réhabilitées étaient de 971 km en 2010, 5037 km en 2011, 145km en 2012 ,0km en 2013 ; 140km en 2014 et 0,0 km en 2015.

III.2. Organisation des structures administratives :

CADRE INSTITUTIONNEL

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

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

SERVICES CENTRAUX

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

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

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

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

La Direction des matériels et des Finances (DFM) : elle a pour mission d'élaborer et de coordonner les éléments propres de la politique du département dans les domaines, du matériel et des moyens financiers et de participer à la préparation et à la mise en œuvre de la politique du Gouvernement dans les mêmes domaines. Elle comprend trois divisions.

SERVICES RATTACHÉS

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

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

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

ORGANISMES PERSONNALISÉS

- Etablissements Publics à Caractère Administratif (EPA)

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

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

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

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

- Société d'Etat

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

- Etablissements Publics à Caractère Industriel et Commercial (EPIC)

La Société TRANSRAIL : créée en Octobre 2003 en remplacement des Régies des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal, est une Société commerciale à laquelle les deux Etats malien et sénégalais ont concédé l'exploitation de la voie ferrée Dakar – Bamako.

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

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

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

- Etablissement Public à caractère Scientifique et Technologique (EPST)

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

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

- Etablissements Publics à Caractère Professionnel (EPP)

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

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

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

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

- Association

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

- Autre organisme

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

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

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

s'agit des entrepôts maliens au Sénégal (EMASE), en Mauritanie (EMAMAU), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Ghana (EMAGHA), au Togo (EMATO) et en Guinée (EMAGUI).

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

CADRE RÉGLEMENTAIRE

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

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

Ces différents codes et lois traitent, entre autres :

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

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

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

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

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

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

REFORME DU SECTEUR DES ROUTES :
contexte de mise en œuvre

La réforme du Secteur des Transports, qui a fait l'objet d'un engagement du Gouvernement du Mali dans sa Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports adoptée le 02 novembre 1998, vise entre autres objectifs essentiels l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux, la poursuite de la restructuration des entreprises publiques du secteur, l'amélioration du recouvrement des charges d'usage des infrastructures, la réorganisation de l'administration des transports et de l'entretien des infrastructures existantes notamment routières et ferroviaires et l'amélioration de la sécurité des transports. Dans le sous-secteur des routes, cette politique vise une réforme profonde de l'entretien routier et de ses modes opératoires en vue d'assurer une plus grande efficacité des actions.

Dans le cadre de sa mise en œuvre, le Plan d'actions a prévu entre autres :

- La réorganisation de la DNTP
- La mise en place d'un mécanisme approprié pour assurer un financement suffisant et durable de l'entretien routier
- La création d'une Agence d'exécution de l'entretien routier
- L'entretien en première priorité d'un réseau primaire ayant fait l'objet d'entretien
- Le désengagement de l'Etat et la promotion du secteur privé dans la réalisation des travaux et la fourniture des services et
- La poursuite du désenclavement intérieur et extérieur du pays.

LA REORGANISATION DE LA DIRECTION NATIONALE DES T.P.

La Loi N° 02-057 du 16 décembre 2002 a créé, en lieu et place de la Direction Nationale des Travaux Publics, un service centrale dénommé Direction Nationale des Routes (DNR). Le décret n°03-081/P-RM du 13 février 2003 a fixé son organisation et ses modalités de fonctionnement.

La Direction Nationale des Routes a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale dans le domaine des routes et des ouvrages d'art et d'assurer la coordination et le contrôle de l'activité des services et organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de cette politique.

A cet effet, elle est chargée de :

- Procéder à toutes recherches et études nécessaires à l'élaboration de la politique nationale des routes
- Elaborer la réglementation en matière de conception, d'exécution et de contrôle des études et des travaux routiers et veiller à son application
- Elaborer et assurer la mise en œuvre des stratégies de développement, de modernisation et d'entretien du réseau routier
- Préparer les projets de programmes et les plans d'action
- Fournir un appui conseil aux collectivités territoriales
- Participer à la conception et à la mise en œuvre des schémas d'aménagement du territoire
- Participer à la conception et à la mise en œuvre de projets d'infrastructures ferroviaires, aéroportuaires et fluviales

Le décret N°03-081/P-RM du 13 février 2003 confère à la Direction Nationale des Routes deux divisions centrales : la Division Etudes et Planification et la Division Travaux, Contrôle et Technologie.

Le Service des Données Routières a été créé par la Loi n°02-058 du 1- décembre 2002 et le décret n°02-082/P-RM du 13 février 2002 en fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement.

Le Service des Données Routières est chargé de :

- Collecter, mettre à jour les données routières
- Analyser et exploiter les données routières
- Elaborer et mettre à jour une documentation technique sur le réseau routier
- Produire et mettre à disposition des utilisateurs les informations relatives aux données routières
- Elaborer le programme d'entretien routier

La Direction Nationale des Routes est représentée au niveau régional et local par les Directions Régionales des Routes (au nombre de 9) et les Subdivisions des Routes (au nombre de 22) qui prolongent ses missions au niveau régional et local. L'arrêté n°03-0436/MET-SG du 11 mars 2003 fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement des Directions Régionales des Routes (DRR) et des Subdivisions des Routes (SR).

Sous l'autorité administrative du Gouverneur de Région et l'autorité technique du Directeur National des Routes, le Directeur Régional des Routes contrôle et anime les activités du service.

La Subdivision des Routes, sous l'autorité administrative du Préfet et l'autorité technique du Directeur Régional des Routes, est chargée de la gestion du réseau et de l'appui conseil aux collectivités territoriales.

Ces différentes actions achèvent la révision du cadre réglementaire et institutionnel de l'ancienne DNTP et assignent à la nouvelle DNR des missions relevant essentiellement de la maîtrise d'ouvrage pour assurer la promotion du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux.

La création de l'autorité routière :

La création de l'Autorité Routière participe de la réforme de l'entretien routier dont les objectifs essentiels portent sur l'amélioration et la réorganisation complète du mode opératoire de l'entretien routier et la mise en place de mécanismes appropriés pour un financement suffisant et durable. Dans ce sens la mise en place de l'Autorité devrait promouvoir une plus grande participation du secteur privé dans l'exécution des travaux et la fourniture de services liés à l'entretien routier.

La Loi N° 00-051 portant création de l'Autorité Routière a ainsi défini les ressources essentielles de l'Autorité comme ci-dessous :

- La redevance d'usage routier sur les véhicules lourds admis à la circulation au Mali ;
- La redevance d'usage routier sur les produits pétroliers : essence ordinaire, essence super, et gas-oil ;
- Le péage et la concession d'infrastructures routières ;
- Les subventions ou contribution de l'Etat et/ou des collectivités territoriales ;
- Les prêts contractés par l'Etat auprès d'organismes financiers nationaux ou étrangers au titre de l'entretien routier ;

- Les produits des placements des fonds disponibles ;
- Les subventions autres que celles de l'Etat est des collectivités territoriales ;
- Les dons et legs ;
- Les recettes diverses.

L'Autorité Routière a pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.

A ce titre, elle est chargée de :

a) Assurer le financement des travaux d'entretien du réseau routier y compris les voies urbaines aménagées

Ces travaux comprennent :

- Les travaux d'entretien courant
- Les travaux d'entretien périodiques
- Les travaux d'amélioration de la sécurité routière
- Les travaux ponctuels de grosses réparations en vue du rétablissement de la circulation routière suite aux dégâts causés par les intempéries, les accidents ou les catastrophes naturelles
- Les prestations liées à l'entretien routier

b) Contribuer à l'amélioration de la gestion du réseau routier

Les dépenses de l'Autorité Routière sont constituées par :

- Les dépenses au titre des crédits d'entretien pour le financement des travaux éligibles des programmes d'entretien présentés par le maître d'ouvrage
- Les dépenses nécessaires au fonctionnement de l'Autorité Routière, y compris les acquisitions pour équipement et les frais d'audits et de contrôles externes. Toute dépense n'entrant pas dans l'une des rubriques ci-dessus doit être obligatoirement autorisée par décret pris en Conseil des Ministres et couverte par une recette exceptionnelle.

L'Autorité Routière est organisée par le Décret N° 01-283 /P-RM du 03 juillet 2001. Le même Décret fixe les modalités de fonctionnement ainsi que celles relatives à l'exécution des travaux éligibles au financement de l'Autorité Routière.

Les membres du Conseil d'Administration ont été nommés par Décret N°2012-042/P-RM du 30 janvier 2012.

Le Décret N° 01-285/P-RM du 04 juillet 2001 a nommé les administrateurs. Les redevances d'usage routier au profit de l'Autorité Routière ont été instituées par le Décret N° 02-324 /P-RM du 06 juillet 2002 qui dispose que les taux de ces redevances seront fixés par Arrêtés interministériels.

L'Arrêté Interministériel N° 02-2673/MET-MEF du 31 décembre 2002 a fixé les taux de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules destinés au transport public de marchandises.

Création de l'Agence d'Exécution des Travaux Routiers (AGEROUTE) :

Dans le cadre de la participation du secteur privé aux travaux, il a été décidé de

créer une agence d'exécution agissant en maître d'ouvrage délégué pour assurer l'exécution de l'entretien routier à l'entreprise.

Une étude de création de l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routiers (AGEROUTE) a été entamée. Les insuffisances constatées dans le rapport proposé par le consultant ont conduit le Gouvernement et les partenaires financiers à décider le choix d'un autre consultant pour reprendre cette étude.

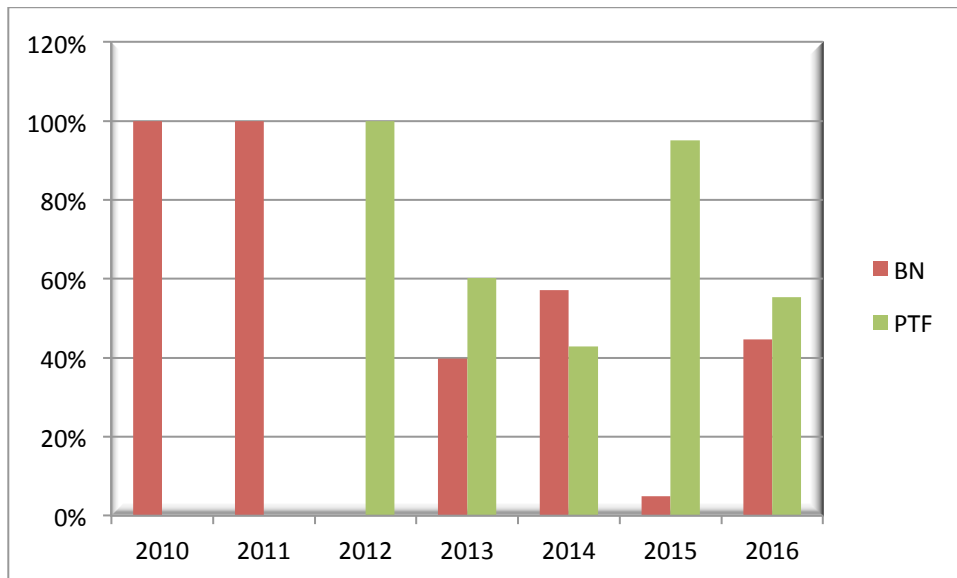
En attendant, les travaux sont exécutés dans le cadre de conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée avec les agences d'exécution en place (AGETIER et AGETIPE).

III.3. Moyens propres de financement des projets routiers (études/construction) :

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

III.4. L'impact des grandes institutions de financement :

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



III.5. Instituts de formation :

Le centre est l'organisme chargé de la mise en œuvre de l'ensemble de la composante formation. Les programmes annuels de formation élaborés par le centre suite à l'analyse des besoins devaient être soumis aux bailleurs de fonds pour avis et approbation ainsi que les bilans d'exécution. Le CPTP devait bénéficier du concours d'enseignants locaux et étrangers pour réaliser les programmes prévus.

IV. L'histoire de la RTS :

L'histoire de la liaison transsaharienne peut être divisée en trois périodes.
LA PÉRIODE PRÉ-INDÉPENDANCE DES ÉTATS OU PÉRIODE DE TATONNEMENTS

Sans remonter à la nuit des temps, il y a lieu de noter que ; dès le VII^{ème} siècle de l'ère chrétienne, des caravanes chamelières assurent des échanges entre la boucle du fleuve Niger et la côte méditerranéenne. Empruntant des piste privilégiées et participant à l'essor des oasis et des concentrations humaines visitées, ces caravanes préfigurent déjà, sinon le désenclavement du Sahara, du moins la sélection de nombreux points de passage obligés qui structurent le réseau routier actuel.

En 1860, naît l'idée d'une liaison transsaharienne ferroviaire qui donne lieu à une large documentation et dont les contours se précisent au fil des ans et sont justifiés :

- *Sur plan économique : par la mainmise sur les richesses agricoles de l'ex Soudan et par la création de l'Office du Niger, ce vaste système de barrages et de canaux pour développer la culture du coton, du riz et des arachides ;*
- *Sur plan stratégique : par le souci d'assurer l'unité de l'Empire colonial d'alors.*

En 1913 démarre la construction du «Méditerranée - Niger» devant relier Béchar à Gao et Tombouctou via le Tanezrouft et assurer annuellement le transport de 1,8 millions de tonnes de marchandises et de 240 000 voyageurs. Ce projet atteindra par

la suite Abidjan à 90 km au sud de Béchar et à 600 km du port de Ghazaouat, l'ouest de la côte algérienne.

Après la première Guerre mondiale, le prodigieux développement de l'industrie automobile et la souplesse qu'il introduit dans l'activité des transports par la réduction des chargements et le «porte à porte», entraîne l'abandon de la solution «fer» au profit de la solution «route». La découverte, en 1956, du pétrole au Sahara confortera, par le caractère très disséminé de ses activités, cette option sans, sans toutefois, que soit exprimé un choix parmi les itinéraires possibles.

1.1 LES ANNÉES 1960 OU PÉRIODE DE LA LABORIEUSE MATURITÉ DU PROJET

Cette période est celle de la naissance et de la longue maturation du projet de la route transsaharienne. En effet :

- En 1960, à l'initiative de la Commission Economique pour l'Afrique (CEA), le problème de la liaison transsaharienne est pris en charge par les Etats indépendants.
- En 1962, la CEA, par résolution n°61, demandent que soit étudiées les possibilités d'amélioration des échanges à travers le Sahara des points de vue technique, économique et financier.
- En 1964, la conférence tenue à Alger et regroupant l'Algérie, le Mali, le Maroc, la Mauritanie, le Niger, la République Arabe Unie, le Tchad et la Tunisie adopte formellement le principe d'une liaison routière transsaharienne. En outre, elle donne mandat à un comité restreint (Algérie, Mali, Niger et Tunisie) pour élaborer le programme et le calendrier des études à entreprendre et rechercher les ressources nécessaires à leur financement.
- En 1966, les Gouvernements du Comité restreint conviennent de son institutionnalisation, en les dotant de la personnalité juridique, en le dénommant «Comité de la Liaison Transsaharienne», en fixant son siège à Alger et en le chargeant de «l'étude de la réalisation de la liaison transsaharienne, ainsi que de la recherche de toute source de financement».

La même année, une mission, composée de techniciens des Etats membres du Comité et d'un expert désigné par l'ONU, effectue, sur le terrain, une reconnaissance préliminaire des différentes alternatives de tracé. Le rapport technico-économique qu'elle présente permet au Comité de la Liaison Transsaharienne d'adresser au PNUD deux requêtes pour le financement des études technico-économiques préliminaires en première phase et des études d'exécution en deuxième phase.

- En 1968 et 69, une étude préliminaire de factibilité de la liaison transsaharienne, financée par le PNUD et menée par un groupement de consultants, conclut à la faisabilité et à la rentabilité globale de 12.5% d'un tracé de 5900 km, dont 3500 en pistes comportant un tronc commun Alger-El Goléa – In Salah – Tamanrasset et trois branches :
 - *Une malienne : Tamanrasset – Tin Zaouatine – Bouressa-Kidal-Gao au Mali,*
 - *Une nigérienne : Tamanrasset-Laouni-Arlit au Niger,*
 - *Et une tunisienne : El Goléat-El Oued-Nefta-Gabés en Tunisie.*

Ainsi, ce n'est qu'à la fin de la décennie 1960 que prend réellement forme le projet de la Route Transsaharienne.

LES ANNÉES 1970 A 1996 OU PÉRIODE DE L'EXTENSION DE LA ZONE D'INFLUENCE DE LA ROUTE TRANSSAHARIENNE, DE SES ÉTUDES TECHNICO-ÉCONOMIQUES ET DE SA CONSTRUCTION

Extension de la zone d'influence de la route transsaharienne

En 1976, le Nigeria fait connaître l'intérêt particulier qu'il porte à la route transsaharienne et sollicite son adhésion au Comité de la Liaison Transsaharienne. L'acceptation de sa requête en fait le cinquième Etat membre et confère, par voie de conséquence, une plus grande dimension et de plus larges avantages au projet de la route transsaharienne.

En 1995, le Tchad fait connaître à son tour son intérêt pour la route transsaharienne et devient, lui aussi, membre du Comité. Cette récente adhésion n'a pas encore d'influence sur les dimensions du projet.

Les études technico-économiques de la route transsaharienne

Au plan des études proprement dites : la conclusion encourageante de l'étude préliminaire de factibilité permet de lancer, en deuxième phase, des études technico-économiques visant à produire :

- *En Algérie, un avant-projet détaillé (APD) entre El Goléa –In Salah et Tamanrasset et un avant-projet sommaire (APS) pour les deux branches Tamanrasset – frontières nigérienne et malienne.*
- *Au Mali, un APD entre Gao et Kidal et un APS entre Kidal et la frontière algérienne.*
- *Au Niger, un APD entre Laouni et Arlit.*

Par la suite, des considérations propres au pays traversés par la route transsaharienne conduisent, chemin faisant, à des études plus fines et à des modifications et prolongement d'un tracé initial proposé par l'étude préliminaire de factibilité. Ainsi :

En Algérie, la nécessité de desservir les villages de Silet, situé au nord-ouest de Tamanrasset, et d'In-Guezzam, situé à 120 km au sud-ouest de Laouni, conduit à :

- *Fixer l'origine de la branche malienne à Tit, localité sise à 20 km au nord de Tamanrasset, d'une part ;*
- *Infléchir et rallonger le tracé initial direct de la branche nigérienne, en le faisant passer par In-Guezzam en Algérie et Assamaka au Niger, d'autre part.*

Au Mali, la nécessité de :

- *Desservir le village post frontière de Bouressa à 50 km à l'intérieur du Mali et à 150km à l'ouest de Tin Zaouaten conduit à infléchir et rallonger légèrement le tracé direct initial de la branche malienne en le faisant passer par le lieu-dit Adrar Adeboun en Algérie et Bouressa au Mali ;*
- *Structurer le réseau routier national dans son ensemble conduit à reporter l'extrémité malienne de la route transsaharienne de Gao à Sévaré (Mopti) situé à 560 km au sud en direction de la capitale Bamako.*

Au Niger et au Nigéria, l'adhésion de ce dernier au Comité de la Liaison Transsaharienne conduit au prolongement de la branche nigérienne de la route transsaharienne d'Arlit vers Lagos via Agadès, Zinder et le poste frontière nigéro-nigérien de Kongolam.

En raison de ces faits, le projet initial prend une dimension plus importante. De 5900 km de long dont 3500 de pistes il comporte, désormais, 8500 dont 4800 de pistes à étudier et à transformer en route carrossables à raison de :

- 1918 km en Algérie,
- 1163 km au Mali,
- 1684 km au Niger,
- 37 km en Tunisie.

Au plan de financement et du déroulement chronologique des études : un premier financement accordé par le PNUD pour étudier les 3500 km des pistes du projet initial s'avère très vite insuffisant. De plus, les menteurs des négociations avec le Consortium de bureaux d'études choisi et des interprétations divergentes de méthodologies ne permettent le démarrage effectif de ces études qu'en septembre 1973. Entre temps, l'administration algérienne décide de prendre en charge sur son budget, l'APD entre El Goléa et Tamanrasset, limitant ainsi l'intervention du Consortium à un choix de couloir par photo-interprétation au sud de Tamanrasset et offrant d'affecter les économies ainsi réalisées à l'amélioration de la méthodologie d'étude des sections situées en territoires malien et nigérien.

D'une manière générale, et en dehors des études des sections El Goléa-Tamanrasset et Neftah – frontière algérienne prises en charge respectivement par les budgets algérien et tunisien, les études des sections restantes des 4800 km de pistes du projet élargi sont financés sur divers concours extérieurs. Les laborieuses recherches et mobilisations de ces derniers occasionnent des retards dans le démarrage et le déroulement de ces études.

En l'état actuel des choses :

En Algérie : les études sont achevées, pour les sections :

- *El Goléa – In Salah en 1969 ;*
- *In Salah – Tamanrasset en 1974 ;*
- *Tamanrasset – In Guezzam et Tit – Silet en 1979 ;*
- *Silet – Tin Zaouatène en 1990 ;*

Au Mali : les études sont achevées, pour les sections :

- *Kidal- Gao en 1976*
- *Gao – Sévaré en 1977*

Cependant, deux actualisations des études économiques de l'ensemble des sections maliennes de la transsaharienne d'une part, et de la section Gao – Kidal d'autre part, sont entrprises, respectivement, en 1978 et 1996. Il reste à entreprendre l'étude de la section Tin Zaouatène – Kidal.

Au Niger : les études sont achevées, pour les sections :

- *Arlit – Agadès – Tahoua en 1976 ;*
- *Agadès – Zinder en 1977 ; cette dernière section ayant fait au préalable l'objet d'une étude de préfaisabilité financée par le PNUD.*

En Tunisie : la lacune entre Neftah et la frontière algérienne est étudiée avant 1972.

Ainsi, une décennie bien pleine, après l'adoption du projet de la route transsaharienne, les études de ces 4800 km de pistes sont terminées à l'exception de celle de la section Tin Zaouatène – Kidal (250 km). La prise en charge de cette dernière nécessite, en raison de l'ancienneté (1969) de l'étude préliminaire de factibilité et des nouvelles données économiques, de procéder à une nouvelle étude technico-économique de l'ensemble de la branche Silet – Tin Zaouatène – Bouressa – Kidal en vue d'en déterminer le tracé et le type d'aménagement les plus rentables.

La construction de la route transsaharienne

Etat par Etat, la construction de la route transsaharienne peut être résumée comme suit :

En Algérie :

La première construction du tronc commun El Goléa – Tamanrasset ainsi que des amorces des branches malienne et nigérienne est menée, en régie contrôlée par les services des Travaux Publics, par les appelés du Service National.

- *La section El Goléa – In Salah (360 km), réalisée entre 1971 et 1974 avec une plate-forme de 8 m et un revêtement de 4 m, est renforcée et élargie à 10 m de plate-forme et 7 m de revêtement, entre 1986 et 1990, par une entreprise publique.*
- *La section In Salah – Tamanrasset (650 km), réalisée entre 1974 et 1978 avec 6 m de revêtement, est, à la suite d'importantes dégradations, renforcée et élargie à 7 m de revêtement, entre 1991 et 1995 en partie par les appelés du Service National et en partie par des entreprises publiques.*
- *La section Tit – Silet (80 km), amorce de la branche malienne terrassée entre 1979 et 1980, est achevée en 1992.*
- *L'amorce de la branche nigérienne (60 km), à partir de Tamanrasset, réalisée entre 1979 et 1980, est reprise et achevée en 1992.*

Au Mali :

- *La section Sévaré (Mopti) – Gao (558 km), financées par plusieurs institutions, est achevée fin 1986.*

Au Niger :

- *La section frontière nigérienne Kongolam-Zinder (110 km) reconstruite en 1979 sera réhabilitée après obtention d'un financement.*
- *Sur la section Zinder-Agadès (560 km) un tronçon de (360 km) est achevé en 1988 ; la réalisation des 130 restants fait l'objet de discussions avec divers bailleurs de fonds.*
- *La section Agadès-Tahoua (403 km) est achevée en 1981.*
- *La section Agadès-Arlit (245 km) achevée également en 1981 doit faire, prochainement, l'objet d'une réhabilitation.*

Au Nigeria :

La route existant en 1969 jusqu'à Lagos est modernisée par l'aménagement en autoroutes des sections Lagos-Ibadan (125 km) et Kano-Kaduna (250 km), la section Ibadan-Ilorin faisant l'objet d'étude pour un aménagement identique.

En Tunisie :

La lacune de 37 km, entre Neftah et la frontière algérienne, est réalisée en 1972. Ainsi, plus qu'un quart de siècle après l'adoption du projet de la route transsaharienne,

- 3145 km de pistes sur les 4800 existants à l'origine, soit 65.5%, sont transformés en routes revêtues.
- 1655 km sont encore à l'état de piste et constituent les jonctions essentielles entre l'Algérie d'une part, le Mali et le Niger d'autre part. C'est dire que la route transsaharienne ne peut encore assurer correctement et complètement le rôle d'intégration régionale qui lui a été dévolu au départ.

Cependant il y a lieu de noter que :

- le résultat atteint l'a été grâce aux volontés manifestées et efforts fournis par les États, aux précieux concours des institutions de développement internationales, régionales ou nationales et à la constante coordination du Comité de la liaison Transsaharienne qui ont permis à ce vaste projet régional de voir le jour et de se concrétiser progressivement.
- La majorité de ces réalisations l'ont été dans les années 1971 à 1988, le rythme ayant nettement ralenti par la suite. C'est là le résultat des difficultés économiques que commence, alors, à connaître la région, difficulté qui perdurent et qui interpellent les Etats et leurs divers Services en les invitant à de nouvelles approches dans la recherche des solutions financières et techniques susceptibles de leur assurer la meilleure rentabilité économique, compte tenu de leur propre contexte et de son évolution prévisible.

V. Perspectives :

Les perspectives en matière de développement des infrastructures de transport à long terme (horizon 2030) s'inscrivent logiquement dans le cadre de la planification du secteur des transports en général et du réseau d'infrastructures de transport en particulier. Cette planification passe nécessairement par l'aménagement du territoire. Il découle en fait d'un plan d'aménagement du territoire dont il constitue l'un des éléments déterminants et son élaboration aboutit à :

- (i) un schéma directeur de développement à long terme du réseau d'infrastructures de transport.
- (ii) une politique d'ensemble définissant :
 - une stratégie de développement des infrastructures;
 - une politique de développement des moyens de transports;
 - une planification des ressources nécessaires pour financer l'entretien et l'amélioration des infrastructures et le développement du parc matériel.
- (iii) des politiques et recommandations pour chacun des modes de transport : routier, ferroviaire, fluvial, maritime et aérien.

- (iv) un plan d'actions pour les cinq (5) premières années d'exécution du plan et des objectifs plus généraux pour la période d'après.

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

DESENCLAVEMENT EXTERIEUR

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

DESENCLAVEMENT DES ZONES RURALES

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

Zone 1

- Elle correspond à toutes les zones relativement désenclavées car pourvues d'un réseau principal d'infrastructures de transport constitué de routes bitumées et en terre, de voies ferrée et fluviale et d'aérodromes. Les projets retenus concernent donc les liaisons secondaires ou tertiaires permettant d'assurer l'accessibilité des zones de production agricole aux marchés de consommation via le réseau principal.
- Pour cette zone, les priorités d'aménagement retenues sont : l'entretien courant et périodique et la réhabilitation des infrastructures existantes mais aussi la construction de nouvelles routes rurales.

Zone 2

- Elle correspond à toutes les zones peu désenclavées, disposant d'un réseau principal partiel car inachevé. Les projets retenus concernent donc les liaisons principales à achever et les liaisons secondaires ou tertiaires à construire pour permettre l'accessibilité des zones de production agricole aux marchés de production et de consommation.
- Les priorités d'aménagement retenues pour cette zone, sont : l'entretien courant et périodique et la réhabilitation des infrastructures existantes mais aussi la construction de nouvelles routes principales et secondaires rurales.

Zone 3

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

- Pour cette zone, les projets retenus concernent donc les liaisons principales à construire ou à réhabiliter pour permettre d'abord l'ouverture des zones enclavées au marché extérieur et les liaisons secondaires et tertiaires pour assurer l'accessibilité aux zones de production.

DESENCLAVEMENT URBAIN

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

A moyen terme, les projets retenus sont les suivants :

- *construction du 4^{ème} pont de Bamako;*
- *aménagement de gares routières modernes dans les capitales régionales;*
- *extension de l'aéroport de Sikasso;*
- *réhabilitation de l'aéroport de Gao.*

Pour la stabilité et le développement durable et harmonieux du nord du Mali, les projets prioritaires suivants sont plus que jamais nécessaires.

Projet de construction de la route Ansongo-Ménaka-Anderamboukane- Frontière Niger (320 Km)

Projet de réhabilitation de la section Sévaré-Douentza-Hombori-Gao (520 km)

Projet de construction et de bitumage de la route Koro-Douentza-Tombouctou (323 Km)

Projet de construction et de bitumage de la route Gao-Bourem-Taoussa (130 Km)

Projet de construction et de bitumage de la route Bourem-Anefis-Kidal-Frontière Algérienne (651 Km)

Projet de réhabilitation de l'Aéroport de Gao

Projet de construction de l'Aéroport de Kidal

Projet de construction de l'Aéroport de Taoudeni

Projet de construction de l'Aéroport de Tessalit

Projet de construction de l'Aéroport de Ménaka.

VI. Difficultés :

Transports routiers

Infrastructures et équipements routiers

- faible niveau d'aménagement du réseau routier (18,5% seulement du réseau classé) ;
- mauvais état du réseau de pistes améliorées ;
- absence de normes routières propres au Mali ;
- surcharges des véhicules lourds ;
- données routières, surtout les comptages routiers, peu fiables ;
- inobservation en général du code de la route ;
- absence de planification des investissements et de l'entretien routier ;
- manque de suivi – évaluation des projets ;
- mauvaise programmation des travaux d'entretien routier ;
- insuffisance des crédits alloués à l'entretien routier ;

- retard dans la mise en place des crédits alloués ;
- retard dans l'exécution des audits techniques des travaux d'entretien courant des routes ;
- insuffisance d'entreprises qualifiées en entretien routier ;
- insuffisance du matériel de travaux d'entretien ;
- insuffisance institutionnelle et de personnel d'entretien routier qualifié ;
- insuffisance de suivi et de contrôle des travaux d'entretien routier ;
- insuffisance d'équipements routiers (gares).

Parc routier

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

Transports ferroviaires

Infrastructures et équipements ferroviaires

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

Matériel ferroviaire

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

Transports aériens

Infrastructures et équipements aéronautiques et météorologiques

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

Transports fluviaux

Infrastructures et équipements fluviaux

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

Flotte fluviale

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

VII.* **Recommandations et Conclusions :*

La route transsaharienne doit, comme toute infrastructure de transport, permettre les déplacements, aux moindres coûts, des personnes et des biens et participer au développement économique et social des régions desservies. Cependant son caractère de route transcontinentale reliant les ports méditerranéens d'Algérie et de Tunisie aux capitales intérieures Bamako et Niamey et à Lagos sur le Golfe de Guinée lui confère, en plus, la vocation de participer aux échanges intercontinentaux, avec tout ce que cela implique, en matière de diverses coopérations et coordinations interétatiques.

La poursuite et l'approfondissement de la coopération et de la coordination interétatiques sont indispensables à la réussite de tout projet régional. Cette action, outre l'échange permanent des informations et des résultats d'expérience dans les domaines économique, financier et technique, doit assurer la préparation et la présentation des requêtes relatives à la poursuite du projet et privilégier les solutions les plus rentables du point de vue commun et non particulier. Le suivi doit en être assuré par le Comité ad hoc institué à cet effet, dûment soutenu par les Etats et éventuellement renforcé.

La poursuite de la recherche et de l'affinement des techniques routières sahariennes et des matériels les plus adaptés aux conditions locales (climatiques, géologiques, rareté de l'eau) de nature à reconduire au minimum tant les dépenses de construction neuve que d'entretien.

Les routes au Mali ont connu un accroissement exponentiel depuis l'indépendance jusqu'à nos jours de pistes améliorées à l'autoroute. Malgré cette évolution et des multiples réformes dans le sous-secteur, des efforts considérables restent à faire pour atteindre l'ultime objectif : le désenclavement total intérieur et extérieur du pays gage d'un développement harmonieux par ricochet la paix et la sécurité.

Cette analyse a permis de faire le bilan diagnostique du secteur des transports, des politiques et stratégies appliquées jusqu'à ce jour et de proposer des objectifs stratégiques pour le développement à long terme du secteur en général et des infrastructures de transport en particulier avec comme objectif majeur l'amélioration des conditions de vie des populations maliennes et en particulier celles des plus pauvres.

Cependant, le Mali avec l'appui de ses PTF, doit donc déployer des efforts très importants en matière de mobilisation des ressources financières pour atteindre le désenclavement total du pays.

VIII. ANNEXES