

LES TRANSPORTS

1. Les mesures pratiques qui ont été prises et les progrès réalisés dans leur mise en œuvre ;

Politiques menées en matière d'accès aux transports

Le Mali est un vaste territoire d'une superficie de 1 241 238 km² situé au cœur de l'Afrique de l'ouest pour une population d'environ de 11 500 000 habitants. Il est totalement enclavé et a sept frontières.

La partie désertique couvre environ les 2/3 de la superficie totale. Ce qui pose d'énormes difficultés de voie de communication.

L'économie est ainsi fortement tributaire de transport en général qui présente de nombreuses contraintes.

Le Mali ne disposait à l'indépendance que d'un réseau routier d'une longueur d'environ 4 000 km dont 370 km de routes bitumées et 3 630 km de pistes mal entretenues et difficilement praticables en toutes saisons. Actuellement, le réseau routier recensé est de 18 709 km avec 3 397 km de routes bitumées, 11 148 km de routes en terre et 4 164 km de pistes.

Le Chemin de Fer relie seulement Koulikoro à Dakar via Bamako la capitale.

La voie fluviale n'est pas navigable pendant toute l'année, et est aussi entrecoupée de rapides par endroits (Sotuba et Tossaye).

Le transport maritime connaît de nombreux problèmes sur les différents corridors d'approvisionnement du pays.

Le parc routier très vétuste est hétérogène et 75 % de ce parc sont vieux de plus de 15 ans et par conséquent inadaptés aux exigences du transport moderne.

Le transport aérien au Mali évolue dans un contexte marqué sur le plan régional par la décision de Yamoussoukro relative à la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique qui est entrée en vigueur en 2002. Sur le plan national, il est marqué par la libéralisation du transport domestique. Malgré les réalisations notables dans le domaine du transport aérien, quelques insuffisances persistent encore. Par ailleurs, l'accessibilité des zones rurales (productrices) vers les zones urbaines (consommatrices) est très difficile et ne favorise pas l'accroissement du revenu des populations rurales souvent contraintes à l'agriculture de survie, faute de transport de qualité. En dehors des communes rurales situées le long des principaux axes routiers, les autres sont dans une position d'enclavement quasi totale, par manque de routes praticables en toutes saisons.

Ces constats amers constituent des facteurs qui influent négativement sur les efforts de développement du pays. Cette situation a amené le Gouvernement à adopter une politique nationale en matière de transport.

Cette politique nationale en matière de transport s'appuie depuis plus d'une décennie sur un ensemble de documents :

- la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports du 2 novembre 1993 ;
- la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur du Transport Rural de janvier 1999 ;
- la Lettre de Politique de Développement du Sous-secteur des Infrastructures Rurales de mai 2000 ;
- la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors des Transports du 11 février 2004 ;
- la Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Deuxième Projet Sectoriel des Transports en date du 27 avril 2007 ;
- et le Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP) qui est né d'un partenariat international.

Cette politique s'inscrit dans celle globale de développement du pays dont la référence est le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR).

➤ **La Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) de 1993 :**

A la fin du plan de transport 1980-1994, le Gouvernement du Mali a élaboré en 1993 une lettre de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports. Cette déclaration de politique précisait les stratégies et les actions que le Gouvernement du Mali, en collaboration avec la communauté des Bailleurs de fonds, souhaitait entreprendre.

Cette politique sectorielle s'articulait autour des thèmes suivants :

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

L'application de la DPGST du 02 novembre 1993 s'est concrétisée par la conclusion avec la Banque Mondiale et d'autres financiers de différents projets dont le Premier Projet Sectoriel de transports (PST-1) en 1999, le Programme National d'Infrastructures Rurales en 2000 et le Projet d'Amélioration des Corridors de Transports en 2004.

➤ **La Déclaration de Politique Générale dans le Secteur du Transport Rural de janvier 1999 :**

Les zones rurales du Mali sont caractérisées par des niveaux bas de productivité agricole et un isolement limitant les perspectives de progrès : isolement par rapport aux marchés, aux services sociaux de base (santé, éducation, etc.) et aux innovations techniques et technologiques. Le développement du transport au Mali, surtout en milieu rural, est confronté à de nombreux facteurs d'ordre physique, agro-écologique, socio-économique, institutionnel, financier, politique et culturel. L'élaboration d'une stratégie du transport rural est donc indispensable pour assurer un développement durable du transport rural.

La première tentative d'élaboration de la stratégie nationale du transport rural au Mali est intervenue dans le cadre du Programme de Transport en Milieu Rural, lancé en 1997 par le Gouvernement du Mali avec l'appui de la Banque Mondiale (à travers le *Rural Travel and Transport Program : RTTP*) et qui visait à favoriser les réformes nécessaires à l'amélioration du transport rural au Mali.

Toutefois, bien qu'ayant permis d'accumuler une somme non négligeable d'informations sur la problématique du transport rural au Mali, le PTMR n'a pas pu déboucher sur un document de stratégie satisfaisant. Pour achever les actions initiées dans le cadre du PTMR, notamment en ce qui concerne la stratégie du transport en milieu rural, le Gouvernement du Mali a inscrit parmi les actions prioritaires du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR), mise en place en 2000 avec l'appui de la Banque Mondiale, l'élaboration et l'adoption par le Gouvernement de la Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR).

La SNTR vise essentiellement des mécanismes pour améliorer la mobilité en zone rurale en s'appuyant sur la réalisation d'infrastructures adaptées aux besoins de l'ensemble des secteurs économiques (agriculture, industrie, exploitation minière, commerce, tourisme) et sociaux et le développement des Moyens Intermédiaires de Transport.

Le principal résultat attendu de l'élaboration de la SNTR est la mise en place d'un système de transport efficient, fiable et durable donnant des réponses à la demande des populations rurales en matière d'accessibilité et de mobilité.

Ce résultat ne pourrait être obtenu qu'à travers la mise en œuvre des réformes institutionnelles (législatives, réglementaires et fiscales) conformes à cette nouvelle approche afin de donner au sous-secteur du Transport rural toute la place et la fonction qui devraient être les siennes dans les grandes orientations stratégiques de développement du pays.

➤ **Le programme national d'infrastructures rurales :**

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

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

Le projet comprend six (6) composantes :

- composante A : renforcement du cadre institutionnel du secteur de l'irrigation ;
- composante B : renforcement et entretien de l'infrastructure routière ;
- composante C : renforcement du secteur de l'approvisionnement en eau et de l'assainissement des zones rurales ;
- composante D : environnement ;
- composante E : renforcement de l'AGETIER ;
- composante F : gestion, supervision, suivi et évaluation du projet.

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

➤ **La Lettre de Politique du Secteur des Transports dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors des Transports 2004-2005 :**

Le Projet d'Amélioration des Corridors des Transports a été conclu en mars 2004 avec la Banque Mondiale (Crédit n°3869 – MLI du 14 mars 2004), avec pour objectifs :

- d'améliorer l'efficacité et la durabilité du transport ferroviaire par la remise en état des infrastructures ;
- de poursuivre le désenclavement intérieur et extérieur du Mali par des interventions précises sur certains axes routiers dont Bamako-Bougouni et Sévaré-Gao ;
- de mettre en œuvre et d'achever les travaux d'entretien périodique déjà financés par les Partenaires Techniques et Financiers ;
- d'achever la restructuration des entreprises publiques et mettre en œuvre les plans sociaux ;
- d'apporter un appui aux nouvelles structures créées dans le cadre du PST en vue de les consolider.

Comme bilan du PACT, on a retenu :

- le Plan Social consécutif à la mise en concession de l'activité ferroviaire financé est mis en œuvre ;

- la Cellule d'Appui à la Réinsertion des Cheminots créée en 2004 et financée conjointement par le Gouvernement du Mali et la Banque Mondiale ;
- l'acquisition effective de matériels, outils et pièces de rechange nécessaires à la remise en état de la voie ferrée et des locomotives et wagons ;
- dans le cadre du Développement des capacités, des appuis apportés aux structures créées au cours de l'exécution du PST, etc.

➤ **Préparation du PST II (2005-2011) :**

Dans les actions en cours pour l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports, le Gouvernement a déjà entrepris avec les partenaires financiers la préparation du PST II pour la période 2005-2011. Deux études sont prévues :

1°) Etude sur les aspects institutionnels (Etude de justification du PST II et Elaboration du rapport d'achèvement du PST). La procédure de sélection du bureau d'études est en cours. Le financement sera assuré par la Banque Mondiale à travers le PST.

2°) Etude du programme d'investissement du PST II dont les termes de référence ont été adoptés.

➤ **Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne :**

Le Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne est né d'un partenariat international et a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités du secteur de transports en Afrique subsaharienne. Car de bonnes politiques garantissent un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, permettant aux populations de se libérer de la pauvreté tout en aidant leurs pays à intégrer la compétition internationale. Le Mali est membre du SSATP, dont la première Assemblée Générale s'est tenue en novembre 2000 à Copenhague. Les pays membres du SSATP s'engagent à assurer la mobilité et l'accès aux services de base à un coût non prohibitif, de même que de réduire les coûts du fret en vue d'améliorer la concurrence commerciale tout en protégeant l'environnement et en renforçant la sécurité. Le transport routier doit être reconnu comme un service essentiel, support indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté. A cet effet, les pays doivent instaurer et garantir dans la durée :

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

Les principes d'adhésion au SSATP sont les suivants :

- la réduction de la pauvreté est l'objectif essentiel du développement;

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

Le Mali étant membre du SSATP, les engagements définis ci – dessus sont donc les siens et doivent être désormais appliqués dans la perspective d'un développement

durable du secteur des transport en général et des infrastructures de transport en particulier du pays.

➤ **Les enseignements tirés :**

La mise en œuvre du PST a permis d'enregistrer de manière globale des résultats satisfaisants à travers :

- l'entretien courant annuel d'un réseau prioritaire d'infrastructures de 9.000 km toutes catégories confondues ;
- l'entretien périodique ou la réhabilitation d'environ 3.300 km de routes bitumées ;
- le renforcement des capacités par :
- des sessions de formation à l'intention des cadres de l'administration et de ceux du secteur privé (entreprises de travaux et transports) ;
- la création de l'Observatoire des transports ;
- la réimmatriculation des véhicules ;
- l'informatisation des permis et des cartes grises ;
- la mise en concession du Contrôle Technique des véhicules ;
- la structuration des modalités de gestion de l'entretien routier ;
- le recours au Partenariat public et privé pour la mise en concession de la Régie du Chemin de fer du Mali et des Aéroports du Mali par la recherche de partenaires techniques et financiers ;
- la mise en place progressive du système de financement de l'entretien routier basé en partie sur la commercialisation des services de la route ;
- la création en 1999 du Conseil Malien des Chargeurs qui a pour mission essentielle de représenter et défendre les intérêts des chargeurs, et de les assister tout le long de la chaîne des transports.

Comme bilan du PACT, on a retenu :

- Le Plan Social consécutif à la mise en concession de l'activité ferroviaire financé et mis en œuvre ;
- la Cellule d'Appui à la Réinsertion des Cheminots créée en 2004 et financée conjointement par le Gouvernement du Mali et la Banque Mondiale ;
- l'acquisition effective de matériels, outils et pièces de rechange nécessaires à la remise en état de la voie ferrée et des locomotives et wagons ;
- dans le cadre du Développement des capacités, des appuis apportés aux structures créées au cours de l'exécution du PST, etc.

➤ **Les tendances récentes et les questions nouvelles :**

- Organisation de la concurrence sur le marché des transports routiers de marchandises.

La concurrence sur le marché des transports routiers est essentiellement entravée par la pratique du tour de rôle, pour l'accès au fret qui est appliquée par les organisations professionnelles. Des dispositions seront prises pour améliorer le fonctionnement des mécanismes concurrentiels des marchés de transports terrestres de marchandises par la réalisation de l'étude sur la fiscalité et la parafiscalité du secteur et la réalisation d'une étude de création d'une bourse de fret.

- Assainissement et modernisation du parc de véhicules de transports publics.

Le parc de transport de marchandises du Mali est caractérisé par sa vétusté et sa surcapacité. Les mesures incitatives prises par le Gouvernement ont permis aux transporteurs de renouveler une partie de ce parc par l'acquisition de plusieurs catégories de véhicules neufs.

Ces efforts seront poursuivis en collaboration avec le Conseil Malien des Transporteurs Routiers qui aura pour objectif essentiel la défense des intérêts de la profession.

- Aménagement et amélioration du fonctionnement des corridors.

Les coûts des services de transport internationaux restent élevés à cause de l'état physique de certaines infrastructures non aménagées, de la vétusté du parc, des contraintes liées aux multiples contrôles routiers, et de la complexité des formalités qui péjorent les temps de rotation des véhicules. Pour améliorer les services de transports nationaux et internationaux, et réduire les coûts de transports et de transit des marchandises, le Gouvernement accordera une attention particulière à la mise en œuvre des engagements déjà souscrits, notamment dans le cadre de la Lettre de Politique de développement du premier Crédit à la Stratégie de Réduction de la Pauvreté (CASRP1).

- Amélioration des transports urbains.

Les croissances démographique et économique, auxquelles s'ajoute la croissance rapide du parc automobile, engendrent un accroissement des besoins de déplacement des personnes et des marchandises et créent une pression de plus en plus forte sur la capacité des infrastructures urbaines. Le Gouvernement prévoit la réalisation de projets d'infrastructures dans le district de Bamako ainsi que les principales villes du pays. Ces projets porteront sur :

- la construction d'un site propre pour bus de grande capacité et d'un anneau SOTRAMA pour décongestionner le centre ville de Bamako et ;
- la construction de tronçons de routes bitumées dans les autres localités urbaines, en vue d'améliorer les conditions de mobilité des populations.

➤ **Amélioration de la sécurité routière :**

Le nombre d'accidents de la route reste très élevé eu égard à l'inobservation des règles de la circulation routière, la vétusté du parc routier et le mauvais état des infrastructures de transport.

Le Gouvernement prendra les dispositions en vue de :

- l'intensification des campagnes de contrôle routier pour éviter la présentation régulière des véhicules aux formalités de contrôle technique ;
- la poursuite des actions d'information, de formation et de sensibilisation des usagers en vue du respect des dispositions du code de la route ;
- la dynamisation de la banque de données sur les accidents et le renforcement de ses moyens etc.

➤ **Le transport ferroviaire :**

Actuellement le concessionnaire de la régie du Chemin de fer est confronté à des contraintes majeures dont l'ampleur a conduit les états du Mali et du Sénégal à revoir le contrat. Le gouvernement malien fera réaliser une liaison routière praticable en toute saison pour désenclaver les localités riveraines fortement tributaires du rail et la mobilité des populations a été fortement réduite suite à la mise en concession de l'activité ferroviaire.

➤ **Les transports aériens :**

Le gouvernement poursuivra la mise en œuvre de sa politique de dynamisation du secteur aéronautique en vue d'assurer une meilleure contribution du transport aérien au développement socio-économique et d'améliorer la qualité des services fournis aux usagers des aéroports.

➤ **Les transports fluviaux :**

Des dispositions seront prises pour la réorganisation des conditions d'exploitation de ce mode de transport par l'élaboration d'un Code fluvial.

- Prix des combustibles et réforme fiscale.

➤ **Les principales contraintes et difficultés :**

- le nombre d'accidents de la route reste très élevé eu égard à l'inobservation des règles de la circulation routière ;
- la vétusté du parc routier ;
- et le mauvais état des infrastructures de transport.