



**Infrastructures
Transport
Désenclavement**

Diagnostic du réseau de transport malien

Un travail du Conseil National du Patronat du Mali (CNPM) avec la participation de la Cellule Pour le Développement (CPD)



Juillet 2023

EQUIPE

01	Ibrahima Kalilou SAKO	OPECOM	Président du Groupe
02	Mamadou COULIBALY	APIM	
03	Boubacar DOUCOURE	CPR Kayes	
04	Mme CISSE Fatimata KOUYATE	AMAVT	
05	Souleymane TRAORE	FETRAM	
06	Cheick Hamala COULIBALY	FETRAM	
07	Bréma DRAME	FETRAM	
08	Richard DEHOUMON	CNEIM	
09	Djibril COULIBALY	APIM	
10	Sory Ibrahima MAIGA	APIM	
11	Ousmane SIMAGA	CPR Ségou	
12	Sidy SISSOKO	OPECOM	
13	Mamadou KONATE	OPECOM	
14	Bilaly COULIBALY	OPECOM	
15	Fodé COULIBALY	OPECOM	
16	Younoussa DABO	OPECOM	
17	Boubacar Kane DIALLO	OPECOM	
18	Lancen BOITE	OPECOM	
19	Sékou DIAKITE	OPECOM	
20	Issa CAMARA	OPECOM	
21	Elhadj FIRHOUN	OPECOM	
22	Ahmed Abdoulaye MOULAYE	OPECOM	
23	Bréma OUATTARA	GCM	

Intervenants de la CPD

Dicko Mariam DIALLO

Mamadou KEITA

Alimata SAMAKE

INTRODUCTION

Le système de transport est un pilier essentiel voire indispensable dans le développement socio-économique d'un territoire. Outre son rôle structurant et d'accessibilité dans les territoires, un transport performant doit permettre de réduire substantiellement les distances entre les zones de production et les zones de consommation notamment dans un pays dont l'économie est basée principalement sur le secteur primaire. Il doit être capable d'augmenter les échanges commerciaux et d'accélérer l'intégration et les relations entre les territoires.

Au Mali, les différentes politiques gouvernementales, avec l'aide des partenaires internationaux, ont permis de rehausser le niveau des infrastructures de transport. Plus de 400 milliards FCFA ont été investis dans le cadre des programmes présidentiels d'urgence, notamment le Programme d'Aménagement d'Infrastructures Routières Prioritaires (PAIRS) et les Projets routiers prioritaires (PRP) 2016-2018. Le linéaire routier a, par exemple, enregistré une augmentation de plus de 500% depuis les indépendances.

Cependant, face aux enjeux démographiques, économiques et territoriaux, les efforts consentis restent insuffisants. Différents travaux ont fait mention des difficultés qui rongent le système de transport fragilisant ainsi l'environnement économique du pays. Il apparaît donc nécessaire d'accentuer les efforts avec une vision et une programmation claires et ambitieuses à la hauteur des enjeux.

C'est dans ce contexte que le Conseil National du Patronat du Mali (CNPM) souhaite disposer d'un diagnostic partagé du système de transport ainsi que les leviers d'amélioration. Il a associé à ces réflexions l'Association des bénéficiaires du Programme de Bourses d'Excellence, Cellule Pour le Développement (CPD).

Cette mission sur le secteur du transport doit permettre de nourrir une réflexion collective avec les acteurs sociaux et économiques concernés par la problématique et de proposer des actions pragmatiques en vue de rendre attractif le secteur privé et l'entrepreneuriat au Mali.

Les travaux s'inscrivent dans un large plan d'actions du bureau du CNPM pour la mandature 2022-2027 qui vise à améliorer l'environnement des affaires au Mali à travers le renforcement de cinq (5) secteurs dits stratégiques (énergie, ressources humaines, transport/infrastructures, financement et fiscalité).

INTRODUCTION

Les enjeux liés au système de transport

Justice sociale et territoriale / Sécurité *Améliorer le Quotidien des Populations*



Réduire les inégalités d'accessibilité dans les territoires et aux ressources



Recréer du lien social et réduire les inégalités sociales et territoriales



Aménager, équiper

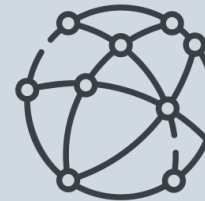


Rassurer, Sécuriser

Attractivité de l'environnement économique *Désenclaver et Interconnecter les territoires*



Améliorer le rôle des territoires notamment des zones rurales dans l'économie nationale



Intensifier les échanges commerciaux entre les territoires nationaux et avec les pays voisins



Réduire les distances entre les zones de production et les zones de consommation

INTRODUCTION

Objectifs de l'étude



Plaidoyer pour les différentes parties prenantes (particulièrement pour le Gouvernement)



Connaître et objectiver l'état des lieux de l'existant



Formuler des recommandations pragmatiques et pertinentes permettant l'amélioration du secteur de transport malien



Disposer d'un plan d'actions phasées et hiérarchisées avec un planning

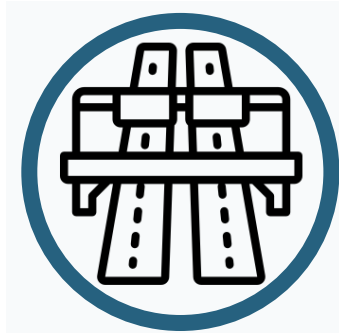
INTRODUCTION

Ne pas confondre transport et mobilité

La mobilité est la *capacité* à se déplacer. C'est aussi l'ensemble des pratiques de déplacement alors que le transport constitue le *support de déplacement*. Le système de transport est composé des *infrastructures*, des *véhicules* et des *conditions de leur utilisation* (qualité, coût, accessibilité,...). La qualité du système de transport d'un territoire peut influencer fortement la mobilité de la population.

Une étude plus portée sur les infrastructures de transport

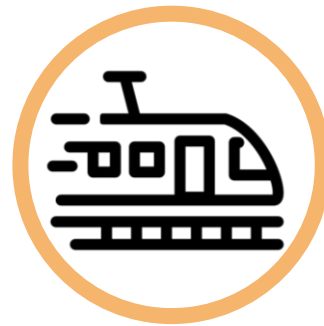
Les quatre (4) segments du transport du pays étudiés



Le transport routier



Le transport fluvial



Le transport ferroviaire



Le transport aérien

INTRODUCTION

SIGLE

ABFN : Agence du Bassin du Fleuve Niger

AGEROUTE : Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier

AGETIPE : Agence d'Exécution de Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi

ADM : Aéroports Du Mali

ANAC Mali : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Mali

ASECNA : Agence pour la sécurité et la navigation aérienne

CETRU : Cellule des Travaux Routiers d'Urgence

CMC : Conseil Malien des Chargeurs

CMTR : Conseil Malien des Transporteurs Routiers

CNPM : Conseil National du Patronat du Mali

COMANAF : Compagnie Malienne de Navigation Fluviale

COMANAV : Compagnie malienne de navigation

CPD : Cellule Pour le Développement

CSLP : Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté

DGR : Direction Générale des Routes

DNTTMF : Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux

OMVS : Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal

PNTITD : Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement

SOPAFER : Société de Patrimoine Ferroviaire du Mali

PLAN

I. Etat des lieux

Chiffres clés

Acteurs

Atouts et fragilités

II. Recommandations

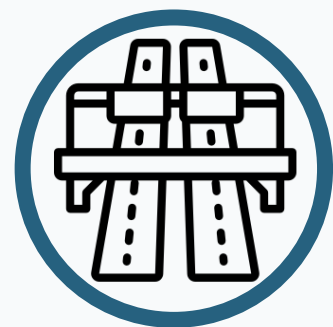
Leviers par acteur

Priorisation

Méthodologies et calendriers prévisionnels

I. Etat des lieux

Chiffres clés – Acteurs – Atouts – Fragilités – Problématiques majeures



Le transport routier

I. Etat des lieux : Statistiques

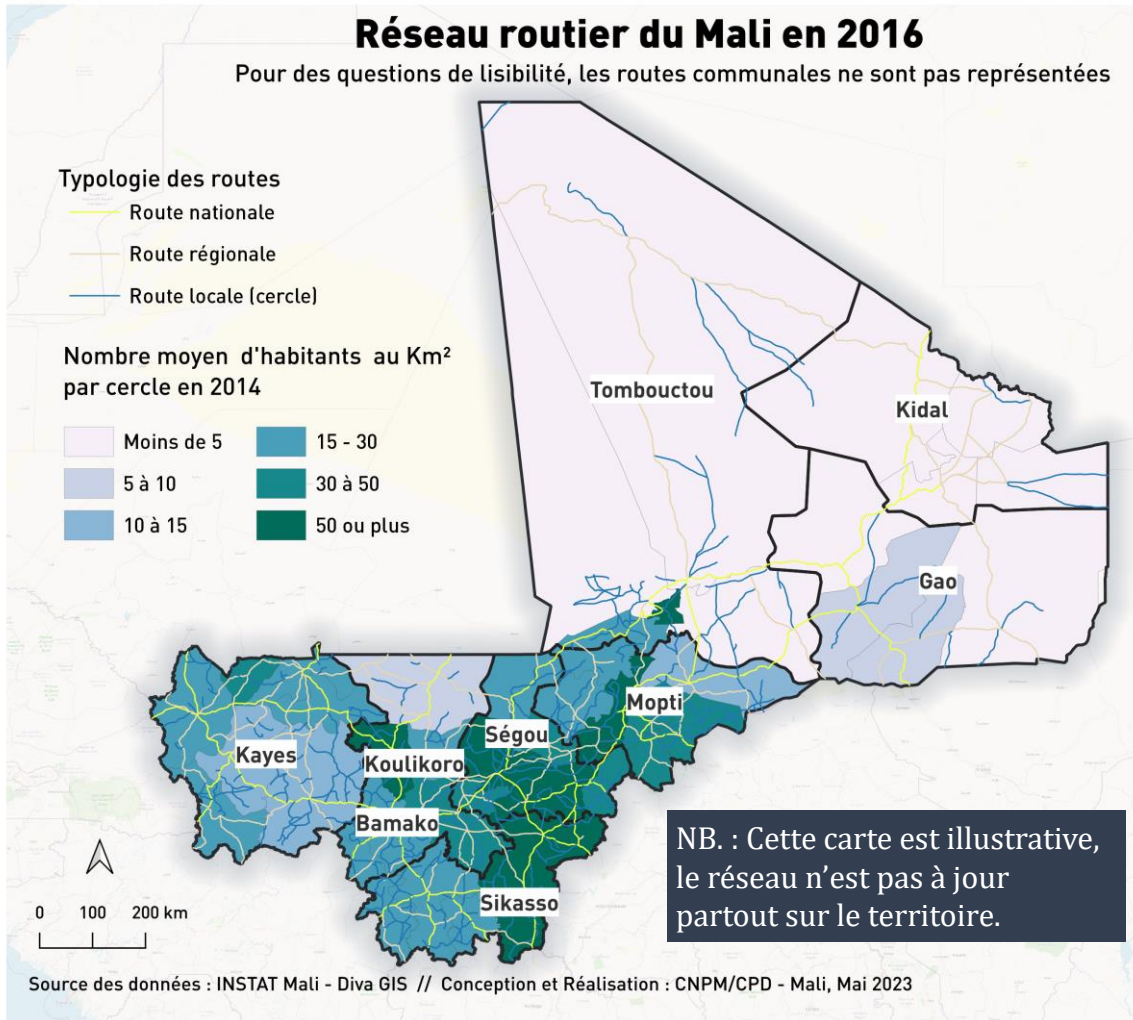
89 024 Km

de linéaire routier à travers tout le pays



Réseau routier du Mali en 2016

Pour des questions de lisibilité, les routes communales ne sont pas représentées



Le transport routier



Encart



- D'après la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) de 2015, le Mali compte **4 621 liaisons** pour une longueur totale de **89 024 km** soit une densité moyenne brute de **7,17km/100 km²**.
- Comme toutes les autres ressources et équipements, la **route est inégalement répartie**. Les régions du nord, compte-tenu de la faible densité démographique et du désert, ont moins de route.
- Le réseau est **largement dominé par des routes communales**, souvent peu (voire pas du tout) aménagées notamment en milieu rural.

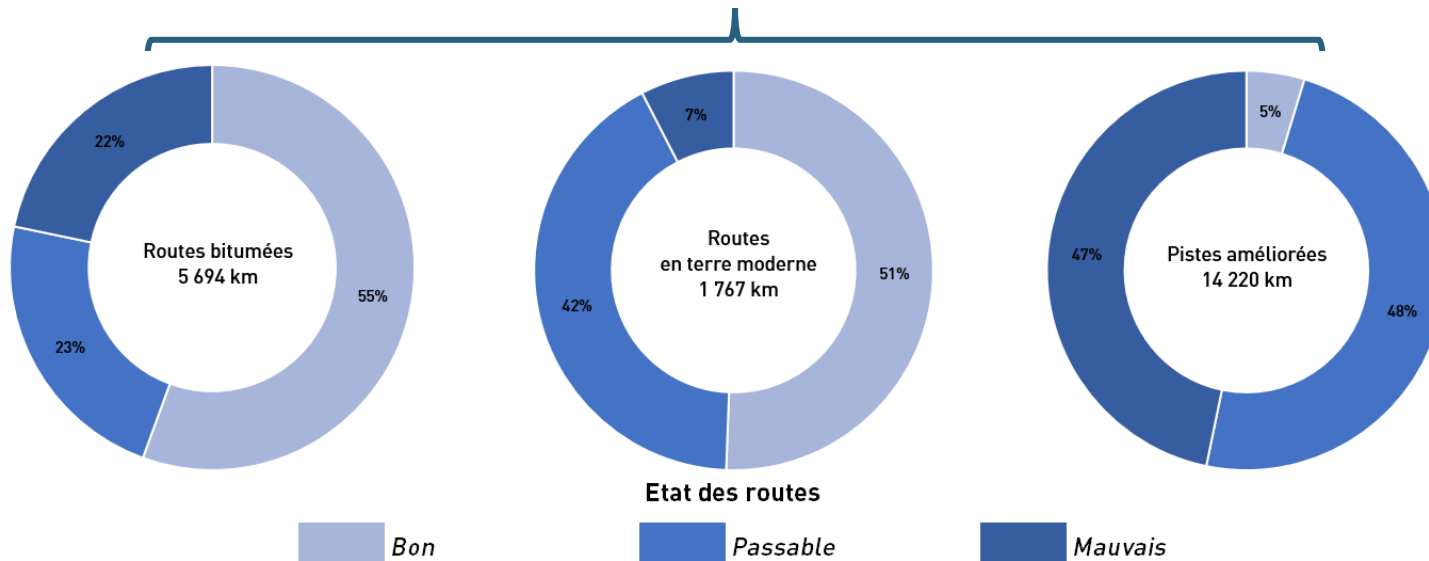


Encart



- Sur l'ensemble du réseau, **seul un quart soit 21 681 km est aménagé**. Il s'agit majoritairement des pistes améliorées (14 220), les **routes revêtues sont à peine de 5 700 km**.
- Parmi les routes aménagées, **près d'un km sur cinq seulement est en bon état (4 727 km)**, le reste présentant un état passable voire mauvais.
- Les efforts de réhabilitations des différents gouvernements bien que réels restent insuffisants face aux principales causes de la dégradation des routes que sont la surcharge des poids lourds et les contraintes financières qui limitent l'entretien régulier des infrastructures. Selon la PNTITD, la surcharge aurait coûté une perte de 29 à 37 milliards de F CFA en 2012 sur la valeur du patrimoine routier même si l'application des mesures de lutte contre la surcharge commençait à faire ses effets avec par exemple la baisse du taux moyen de surcharge de 70% en 2009 à 30% en 2014 sur les deux corridors Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako). La conception et la construction des infrastructures routières doivent également être discutées au regard du sentiment de fragilité qu'elles présentent dès leurs réalisations.

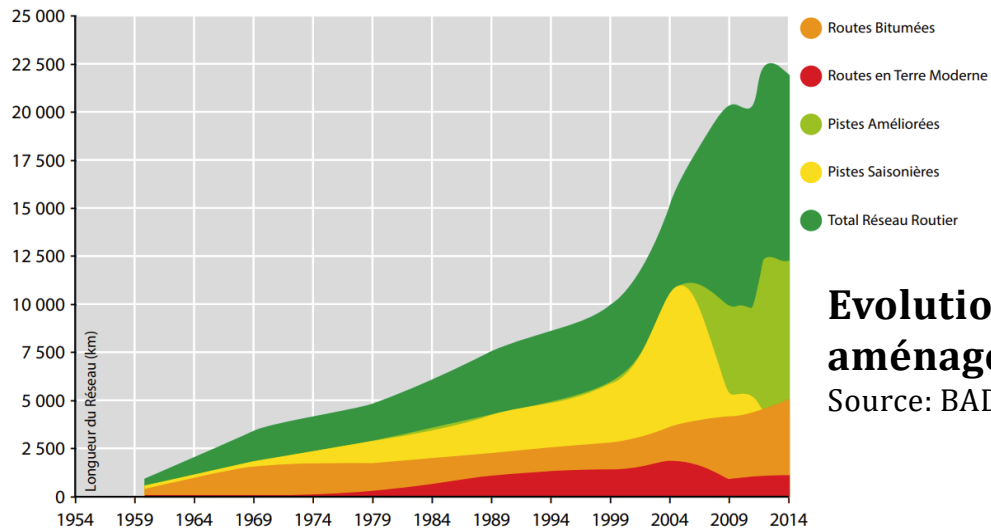
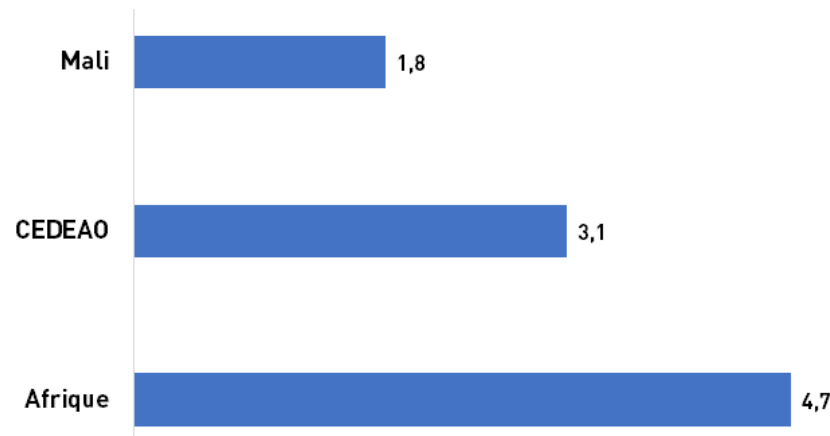
1/4 du réseau aménagé (21 681 km)



I. Etat des lieux : Statistiques

Un réseau déficitaire par rapport à la moyenne sous-régionale

Densité du réseau aménagé
Km linéaire pour 100 km²



Le transport routier



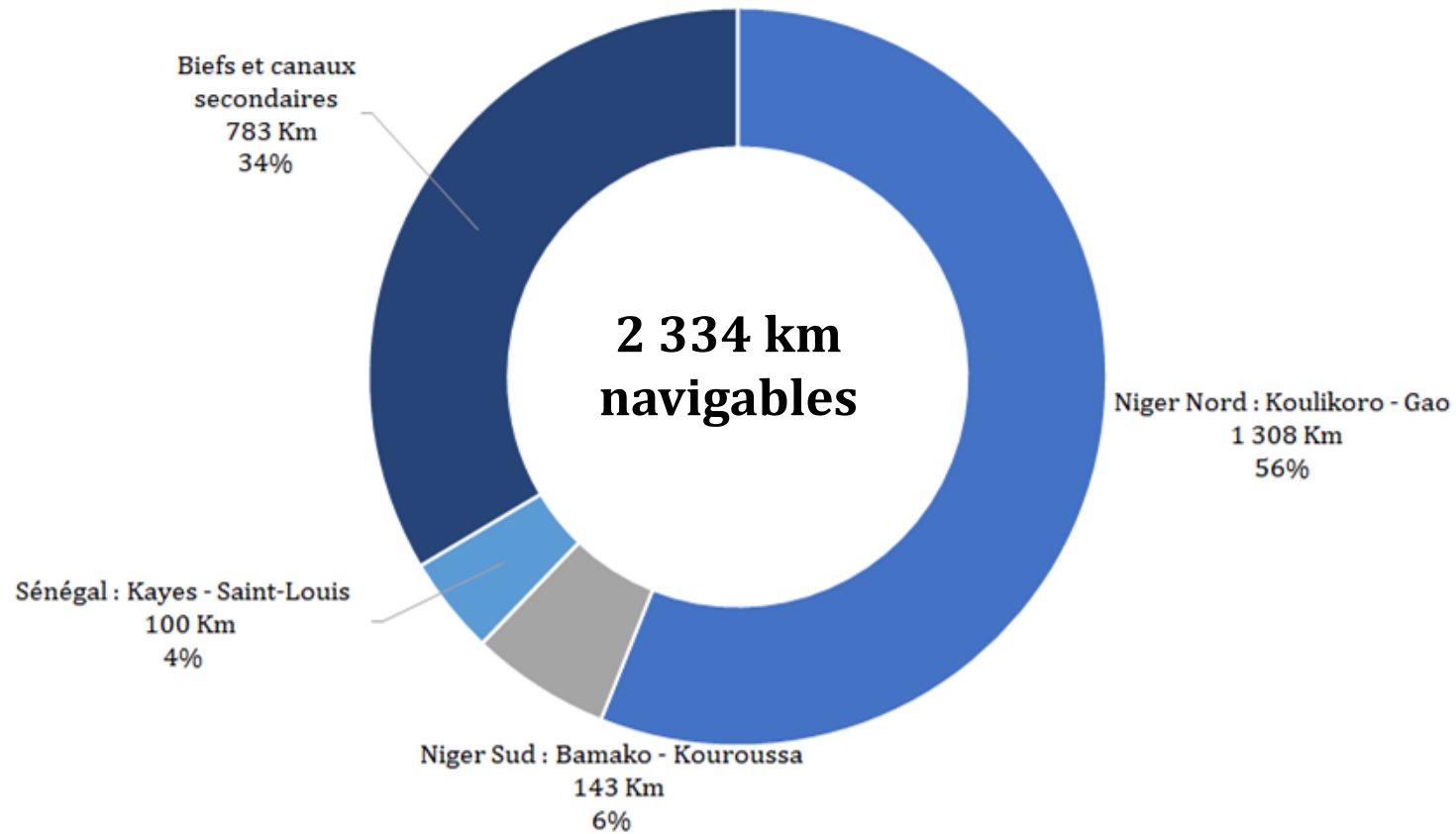
Encart

- La densité du réseau aménagé est l'une des plus faibles d'Afrique avec 1,8 km pour 100 km², une densité affaiblie par le vide routier dans le désert sans doute.
- La quasi-totalité du réseau a été érigée, réhabilitée après l'indépendance (1960) et la moitié date d'une vingtaine d'années.
- Des efforts consentis au cours des dernières décennies



Le transport fluvial

I. Etat des lieux : Statistiques



Une flotte limitée et très vieillissante de la COMANAV

3
bateaux
courriers

1
Pétrolier

1
Remorqueur

1
Pousseur

18
Barges

Le transport fluvial



Encart

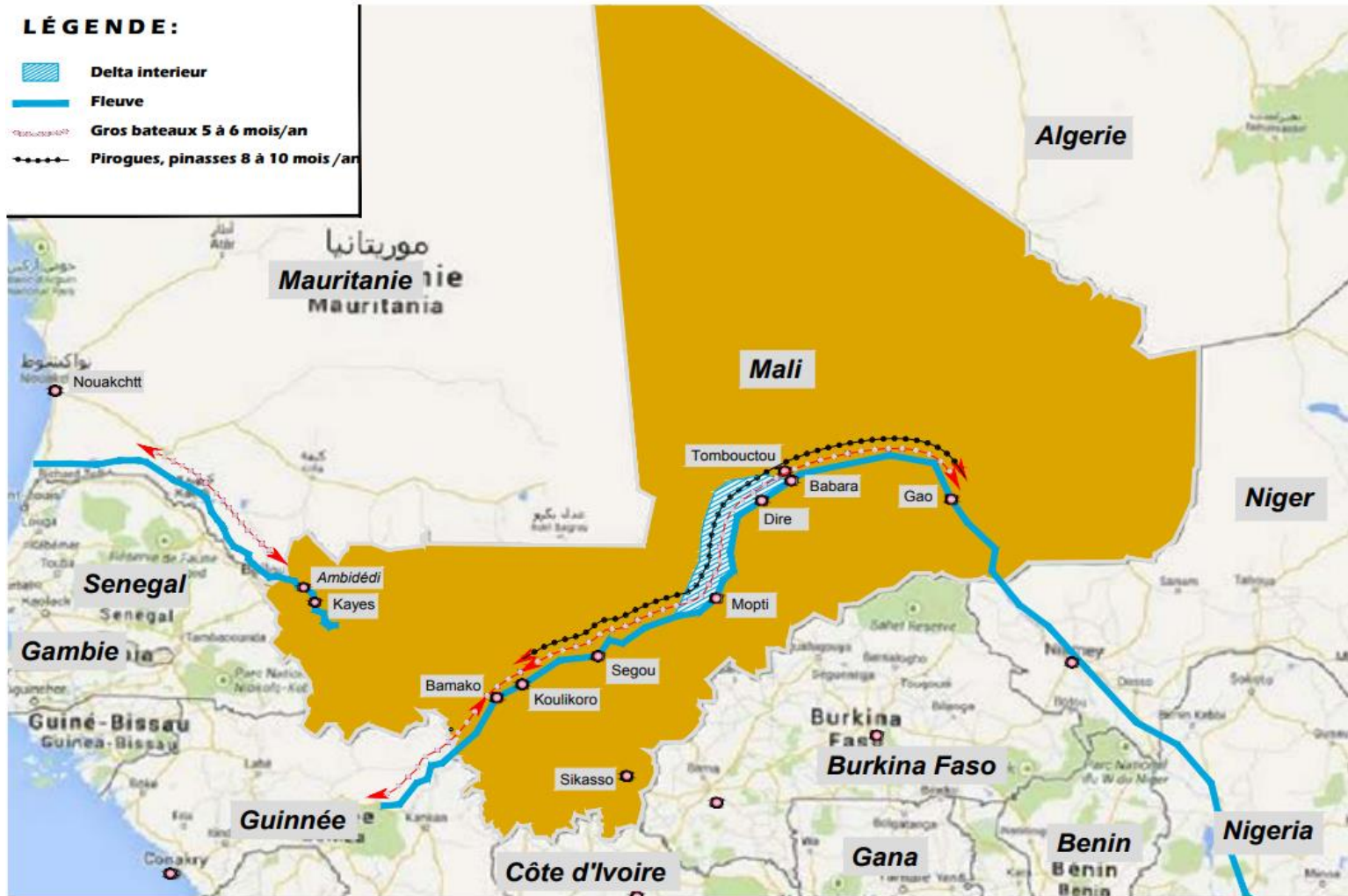


- Les fleuves **Niger** et **Sénégal** traversent le Mali et y permettent la navigation.
- Avec 1 308 km, soit 56% du réseau total, **l'axe Koulikoro-Gao** du fleuve Niger est **le plus important du pays**.
- Les voies secondaires se répartissent entre les affluents et confluent du fleuve Niger (Bani, Bara Issa et Diaka).
- La **navigation est possible seulement 5 à 6 mois par an** à cause de l'étiage des fleuves excluant les embarcations de plus de 1 mètre de tirant d'eau .
- La moyenne d'âge de la flotte **est de 43 ans**.



I. Etat des lieux : Statistiques

Cartographie du transport fluvial au Mali



Source : Rapport Politique Transports/METD/2011/Louis Berger SA

Le transport fluvial



Encart



- La liaison Saint-Louis vers Kayes s'arrête en réalité à **Ambidédi** à cause des difficultés de navigation
- 13 ports « formels » qui disposent chacun d'au moins un poste à quai aménagé, celui de Koulikoro étant le plus important.
- En 2014, seuls les ports de Koulikoro et Mopti disposaient de grues, mais tous les ports disposent en général de magasins. A côté de ceux « formels », le pays compte de nombreux ports « informels » utilisés par les pinasses et les pirogues.
- Un segment sous-exploité du système de transport au Mali avec **seulement 0,1% à 0,3% de part des marchandises transportées** et une moyenne de 10 à 12 000 passagers transportés par an. Cependant, le secteur informel transporterait, selon le rapport de PNTITD de 2015, chaque année **environ 100 000 tonnes de marchandises et 100 000 passagers**, soit 10 fois plus que la COMANAV.



Le transport aérien

26 Aéroports et aérodromes

06

Aéroports d'envergure internationale que sont de Bamako-Sénou, de Kayes Dag-Dag, de Sikasso Diguignan, de Mopti Ambodédjo, de Gao Korogossou et de Tombouctou

Aéroport de Bamako – Sénou

919 151 voyageurs en 2020 +51% en 10 ans

1 169 372 voyageurs en 2030; 1 491 292 passagers en 2040

10 096 tonnes de marchandises en 2013 contre 7 669 en 2012

16 733 tonnes de colis postaux en 2013



Encart

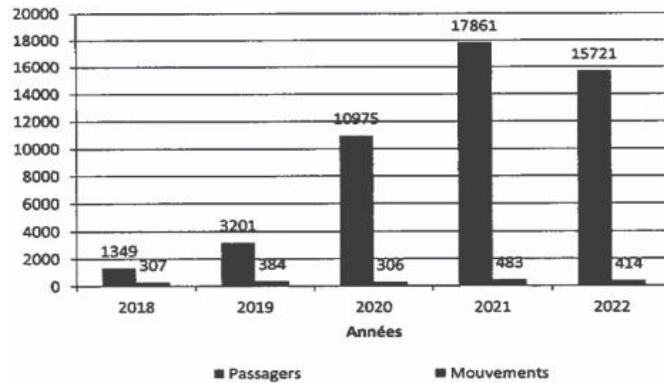
- Le nombre de passagers et les mouvements d'aéronefs sont plus faibles au Mali que dans d'autres pays de la sous-région. Par exemple, l'aéroport de Blaise Diagne au Sénégal compte plus de 2 millions de passagers, tandis que l'aéroport de Bamako enregistre 919 151 passagers.
- La croissance moyenne du trafic est d'environ de 5% par an.
- Le secteur souffre des problèmes sécuritaires dans le pays et de la faiblesse des revenus de la population mais également d'une insuffisance de personnel technique qualifié

I. Etat des lieux : Statistiques

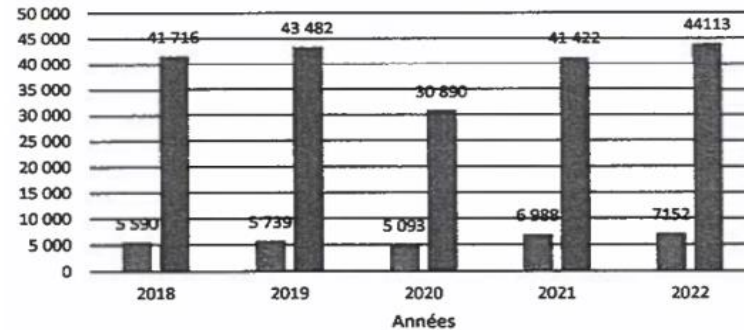
Le transport aérien



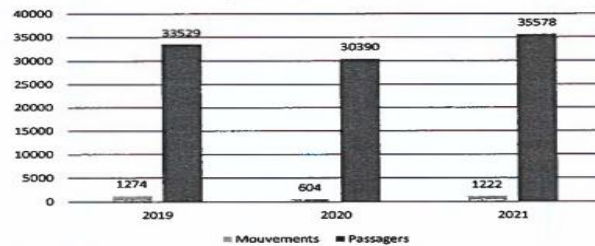
Trafic à l'aéroport de Kayes



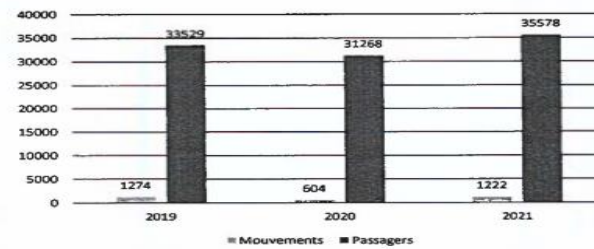
Trafic à l'aéroport de Mopti



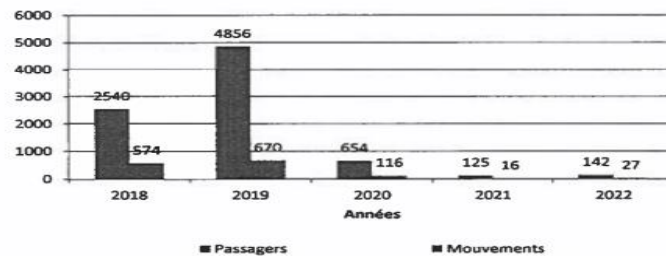
Trafic à l'aéroport de Gao



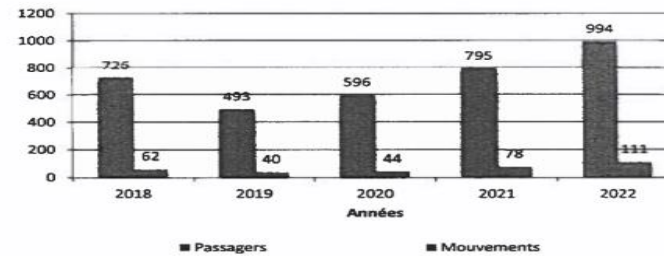
Trafic à l'aéroport de Tombouctou



Trafic à l'aéroport de Sikasso



Trafic à l'aéroport de Nioro



Encart

- Le trafic intérieur total ne représentait que seulement 4% (24 348) du trafic total du pays en 2011, 2% (12 430) en 2012, 2% (13 917) en 2013 et 3% (15 669) en 2014
- Le nombre d'aéronefs en mouvement à l'échelle nationale est également assez faible. Par exemple, en 2018, l'aéroport de Kayes a enregistré seulement 307 mouvements d'aéronefs, soit moins d'un avion par jour.

Source: Haidara M.H., Problématique de la desserte domestique par voie aérienne, 3^{ème} session de la 6^{ème} mandature du CESC

I. Etat des lieux : Statistiques



Trajet (aller-retour)	Prix (FCFA)	Durée de vol
Bamako-Gao	300 000	1h25
Bamako-Kayes	220 000	1h
Bamako-Dakar	271 000	1h45
Bamako-Conakry	336 000	1h30
Paris-Toulouse	111 500	1h15
Paris-Marseille	98 400	1h25

Le transport aérien



Encart

- La majeure partie des aéroports est concentrée au centre.
- Le faible maillage du réseau domestique aérien est à souligner (nombre de liaisons aériennes entre différentes destinations intérieures est limité).
- Des coûts d'exploitation élevés
- Les agressions des domaines aéroportuaires créent également des problèmes de sécurité.
- La cherté des titres de transport constitue un obstacle majeur

I. Etat des lieux : Statistiques

Une quinzaine de compagnies

SKY MALI



AIR SENEGAL



AIR ALGERIE



Ethiopian
የኢትዮጵያ



الموريطانية للطيران
MAURITANIA AIRLINES



CORSAIR
Ouvrons d'autres horizons



SAS
SAAS AVIATION SERVICE



DHL
Aviation

Une vingtaine de destinations internationales

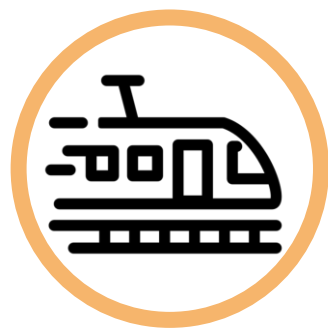
Abidjan, Conakry, Siguiri, Cotonou,
Dakar, Lomé, Niamey, Ouagadougou,
Nouakchott, Addis Abeba, Libreville,
Nairobi, Brazzaville, Alger,
Casablanca, Tunis, Paris, Lisbonne,
Istanbul

Le transport aérien



Encart

- 4 destinations en Afrique du centre et de l'est : Addis Abeba, Libreville, Nairobi, Brazzaville
- 9 destinations en Afrique de l'Ouest : Abidjan, Conakry, Siguiri, Cotonou, Dakar, Lomé, Niamey, Ouagadougou, Nouakchott
- 3 destinations en Afrique du Nord : Alger, Casablanca et Tunis
- 3 destinations en Europe : Paris CDG, Orly, Lisbonne, Istanbul
- Aucune compagnie de nationalité malienne



Le transport ferroviaire

I. Etat des lieux : Statistiques

Ligne ferroviaire Sénégal - Mali



642
km

de linéaire ferroviaire
sur 1 286 km Bamako -
Dakar

40
millions

de voyageurs-kilomètres
par an entre 2012 et 2014

(nombre de passagers transportés par voie
ferroviaire multiplié par la distance
parcourue)

24

Localités desservies

253 091
tonnes

de marchandises transportées
en 2014 (+ 6 438 tonnes par
rapport à 2013)

Le transport ferroviaire



Encart

- Le transport ferroviaire joue un rôle clé dans la connectivité entre les villes et les zones rurales...
- Il contribue à soutenir économiquement les populations riveraines lors du passage du train...
- Mais le secteur souffre d'un manque d'investissements et d'une baisse du nombre de voyageurs passant de 85 931 en 2012 à 81 895 en 2014.
- Le secteur souffre également d'une concurrence accrue des moyens de transport alternatifs...
- Les agressions et occupations illicites du domaine ferroviaire posent également un problème.
- L'état du réseau ferroviaire est mauvais

I. Etat des lieux : Statistiques

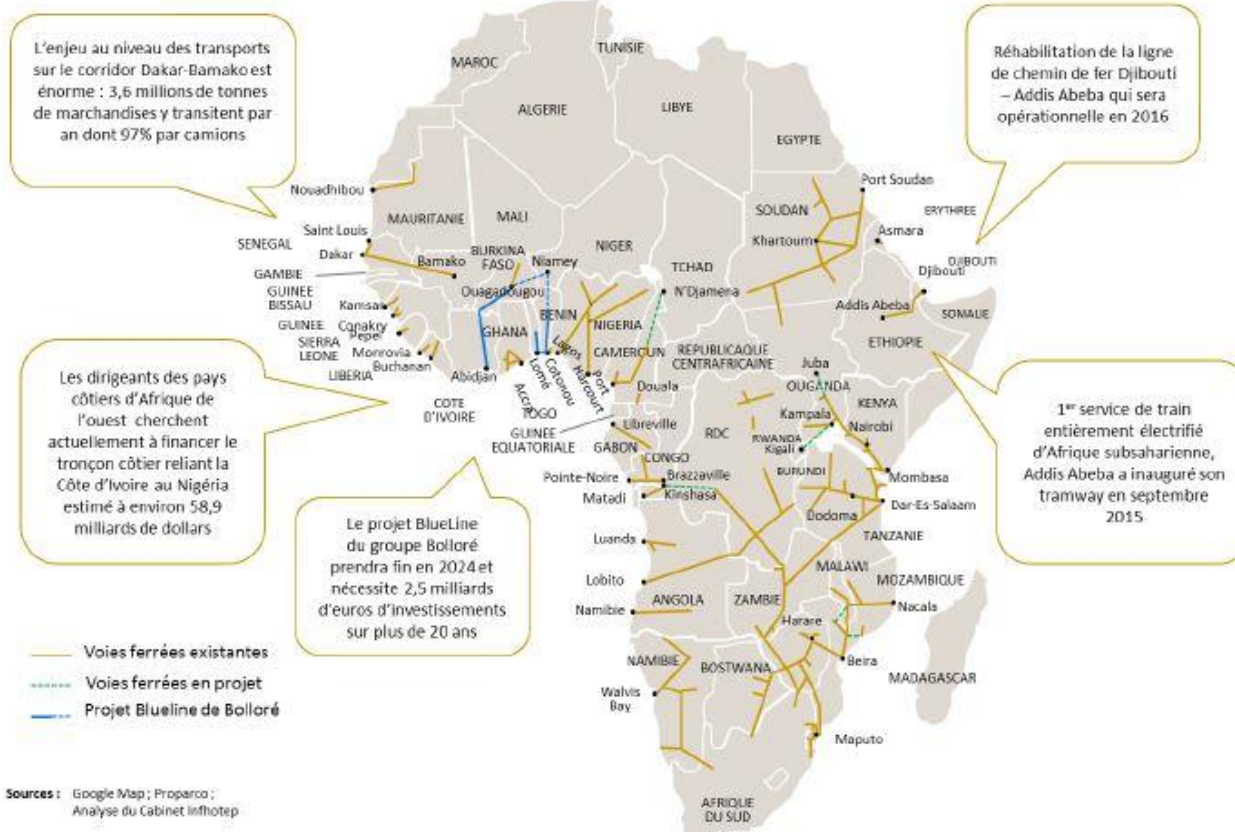
Le transport ferroviaire



Une étude réalisée avec le soutien de la BAD, sur l'inter-connectivité ferroviaire (2008), a défini les priorités pour la construction de 17 lignes ferroviaires d'interconnexion identifiées. Ces lignes ont été identifiées dans le Plan directeur ferroviaire de la CEDEAO. Deux de ces lignes, Kaya-Dori-Niamey et Bamako-Bougouni-Ouangolodougou, ont fait l'objet d'études de conception détaillées. La CEDEAO mobilise également des fonds pour des études détaillées sur d'autres lignes, telles que Ouangolodougou-Sikasso-Bougouni-Bamako (Côte d'Ivoire-Mali), Niamey-Dosso-Kaura Namoda (Niger-Nigeria) et Niamey-Dosso-Parakou (Niger-Bénin).

Un réseau ferroviaire morcelé ... qui se met progressivement au service du commerce intra-régional

Cabinet
Infhotep



Sources : Google Map ; Proparco ; Analyse du Cabinet Infhotep

BOUCLE FERROVIAIRE LOMÉ - COTONOU - NIAMEY - OUAGADOUGOU - ABIDJAN



I. Etat des lieux : Acteurs



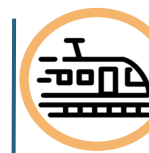
Routier



Fluvial



Aérien



Ferroviaire

Politiques générales

**Ministère en charge des transports : Secrétariat Général
(Collectivités territoriales dans une moindre mesure)**

Financement

Ministère de l'économie et des finances / Contributions des usagers

Autorité Routière à travers les redevances d'usage routier

Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)

ASECNA / Aéroports Du Mali / Bailleurs de fonds/partenaires internationaux

Bailleurs de fonds

**Constructions
Entretien**

Direction Générale des Routes (DGR) : Maitrise d'ouvrage/Elabore et planifie les investissements, le programme d'entretien et assure la supervision
AGETIPE / AGEROUTE : Exécute les travaux d'entretien avec l'appui des bureaux d'études et des entreprises.
CETRU : travaux d'entretien d'urgence ne pouvant faire l'objet d'appel d'offres.

Direction Nationale de l'Hydraulique
Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)
Agence du Bassin du Fleuve Niger (ABFN) : Protection des berges du Fleuve (voire à terme entretien des voies navigables)

Aéroports Du Mali
Autres acteurs dont partenaires étrangers

Société de patrimoine ferroviaire du Mali (SOPAFER)
Autres acteurs

Exploitation

Conseil Malien des Chargeurs (CMC)
Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)
Transporteurs/Conducteurs routiers (réunies en associations/syndicats)

Compagnie Malienne de Navigation Fluviale (COMANAF): Transports et outillage portuaire
Particuliers (surtout informels) : transports

Aéroports du Mali (ADM)
Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC Mali)
Compagnies aériennes
Agences de voyage

SOPAFER)

**Contrôle
Evaluation**

Direction Générale des Routes (DGR)
AGETIPE/AGEROUTE

Agence du Bassin du Fleuve Niger (ABFN)

ASECNA / Ministère de l'économie et des finances

SOPAFER)

Collectivités territoriales : des acteurs majeurs mais peu mobilisés ? Création et gestion des infrastructures de transport et de communication d'intérêt communal en cohérence avec le schéma d'aménagement de l'échelon supra : Communes (routes communales); Cercle (routes locales); Région (routes régionales)

Relecture de dispositions : quelques exemples

De la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) à la Compagnie Malienne de Navigation Fluviale (COMANAF)
(Conseil des Ministres du 17 Mai 2023)

- **Changement de statut de la COMANAV** (organisation et modalités de fonctionnement compris) et de dénomination qui devient un **Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial**.
- Une évolution pour **mieux faire face aux enjeux et contribuer efficacement à la mise en œuvre de la PNTITD** et exécuter de façon efficiente des travaux de dragage, d'entretien, de construction des quais et de balisage du chenal navigable indispensable à la navigation.
- Une évolution permettant à la nouvelle structure de **diversifier ses possibilités de financement**.

Exploitation du service ferroviaire de voyageurs et de marchandises entre Bamako et Diboli par la SOPAFER
(Conseil des Ministres du 24 Mai 2023)

- Conventionnement **entre l'Etat et la SOPAFER sur la période 2023-2027**
- Mise à **disposition de la SOPAFER du personnel actuel** non affecté aux activités des infrastructures pour l'exploitation des trains
- **1,274 milliard de francs cfa** pour la mise en place du plan de relance du trafic ferroviaire
- Une subvention de **1,433 milliard**

Transport Multimodal - Interconnexion

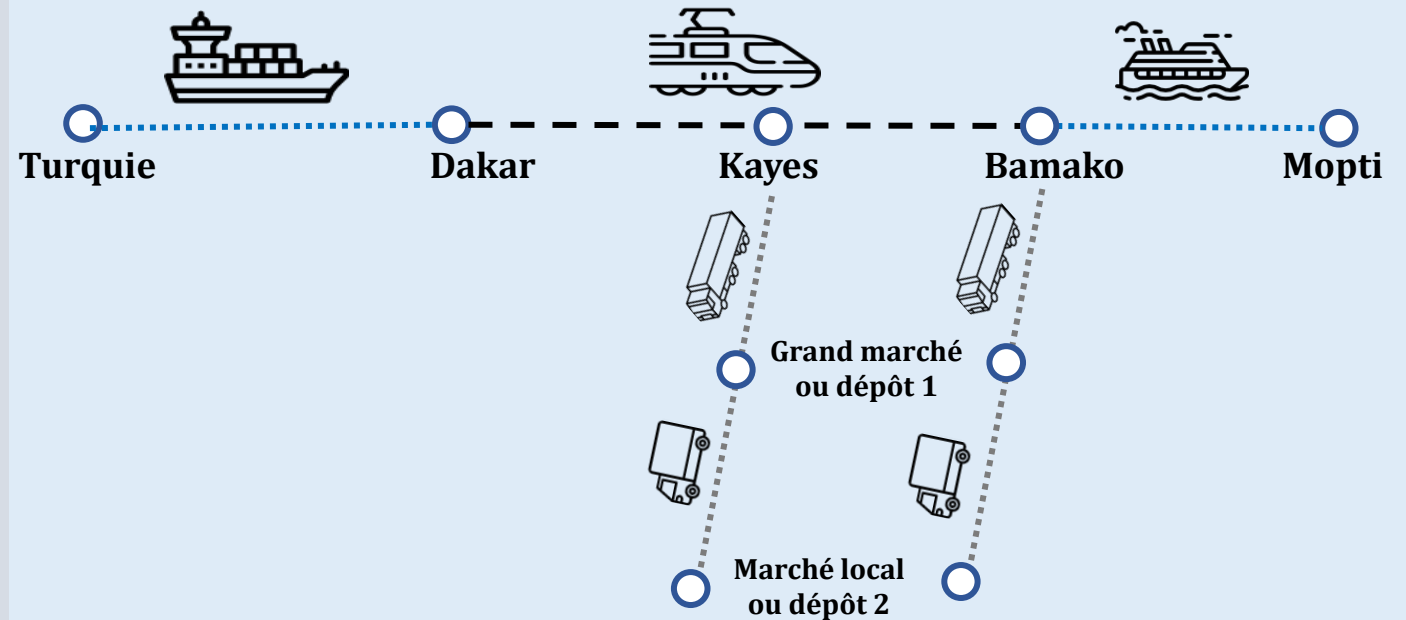
Multimodalité

- Une optimisation qui permet de tirer profit de la concurrence et de la complémentarité des différents modes de transport en s'appuyant sur leurs atouts.
- Une nécessité indispensable notamment pour un pays enclavé
- Accroissement de la performance et baisse des coûts et du délai d'acheminement.
- Alternative au tout routier qui coûte cher dans un pays aux ressources assez limitées

Mais un transport peu développé au Mali

- Le système de transport fortement basé sur la route et déficit des autres modes.
- Déficit d'entreprises logistiques qualifiées pourtant indispensables pour une multimodalité réussie.

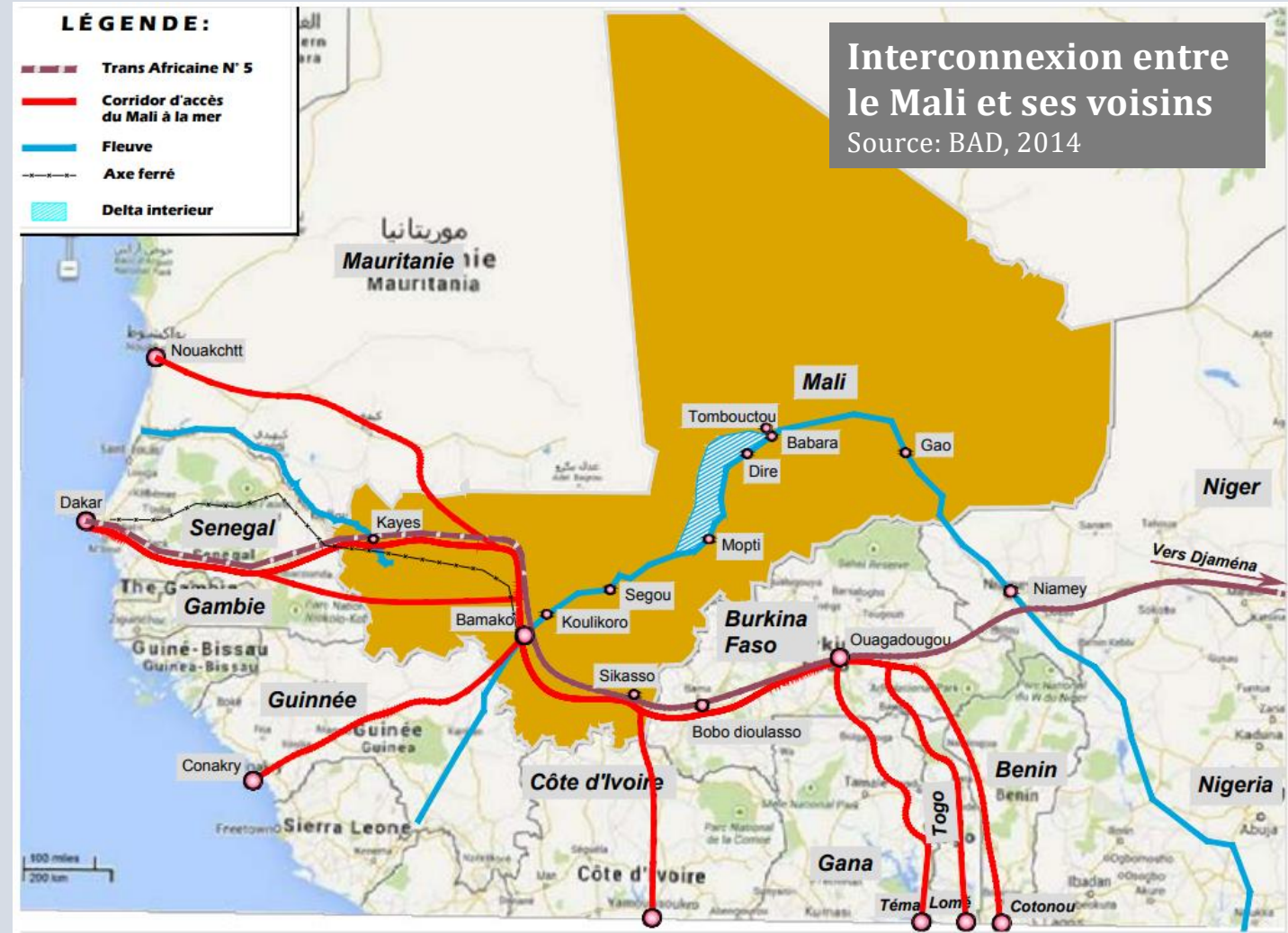
Exemple d'un parcours multimodal



Transport Multimodal - Interconnexion

Interconnexion

- Une connexion dense aux pays voisins largement dominée par la route [et l'avion qui reste néanmoins cher]
- Une interconnexion qui n'est pas toujours de facilitation de déplacement :
 - Étroitesse des routes
 - Qualité des routes
 - « tracasseries » policières10 heures pour faire les 550 km de Bamako – Bobo-Dioulasso (Burkina Faso)
Un jour pour les 1 200 km de Bamako – Abidjan (idem Bamako – Niamey et Bamako - Dakar)

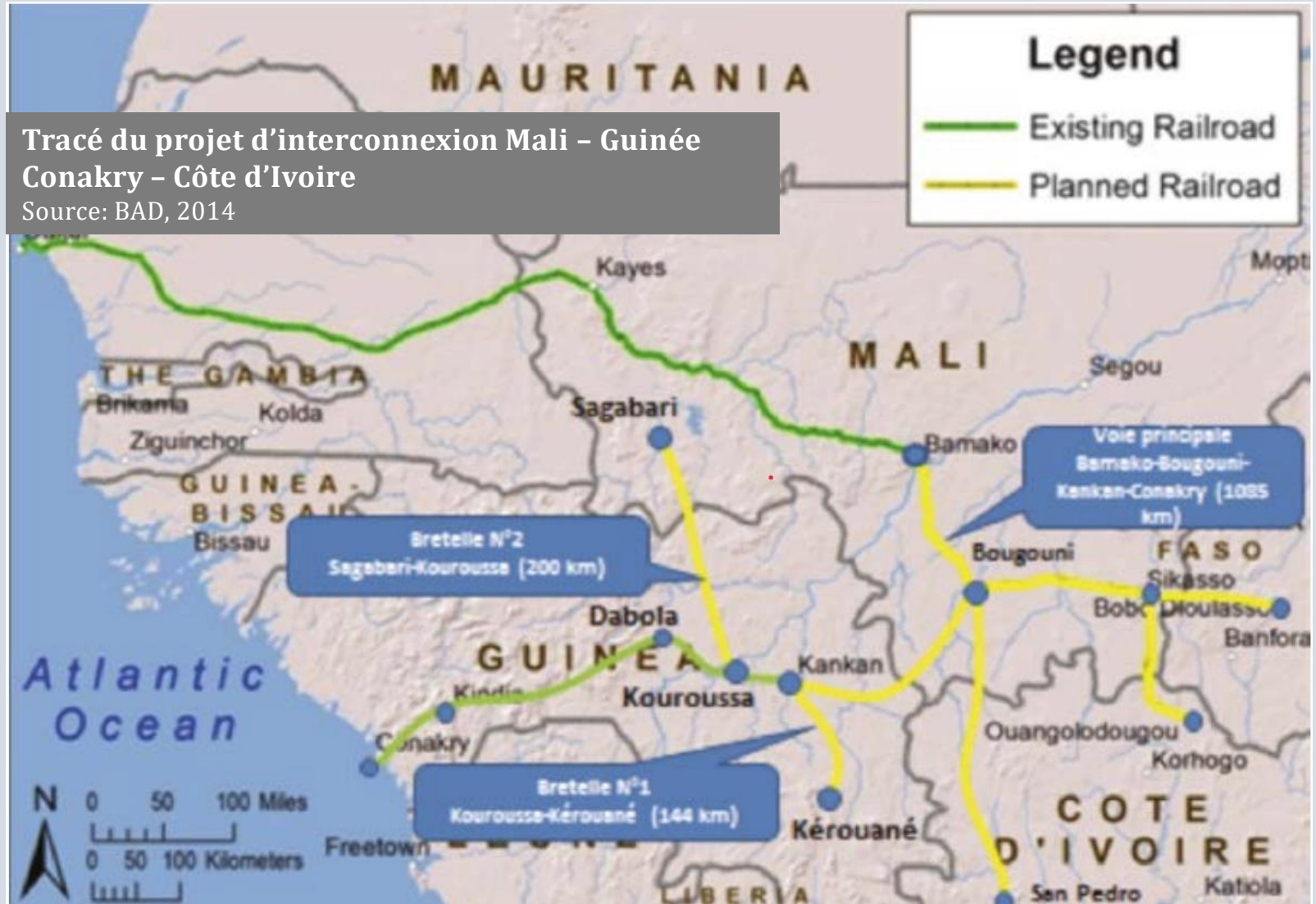


Transport Multimodal - Interconnexion

Interconnexion

Le train, levier d'une interconnexion optimisée ?

Exemple du projet d'interconnexion Mali - Guinée Conakry - Côte d'Ivoire par le train



Transport Multimodal - Interconnexion

Interconnexion

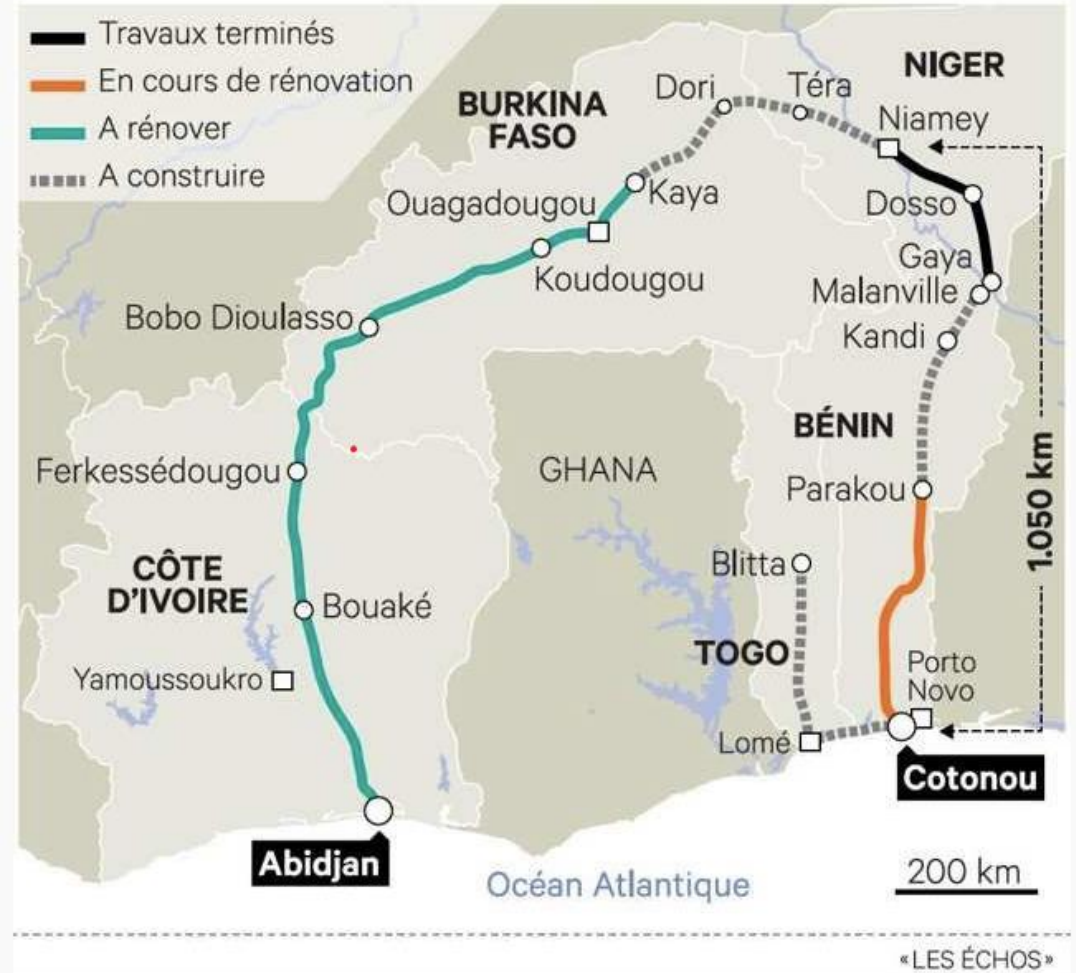
Le train, levier d'une interconnexion optimisée ?

Exemple du projet de la boucle ferroviaire Abidjan - Lomé

- Coût : 4 011 milliards de F CFA (Novembre 2019 - commissaire chargé du département de l'aménagement du territoire communautaire et des transports de UEMOA, Paul Koffi)
- 3 034 km dont
 - 1 946 km à réhabiliter
 - 1 088 km à construire

Sources : lesechos.fr ; agenceafrique.com

Le projet de boucle ferroviaire Cotonou-Abidjan



Transport Multimodal - Interconnexion

Interconnexion

Le train, levier d'une interconnexion optimisée ?

De projets ambitieux qui se butent à des difficultés de financement ?

Le Transahélien, Vers un désenclavement sécurisant



Étude de faisabilité

- **Enjeux :** reprendre la main sur des territoires enclavés
lutter contre le terrorisme
- Longueur : 5 000 km
- Coût : À l'étude
- Pays concernés : G5 Sahel (Mauritanie, Mali, Niger, Tchad)

- Déjà construit
- À réhabiliter
- À construire
- Autres rails

Source : g5sahel.org

Dakar-Djibouti : le rêve d'une ligne transafricaine



Projet

- **Enjeu :** créer un corridor Transcontinental hautement symbolique
- Longueur : 9 000 km
- Coût : 23 milliards d'€
- Pays concernés : Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger, Nigeria, Cameroun, Tchad, Soudan, Éthiopie, Djibouti

- Déjà construit
- À réhabiliter
- À construire
- Autres rails

Source : Étude de pré-faisabilité pour l'Union Africaine, 2011

Atouts et Fragilités du transport malien



Routier



Aérien



Ferroviaire



Fluvial

Forces



1. Prédominance du secteur
2. Beaucoup de tronçons déjà disponibles pouvant être améliorées
3. Disponibilité des terres
4. Des acteurs locaux entrepreneurs bien organisés

1. Secteur en plein essor
2. Bon emplacement géographique avec des possibilités d'extension
3. Attractivité du Mali pour les affaires
4. Les maliens notamment les classes moyennes et les plus aisés de plus en plus mobiles.

1. Economique et écologique
2. Idéal pour le transport des marchandises
3. Axe Dakar-Bamako, un ajout majeur de désenclavement extérieur et intérieur du Mali

1. Présence de 2 fleuves majeurs dans le pays
2. Une desserte du Sud et du Nord par le fleuve Niger
3. Voies principales et secondaires

Fragilités



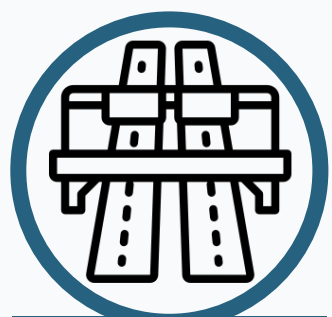
1. Financements insuffisants
2. Déficit quantitatif et qualitatif
3. Inégale territoriale
4. Occupation des emprises
5. Une gestion lacunaire
6. Les Collectivités locales quasi-inexistantes dans la gestion
7. Une prospective et une programmation insuffisantes

1. Faible intérêt des opérateurs économiques en termes d'investissements
2. Faible maillage du réseau domestique / Absence de liaison entre les grandes mégapoles du pays : Bamako – Sikasso – Ségou
3. Coût d'exploitation et de billet élevé sur le réseau domestique
4. Occupation illégale du domaine aéroportuaire
5. Manque de personnel qualifié

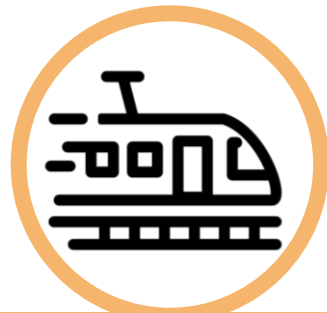
1. Absence ou insuffisance de plan stratégique de développement du ferroviaire / Sous valorisation du ferroviaire dans le système de transport malien
2. Manque d'entretien et d'infrastructures / Vétusté
3. Déficit d'équipement et d'engins de maintenance
4. Manque de ressources humaines et financières
5. Occupation illégale du domaine ferroviaire

1. Navigabilité 5 à 6 mois par an
2. Réduction du nombre d'arrêts
3. Manque d'équipements et d'entretien des ports
4. Faible niveau d'intégration dans un système multimodal
5. Non application du code de navigation
6. Insuffisance du balisage du chenal navigable
7. Inexistence d'un chantier naval pour la construction et la réparation de bateaux
8. Insuffisance de ressources humaines qualifiées
9. Inexistence de partenariat public privé pour financer les projets

Problématiques majeures liées au secteur du transport



Routier



Ferroviaire



Fluvial



Aérien

- ✓ Infrastructures insuffisantes / Manque d'entretien
- ✓ Faible niveau de financement / Déficit de ressources matérielles et humaines
- ✓ Manque de stratégies et de planification à la hauteur des enjeux / Manque de politique inclusive et de multimodalité
- ✓ Problèmes de gestion et de gouvernance / Rôles et responsabilité des collectivités locales flous et non tenus par manque de ressources humaines et financières
- ✓ Absence ou difficulté d'application et de respect des normes de sécurité et des codes d'encadrement et de fonctionnement

- ✓ Inégalités territoriales
- ✓ Respect du code de la route
- ✓ Tracasseries administratives (transot) et Corruption

- ✓ Faible attrait des acteurs privés dans le secteur du transport
- ✓ Faible considération dans le système de transport OU sentiment de méconnaissance des atouts

- ✓ Réseau et trafic interne déficients / Billets chers

- ✓ Coût d'exploitation, d'investissement

II. Recommandations

Leviers par acteur - Priorisation

II. Recommandations :

**Rec.
1**

Partager une vision commune de l'état du transport malien et des enjeux socio-économiques qui lui sont liés

Leviers	Acteurs	Priorité / Urgence
Présenter l'étude aux autorités	CNPM	1
Constituer une communauté de travail autour du transport : ce comité doit être le plus inclusif possible, toutes les corporations et tous les territoires doivent y être représentés	CNPM - Ministère en charge des transports	1
Réaliser des ateliers de présentation et de discussion autour de la présente étude enrichie par les compléments du Ministère de tutelle	Comité de travail	1
Valider les actions majeures à mener avec un chronogramme réaliste.	Comité de travail	1

Par comité de travail, référence est faite à une communauté de travail et de coordination regroupant les représentants de tous les types d'acteurs. Une mention spéciale doit être accordée à la représentation territoriale.

II. Recommandations :

Rec.
2

Sécuriser l'emprise du réseau de transport

Leviers	Acteurs	Priorité / Urgence
Sensibiliser régulièrement les usagers (publicités, conférences, ateliers territoriaux, ...)	Comité de travail	2
Libérer les emprises du réseau occupées de façon illégale : de façon pédagogique et en accompagnant les personnes concernées pour une plus grande acceptabilité	Etat / Société Civile	2
Sanctuariser le domaine ainsi libéré	Etat	2
Réaliser des trottoirs adéquats et sécurisés notamment dans les agglomérations	Etat - Gestionnaires	2
Viabiliser le domaine du transport : caniveaux et électricité dans des endroits stratégiques	Etat - Gestionnaires	3
Diversifier et Aménager des aires de repos	Etat - Gestionnaires	3

Par comité de travail, référence est faite à une communauté de travail et de coordination regroupant les représentants de tous les types d'acteurs. Une mention spéciale doit être accordée à la représentation territoriale.

Document de travail

II. Recommandations :

Par comité de travail, référence est faite à une communauté de travail et de coordination regroupant les représentants de tous les types d'acteurs. Une mention spéciale doit être accordée à la représentation territoriale.

Rec.
3

Améliorer la qualité et la sûreté du réseau de transport

Leviers	Acteurs	Priorité / Urgence
Exécuter l'entretien adéquat avec mise en place d'un comité de surveillance et d'évaluation	Gestionnaire - Comité de travail	2
Exécuter la construction ou l'entretien des routes en priorisant les zones géographiques contribuant le plus à l'économie du pays, comme la région de Sikasso qui est le coeur agricole avec un besoin d'acheminement des cultures vers la capitale	Etat - Gestionnaires	2
Revoir les normes de construction du réseau notamment des routes	Etat - Gestionnaires	3
Rénover, moderniser les gares et les quais dans le ferroviaire	Etat - Gestionnaires	2 ou 3
Exploiter plus de bateaux notamment légers et construire de nouveaux ports dans le fluvial	Etat - COMANAF - (Acteurs privés ?)	2 ou 3
Sensibiliser davantage sur les effets de la surcharge, la qualité des moyens de transport	Etat - Comité de travail	2
Renforcer et appliquer correctement la politique de sanctions dissuasives	Etat	3
Créer des parcours de formation techniques et professionnels dans le domaine ferroviaire et aéronautique	Etat (M.Transport et de l'enseignement supérieur)	2 ou 3
Développer des ressources humaines et matérielles de qualité et en quantité (formations continues; partenariats avec les structures de formations)	Etat / Gestionnaires	2

II. Recommandations :

Par comité de travail, référence est faite à une communauté de travail et de coordination regroupant les représentants de tous les types d'acteurs. Une mention spéciale doit être accordée à la représentation territoriale.

Rec.
4

Elargir, et promouvoir le secteur du transport pour un Mali plus attractif, plus accessible, plus intégré et plus juste

Leviers	Acteurs	Priorité / Urgence
Revoir la politique de tarification du transport notamment du transport aérien domestique	Etat - Gestionnaires	2 ou 3
Exonérer de taxes les équipements et kérozène sur les vols domestiques	Etat	1
Alléger les taxes aéroportuaires afin de réduire les coûts du billet, source de motivation pour les voyageurs internationaux	Etat - ASECNA - ASAM	1
Réhausser le niveau de sûreté et la qualité de service de l'aéroport international de Bamako afin d'attirer plus de compagnies aériennes (conséquences: élargissement des destinations, plus de concurrence, ...)	Etat - ASECNA - ASAM	2
Faire de l'aéroport de Gao, un pôle important dans le transport aérien des marchandises	Etat - ASECNA - ASAM	3
Alléger les procédures de contrôle et autres entraves à la fluidité du trafic	Etat	2 ou 3
Développer le secteur avec plus de voies ferroviaires en direction du Sud	Etat - SOPAFER (Acteurs privés ?)	2 ou 3
Créer un monopole du fer sur les marchandises dans les localités desservies par le train	Etat - SOPAFER	2 ou 3
Elargir l'exploitation du réseau ferroviaire et fluvial à d'autres acteurs	Etat	3
Etendre le réseau fluvial et ferroviaire	Etat - SOPAFER - COMANAF	3
Moderniser les aéroports régionaux et assurer leur fonctionnement et leur attractivité par une baisse de coût	Etat - Compagnies - ASECNA	2 ou 3

II. Recommandations :

Rec.
5

Renforcer et diversifier le financement du transport

Leviers	Acteurs	Priorité / Urgence
Impliquer davantage les collectivités territoriales notamment des régions et les cercles	Etat - Collectivités	2 ou 3
Développer la coopération décentralisée / Identifier et solliciter les dispositifs communautaires et internationaux existants en faveur de l'aménagement et de l'équipement des territoires (Union Africaine, CEDEAO, ...)	Collectivités	2 ou 3
Allouer plus de budget au secteur du transport / Programme d'investissement prioritaire pour le transport	Etat	2 ou 3
Encourager la participation du secteur privé dans le secteur du transport. Des politiques incitatives doivent être mises en place à cet effet et les modalités d'intervention du secteur public clarifiées en amont.	Etat - CNPM - (PPP)	2 ou 3

Par comité de travail, référence est faite à une communauté de travail et de coordination regroupant les représentants de tous les types d'acteurs. Une mention spéciale doit être accordée à la représentation territoriale.

SOURCES



- ✓ AfDB, (2014), « Note sur le secteur des transports au Mali »
- ✓ BAYOGO, Y., TOGOLA, L., MARIKO, S., & SONGORE, B. (2022). ANALYSE DE LA PROBLEMATIQUE DE DEVELOPPEMENT DU TRANSPORT AERIEN EN REPUBLIQUE DU MALI. Revue Malienne de Science et de Technologie, 2(27).
- ✓ Commission européenne (septembre 2008), « Evaluation Environnementale Stratégique du Projet d'Appui au Programme Sectoriel des Transports au Mali (PAPS) », EuropeAid/119860/C/SV/Multi
- ✓ Conseil Economique Social et Culturel (Février 2023), « Chemin de fer : Etat des lieux, enjeux et défis de la relance du trafic ferroviaire », 3ème Session Ordinaire de la 6ème Mandature du CESC (Conseil Economique Social et Culturel)
- ✓ Conseil Economique Social et Culturel (Février 2023), « Rapport de la Commission N°3 », 3ème Session Ordinaire de la 6ème Mandature du CESC (Conseil Economique Social et Culturel).
- ✓ Le transport fluvial : quelles perspectives ?, M.HAIDARA ELWANGARY, 3ème session de la 6ème mandature du Conseil Economique, Social et Culturel
- ✓ Les fleuves Niger et Sénégal : vecteurs de développement, H.CISSE, Direction Nationale des Transports
- ✓ Mali - Note sur le secteur des transports, 2014, Banque Africaine de Développement
- ✓ Politique nationale des transports, des infrastructures de transport et du désenclavement, 2015, Ministère de l'équipement, des transports et du désenclavement
- ✓ OMC, (2015-2016), WT/TPR/S362R1-06.pdf&Open=True
- ✓ TRAORE Z. (2021). Gestion du fret des avions en escale : cas de l'aéroport Modibo KEITA de Bamako au Mali. Memoire de Master en Transport Logistique; Ecole superieure de Gestion en Informatique et Comptabilité (ESGIC), 50 p.