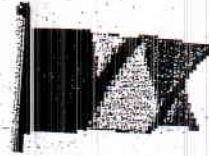


MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT,
DES TRANSPORTS
ET DU DÉSENCLEAVEMENT

SECRETARIAT GÉNÉRAL

RÉPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple – Un But – Une Foi



**Concertation sectorielle sur les
Infrastructures de Transport
NOTE CONCEPTUELLE**

Janvier 2016

1. Contexte :

Le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 238 km² dont les 2/3 sont désertiques et sahéliens, avec une population estimée à plus de 15 millions d'habitants.

Il est situé dans la partie nord de l'Afrique de l'Ouest et partage plus de 7 200 km de frontières avec sept pays voisins qui sont : le Sénégal à l'Ouest, la Guinée et la Côte d'Ivoire au Sud, le Burkina Faso et le Niger à l'Est et l'Algérie et la Mauritanie au Nord.

Il comprend huit (8) régions administratives plus un District (Bamako) et est caractérisé par son double enclavement (intérieur et extérieur). Ce 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 située à près de 1 000 km de Conakry, le port maritime le plus proche.

C'est pourquoi, dès son accession à l'indépendance les Gouvernements successifs de la République du Mali ont accordé la priorité à la préparation et à la mise en œuvre de projets et programmes d'infrastructures de transport, en vue d'assurer le développement du pays.

Les efforts conjugués du Gouvernement et des Partenaires Techniques Financiers du Mali ont permis la concrétisation d'une grande partie de ces projets et programmes.

Toutefois, il se dégage les constats ci-après :

- i) Avec un linéaire total de près de 25 000 km aménagés (en bitume ou en terre), la densité du réseau routier aménagé est actuellement de 2 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 en exergue le degré d'enclavement du pays ;

- ii) Le transport ferroviaire repose sur une ligne à écartement métrique unique qui relie Dakar à Bamako sur 1 286 km dont 642 km au Mali et dessert 24 gares dans le pays. Cette ligne est en mauvais état sur tout le linéaire ;
- iii) Le pays dispose de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger, totalisant 2 334 Km de voies mais qui ne sont navigables que pendant 4 à 6 mois par an. Les ports fluviaux sont inexistantes ou inadaptés ;
- iv) Le Mali dispose de 26 aéroports parmi lesquels seulement cinq reçoivent des vols réguliers. Les infrastructures aéroportuaires ne sont pas adaptées et les domaines aéroportuaires font l'objet d'occupations illicites.

Ces constats amers constituent un facteur qui a influé négativement sur les efforts de développement du pays, ce qui a conforté les gouvernements successifs de notre pays à placer le désenclavement du pays au premier rang de ses objectifs de développement.

La présente concertation sectorielle s'inscrit dans ce cadre.

2. Justification de la concertation sectorielle :

Depuis l'année 2012, le Mali traverse une situation de crise politico-sécuritaire, fort heureusement en voie de règlement.

Avec l'appui des pays voisins et amis, ainsi que de ses partenaires au développement, le Gouvernement de la République du Mali a tenu le 15 mai 2013, à Bruxelles, une Conférence Internationale pour la relance durable du Mali et obtenu la signature, en mai et juin 2015, l'Accord pour la paix et la réconciliation issu du processus d'Alger.

Toutes ces actions sont assorties de programmes d'investissement dans les infrastructures dont la réalisation concoure au bien-être de toutes les populations du Mali et à la cohésion nationale.

La consécration de tous ces processus est la tenue prochaine, courant mois de février 2016, d'une Rencontre de Concertation avec les Partenaires au développement du Mali pour la mobilisation des ressources nécessaires en vue du financement de ces programmes d'investissement.

Par ailleurs, le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement a travaillé, avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers à l'élaboration du document de « Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD), adopté par le Gouvernement et dont l'objectif principal vise à :

- i) développer et assurer l'exploitation et l'entretien des infrastructures de transport ; et
- ii) créer un environnement propice à l'émergence des activités de transport, efficaces, économiques, fiables et sûres, afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental.

La présente concertation s'inscrit dans le cadre des consultations engagées par le département auprès des Partenaires Techniques et Financiers (PTF) du secteur des transports.

Elle a été initiée lors de la rencontre avec les Partenaires Techniques et Financiers du secteur des transports, tenue le 11 mai 2015. Elle devrait porter exclusivement sur la route transsaharienne, mais a été élargie à d'autres projets également prioritaires à la suite de concertations internes au département.

3. Objectif de la concertation sectorielle :

L'objectif de la concertation sectorielle est d'échanger avec les PTF et partager avec eux la vision, les orientations stratégiques et les actions prioritaires de la politique sectorielle, et de convenir de celles devant être soumises à la grande Table-ronde.

4. Contraintes au développement du secteur :

Les contraintes varient d'un mode de transport à un autre :

4.1. Le transport routier :

Il bénéficie d'un vaste réseau d'infrastructures et d'une grande part de marché, toutefois, il rencontre un certain nombre de difficultés qui sont entre autres :

- l'engorgement du trafic dans les centres villes et l'insécurité routière ;
- l'insuffisance des ressources allouées à la construction ou réhabilitation des routes ;

- l'insuffisance des ressources affectées à l'entretien routier qui ne couvrent qu'environ 30% des besoins actuels d'entretien courant du réseau routier et le manque de ressource pour financer l'entretien périodique;
- l'insuffisance du contrôle et de la pénalisation des surcharges constituant des facteurs de dégradations précoces des routes ;
- le manque d'outils adéquats de planification des projets routiers ;
- l'occupation anarchique des emprises des routes ;
- l'insuffisance d'une méthode précise de gestion routière et de programmation des travaux d'entretien routier ;
- l'inexistence d'un mécanisme adéquat pour la formation des PME en matière d'entretien routier ;
- l'insuffisance ou la vétusté du parc des matériels des PME évoluant dans le cadre de l'entretien routier ;
- l'insuffisance des moyens alloués aux unités déconcentrées pour le suivi du réseau;
- l'inadéquation du mode d'exécution des travaux d'urgences et travaux exceptionnels avec les procédures de passation de marchés publics en vigueur;
- l'insuffisance notoire de pistes rurales améliorées permettant l'accès aux services sociaux de base et la desserte des zones de production;
- la multiplicité des intervenants dans le domaine de la construction des pistes rurales et l'absence d'une coordination efficace ;
- l'insuffisance dans la régulation du marché des transports de marchandises et des transports en commun ;
- le manque de professionnalisme des entreprises de transport ;
- la vétusté du parc de véhicules et son inadéquation aux besoins de transport entraînant ainsi une concurrence au niveau des prix, qui ne permettent pas aux entreprises d'investir dans le renouvellement de leur matériel ;
- l'augmentation constante du coût des carburants qui amenuise ou fait baisser significativement les profits, toute chose qui joue sur les avantages économiques.

4.2. Le transport ferroviaire

L'existence d'un vaste marché, les avantages comparatifs dans le contexte actuel d'augmentation des prix de l'énergie, les projets d'interconnexion des réseaux d'Afrique de l'Ouest ou de création de lignes nouvelles pour l'accès aux gisements miniers qui militent en faveur du développement du réseau ferroviaire rencontrent les contraintes ci-dessous :

- le mauvais état de la ligne existante ne permet pas au transport ferroviaire de véritablement concurrencer la route ;
- le non-respect des engagements de la convention de concession par les parties ;
- la nécessité d'une réforme institutionnelle pour établir le cadre qui permettrait de tirer au mieux des investissements d'infrastructure et de dynamiser le transport ferroviaire ;
- le manque de ressources pour la construction de nouvelles lignes ferroviaires.

4.3. Le transport fluvial

Le transport fluvial a un rôle potentiel important au Mali par la possibilité d'exploitation des deux grands fleuves (Sénégal et Niger), mais, malheureusement, ils sont limités par des contraintes physiques qui ne les rendent navigables que pendant 5 à 6 mois par an. En outre, nous pouvons noter d'autres contraintes :

- le manque d'équipement et l'entretien des ports ;
- le faible niveau d'intégration dans un système multimodal ;
- le manque de ressources pour assurer le financement du secteur ;

4.4. Le transport aérien

Les contraintes au développement du transport aérien sont notamment :

- Le transport aérien international est dynamique, mais les transports intérieurs souffrent de la faiblesse des revenus des populations et de l'absence de services fiables qui ne permettent pas d'envisager à moyen terme un fort développement ;
- l'inadaptation des infrastructures et équipements aéronautiques de certains aéroports de l'intérieur aux besoins du transport aérien ;
- l'insuffisance des moyens de collecte (faible densité du réseau de stations météorologiques) et de transmission des données en temps réel par rapport aux exigences pour la performance des prévisions météorologiques et la satisfaction des besoins des usagers ;
- l'occupation illicite des domaines aéroportuaires.

4.5. Le transport multimodal

Il ne peut pas être développé avant que les transports ferroviaires puissent assurer un service adéquat. Pourtant, il a un véritable avenir au Mali où la coordination entre les modes ferroviaire, fluvial et routier doit permettre de minimiser le coût des transports dans l'ensemble du pays et d'assurer son désenclavement dans de meilleures conditions économiques.

Il serait donc utile d'encourager le développement d'entreprises de services logistiques qui pourraient dès à présent fournir des services intégrés de transport, de

transit et de stockage en combinant au mieux les services actuellement offerts par les modes de transport existants.

4.6. Dans le domaine institutionnel

Les réformes engagées visent essentiellement à recentrer les rôles des acteurs et améliorer la gouvernance du secteur.

Toutefois, nous constatons un timide transfert de certaines fonctions de l'Etat vers le secteur privé et les sociétés parapubliques agissant dans un cadre contractuel bien défini.

4.7. Dans le domaine de l'environnement

Le développement du secteur des transports a des conséquences sur l'environnement. Cela se manifeste par la dégradation du cadre de vie engendrée par la pollution, la désorganisation des gîtes et le déséquilibre de l'écosystème. A cela s'ajoute la propagation du Sida et des maladies sexuellement transmissibles (MST).

5. Vision et orientations stratégiques de la politique sectorielle :

La vision de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD) est de « *Faire du désenclavement intérieur et extérieur le moteur d'une croissance forte et durable, pour un développement socioéconomique et culturel du pays au bénéfice des populations* ».

Cette vision s'inscrit dans celle globale de faire du Mali une puissance agricole d'exportation et de transformer notre désenclavement en atouts.

Elle devra être basée sur un système de transport intégré, viable, efficace, sûr et abordable.

C'est ainsi que le désenclavement sera un levier important pour la croissance économique de notre pays.

Pour ce faire, la PNTITD prend en compte les obstacles majeurs à la réalisation de ces fonctions et précise les orientations stratégiques, ainsi que les actions que le Gouvernement de la République du Mali, en collaboration avec la communauté des Bailleurs de fonds, souhaiterait entreprendre dans les vingt (20) prochaines années, en conformité avec les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), le document « Prospective Mali 2025 », le CSCR et l'Accord pour la paix et la réconciliation issu du processus d'Alger de mai et juin 2015.

Prenant en compte les obstacles majeurs identifiés par l'analyse diagnostique et pour atteindre les objectifs de la politique sectorielle, la mise en œuvre de cette politique se fera à travers les huit (8) axes stratégiques ci-après :

Axe stratégique N°1 : Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, l'équipement et le recrutement

Cet axe stratégique vise à renforcer les capacités du secteur par la mobilisation des ressources humaines et matérielles de qualité et à rendre performant et viable le fonctionnement des structures publiques et privées.

Axe stratégique N°2 : Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants

Cet axe stratégique vise les mesures à entreprendre afin de maintenir les équipements et infrastructures de transport existants dans un niveau de service compatible avec leur état initial d'aménagement.

Axe stratégique N°3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures

Cet axe stratégique vise à réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines, urbaines et rurales, rails, voies navigables, aéroports, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays.

Axe stratégique N°4 : Développement et promotion du transport rural

Cet axe qui intègre la Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR) vise essentiellement à proposer 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, sociaux des dites zones et le développement des Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

Il permettra d'assurer l'augmentation des revenus des populations rurales en améliorant leur accessibilité aux marchés et aux services sociaux de base.

Axe stratégique N°5 : Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier

Cet axe stratégique vise à mettre en place un système de recherche et de mobilisation de ressources pérennes pour assurer la maintenance du patrimoine routier.

Axe stratégique N°6 : Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport

Cet axe stratégique vise le développement et l'intégration des modes de transport existants, l'avènement de nouveaux modes performants de transports multimodaux (rail-route, rail-fleuve, mer-fleuve, etc.), l'approvisionnement régulier du pays à moindre coût et la compétitivité des produits d'exportation.

Axe stratégique N°7 : Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports

Cet axe stratégique vise à assurer la sécurité des personnes et des biens, ainsi que la sûreté des équipements de transport.

Axe stratégique N°8 : Promotion de l'utilisation des nouvelles technologies (TIC) au niveau du secteur des transports

Cet axe stratégique vise à moderniser et à rendre fluide la gestion du trafic, la transmission des données et la sécurisation des documents de transport.

6. Projets prioritaires proposés pour la rencontre :

Le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement se propose de soumettre à la rencontre les dix (10) projets prioritaires ci-après, dont le choix répond entre autres à l'existence d'études, à un besoin de désenclavement, à l'accord pour la paix et la réconciliation issu du processus d'Alger de mai et juin 2015 et à une répartition adéquate des investissements entre les régions. Il s'agit de :

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

Le coût du projet (travaux et contrôle) est estimé à 70 milliards de francs CFA.

Les études sont financées par l'UEMOA à hauteur de 285 millions de F CFA.

Un Consultant a été recruté pour la réalisation des études techniques sur financement de l'UEMOA. Ces études débuteront dès que la situation sécuritaire sera favorable.

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

Le coût de réalisation du Projet, l'actualisation des études, les travaux, ainsi que le contrôle et la surveillance des travaux et l'appui à la gestion du Projet est estimé à 98,800 milliards FCFA.

L'évaluation économique réalisée en 2011, sur la base d'un coût d'investissement de 65 milliards FCFA a dégagé un taux de rentabilité interne de 15,4%.

Une étude d'actualisation du projet est nécessaire. La Banque Africaine de Développement (BAD) et les Fonds arabes ont marqué leur intérêt pour le projet lors de la Table-ronde tenue le 1^{er} décembre 2011. La BAD a même annoncé une contribution de 18 milliards FCFA pour le projet.

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

Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à 97 milliards de francs CFA.

Une convention de maîtrise d'ouvrage délégué (MOD) est en cours de finalisation avec l'AGETIPE pour réaliser les études.

La BAD a manifesté son intérêt pour ce projet.

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

La réalisation de cette route s'inscrit dans le cadre de l'aménagement du barrage de Taoussa. Elle a connu un retard suite à la crise sécuritaire dans la zone d'intervention du projet. Les marchés des travaux et du contrôle et de la surveillance des travaux sont signés. Les dispositions sont en cours pour le démarrage des travaux.

Le financement est assuré par la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), le Fonds Saoudien de Développement (FSD) et l'Etat du Mali. Le financement acquis pour la route, sans la contribution du Budget national est de l'ordre de 11,150 milliards de francs CFA.

Les travaux sont financés par :

- Budget National : 44,20%;
- BOAD : 23,27% ;
- Fonds Saoudien : 32,53.

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

Le coût du projet (études, travaux et contrôle) est estimé à 135 milliards de francs CFA. Les études du tronçon Bourem-Kidal ont été réalisées en 2012 sur financement de l'Union Européenne (UE) et celles du tronçon Kidal-Frontière algérienne sont au stade de recrutement d'un consultant. Un financement est à rechercher pour actualiser les études, les travaux ainsi que le contrôle et la surveillance des travaux. La BAD, l'UE et les institutions arabes ont manifesté leur intérêt lors de la Table Ronde des Bailleurs de Fonds de décembre 2011 à Bamako.

- 6 Projet de réhabilitation de l'Aéroport de Gao :

Le coût total du projet est estimé à environ 14,7 milliards F.CFA. Les études sont disponibles.

- 7 Projet de construction de l'Aéroport de Kidal :

Le coût total du projet est estimé à environ 32,250 milliards F.CFA. Ce montant est justifié par le fait que l'aéroport doit être déplacé sur un autre site, en raison de l'urbanisation qui occupe les emprises et le fait que la piste est traversée par la route. Les études sont disponibles.

- 8 Projet de construction de l'Aéroport de Taoudeni :

Le coût total du projet est estimé à environ 35 milliards F.CFA, pour un délai d'exécution de Vingt-quatre (24) mois, dont 06 mois pour les études d'avant-projet détaillé et 18 mois pour les travaux.

Une étude de faisabilité a été réalisée dans le cadre de ce projet. Le document d'étude de faisabilité est disponible.

- 9 Projet de construction de l'Aéroport de Tessalit :

Le coût total du projet est estimé à environ 18 milliards F.CFA. Les études sont disponibles.

- 10 Projet de construction de l'Aéroport de Ménaka :

Le coût total du projet est estimé à environ 32,5 milliards F.CFA. Les études sont disponibles.

Tous ces projets s'inscrivent parmi les actions prioritaires des axes stratégiques numéros 2 et 3 de la politique sectorielle.

Les fiches de projet et les dossiers d'études joints à la présente note donnent plus d'indications sur la pertinence de la réalisation des projets retenus.

7. Stratégies de réalisation des projets :

Les stratégies de réalisation des projets retenues seront déterminées d'un commun accord entre le Gouvernement de la République du Mali et les PTFs.

Conscient que les efforts consentis par les Partenaires Techniques et Financiers et le Gouvernement ne peuvent atteindre les objectifs escomptés sans une bonne gouvernance, le Gouvernement de la République du Mali a adopté en 2011 la « Stratégie Nationale du Contrôle Interne (SNCI) » qui vise à :

- responsabiliser les gestionnaires et sécuriser leur gestion ;
- assurer la régularité et l'efficacité des opérations des administrations publiques ;
- garantir la fiabilité et l'intégrité de l'information publique ;
- harmoniser et professionnaliser les pratiques de contrôle et d'audit.

Le Département de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement est à l'avant-garde dans la mise en œuvre de cette stratégie. Des dispositions vigoureuses ont été prises pour le respect de l'équité et de la transparence dans les procédures de passation des marchés.

8. Mesures d'accompagnement :

Les mesures s'accompagnement envisagées pour la mise en œuvre des projets s'articulent essentiellement autour du renforcement des capacités, de la lutte contre la surcharge routière, le recours à des financements innovants pour l'entretien routier et l'implication des communautés dans la protection du patrimoine routier.

8.1 Renforcement des capacités :

Le renforcement des capacités des ressources humaines du secteur des transports constitue un véritable défi pour réussir les changements dictés par la politique de développement du Mali pour le secteur, nécessitant une forte mobilisation, tant au niveau des investissements, qu'au niveau des acteurs concernés.

Dans le cadre de la définition d'une stratégie de Gestion des Ressources Humaines (GRH) du Ministère de l'Équipement des Transports et du Désenclavement (METD), des outils d'une gestion dynamique des ressources humaines (gestion prévisionnelle des emplois et des compétences, système d'évaluation des performances individuelles, tableau de bord, etc.) seront mis en place. Ceux-ci revêtent un caractère d'urgence.

Le renforcement concernera l'ensemble des acteurs publics et privés et se déclinera en 3 objectifs majeurs :

- développer une culture managériale prenant en compte les besoins d'appropriation de la PNTITD, la conduite du changement, la gestion des projets, la communication et le management des connaissances ;
- développer une culture de la performance organisationnelle, administrative et financière ;
- développer une culture technique en lien avec les métiers du secteur et les évolutions de ces derniers en matière de gestion et de nouvelles technologies (régulation, gestion des PPP, des contrats de concession, maîtrise d'ouvrage délégué et mise en œuvre des travaux et de l'ensemble des activités, etc.).

Les capacités des centres de formation seront renforcées pour leur offrir des services de meilleur niveau principalement dans les domaines de la gestion, de la comptabilité et de l'exécution des travaux de génie civil.

8.2 Application du règlement 14 :

L'État continuera à lutter de manière ferme contre la surcharge des véhicules en se conformant à la réglementation nationale et communautaire et en renforçant les mesures de sensibilisation des opérateurs de transport routier, tout en augmentant les actions de répression en cas de non-respect des dispositions réglementaires.

8.3 Mobilisations des ressources pour les entretiens courant et périodique des routes :

Pour faire face aux besoins de l'entretien routier qui augmentent d'année en année, les mesures suivantes seront prises en vue d'augmenter les ressources de l'entretien routier :

- le relèvement substantiel de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers pour atteindre le taux moyen appliqué dans la sous-région ;
- la mise en concession de la gestion et de l'exploitation des postes de péage et de pesage
- la réaffectation des pénalités de surcharges aux ressources destinées à l'entretien routier en substitution de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu ;
- l'identification de nouvelles ressources, notamment le financement à travers les banques commerciales.

8.4 Implication des communautés dans la protection du patrimoine routier à travers les informations et sensibilisations :

Le département accorde une importance particulière à l'implication des communautés dans la protection du patrimoine routier. A cet effet, il organisera après la rencontre de concertation un atelier de rencontre avec les collectivités territoriales sur l'entretien routier.

L'objectif global recherché à travers cet atelier est d'améliorer le réseau routier par le rehaussement de la qualité des travaux de l'entretien routier.

Au regard de l'étendu du réseau routier, les collectivités territoriales peuvent jouer un rôle important dans la programmation des travaux, la mise en œuvre et le suivi du réseau routier en faisant remonter aux services déconcentrés des informations utiles, des observations, des suggestions et recommandations en vue d'améliorer la qualité des travaux.

Aussi, le département à travers ses services déconcentrés procédera à la diffusion et à la vulgarisation des textes relatifs à l'entretien routier auprès des collectivités territoriales et des représentants des populations riveraines.

9 Conclusion :

Le secteur des transports joue un rôle essentiel dans la réussite des missions des autres secteurs de développement de notre pays, notamment les secteurs de l'industrie, de l'énergie et du développement rural.

Ce rôle doit être pleinement assuré par une convergence des points de vue et une conjugaison des efforts de tous les acteurs intervenants dans ce secteur.

Bamako, le 18 janvier 2016.