

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU MALI

### SOMMAIRE

DECRET N°2016-0066/P-RM DU 15 FEVRIER 2016 PORTANT APPROBATION DE DOCUMENTS DE POLITIQUE NATIONALE .....	page 2
POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT (PNTITD) .....	page 3
PLAN D'ACTIONS 2015 - 2019 DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT .....	page 31
COMMUNICATION ECRITE .....	page 71

---



---

**DECRET N°2016-0066/P-RM DU 15 FEVRIER 2016 PORTANT APPROBATION DE DOCUMENTS DE POLITIQUE NATIONALE**

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,**

Vu la Constitution ;

Vu le Décret n°92-007/P-RM du 12 juin 1992 relatif aux attributions des membres du Gouvernement ;

Vu le Décret n°2016-0056/P-RM du 15 février 2016 fixant les modalités d'élaboration, d'approbation et de mise en œuvre des documents de politique nationale ;

Vu le Décret n°2015-0003/P-RM du 08 janvier 2015 portant nomination du Premier ministre ;

Vu le Décret n°2016-0022/P-RM du 15 janvier 2016 portant nomination des membres du Gouvernement ;

**STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES,**

**DECRETE :**

**Article 1<sup>er</sup> :** Les documents de politique nationale annexés au présent décret sont approuvés.

**Article 2 :** Les ministres concernés sont autorisés à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la mise en œuvre des documents de politique nationale tels qu'ils sont approuvés, notamment le suivi, la coordination et l'évaluation.

**Article 3 :** Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel.

**Bamako, le 15 février 2016**

**Le Président de la République,  
Ibrahim Boubacar KEITA**

**Le Premier ministre,  
Modibo KEITA**

**Le ministre de l'Administration territoriale,  
Abdoulaye Idrissa MAIGA**

**Le ministre des Affaires étrangères, de la Coopération internationale et de l'Intégration africaine,  
Abdoulaye DIOP**

**Le ministre de l'Economie et des Finances,  
Dr Boubou CISSE**

**Le ministre de la Réforme de l'Etat  
et de la Décentralisation,  
Mohamed Ag ERLAF**

-----

**EXTRAIT DE L'ANNEXE AU DECRET N°2016-0066/P-RM DU 15 FEVRIER 2016 PORTANT APPROBATION DE DOCUMENT DE POLITIQUE NATIONALE ET DE STRATEGIE**

Numéro	Date de délibération en Conseil des Ministres	Intitulé du document et de la Stratégie
33	28 octobre 2015	Politique Nationale des transports, des infrastructures de transport et du désenclavement et son Plan d'actions 2015-2019.

---

**MINISTERE DE L'EQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU  
DESENCLAVEMENT**

\*\*\*\*\*

**SECRETARIAT GENERAL**

\*\*\*\*\*

**REPUBLIQUE DU MALI**  
**Un Peuple – Un But – Un Foi**  
\*\*\*\*\*



**POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS,  
DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT  
ET DU DESENCLAVEMENT**

**SEPTEMBRE 2015**

---

---

## **SOMMAIRE**

SIGLES ET ABREVIATIONS.....	page 5
CHAPITRE I : CONTEXTE.....	page 7
CHAPITRE II : JUSTIFICATION.....	page 14
CHAPITRE III : ORIENTATIONS.....	page 16
CHAPITRE IV : OBJECTIFS DE LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT.....	page 16
4.1. OBJECTIF GENERAL : .....	page 16
4.2. OBJECTIFS SPECIFIQUE : .....	page 16
CHAPITRE V : LES STRATEGIES.....	page 16
CHAPITRE VI : LES ACTIONS A REALISER.....	page 17
CHAPITRE VII : LES MOYENS DE MISE EN OEUVRE.....	page 19
CHAPITRE VIII : LE PILOTAGE ET LE SUIVI-EVALUATION.....	page 26

**SIGLES ET ABREVIATIONS : I à III**

<b>ADM</b>	Aéroports du Mali
<b>AGERROUTE</b>	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier
<b>AGETIC</b>	Agence des Technologies de l'Information et de la Communication
<b>AGETIER</b>	Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d'Equipements Ruraux
<b>AGETIPE</b>	Agence d'Exécution des Travaux d'Intérêt Public pour l'Emploi
<b>ANAC</b>	Agence Nationale de l'Aviation Civile
<b>ANAM</b>	Agence Nationale de la Météorologie
<b>ANASER</b>	Agence Nationale de la Sécurité Routière
<b>AR</b>	Autorité Routière
<b>ASAM</b>	Assistance Aéroportuaire du Mali
<b>ASECNA</b>	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
<b>BSI</b>	Budget Spécial d'Investissement
<b>CADDET</b>	Cellule d'Appui à la Déconcentration/Décentralisation de l'Equipement et des Transports
<b>CDI</b>	Commissariat au Développement Institutionnel
<b>CDMT</b>	Cadre de Dépenses à Moyen Terme
<b>CEDEAO</b>	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CETRU</b>	Cellule des Travaux Routiers d'Urgence
<b>CFA</b>	Communauté Financière Africaine
<b>CMC</b>	Conseil Malien des Chargeurs
<b>CMDT</b>	Compagnie Malienne pour le Développement des Textiles
<b>CMTR</b>	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
<b>CNREX – BTP</b>	Centre National de Recherche et d'Expérimentation en Bâtiment et Travaux Publics
<b>COMANAV</b>	Compagnie Malienne de la Navigation
<b>CPS</b>	Cellule de Planification et de Statistique
<b>CSCR</b>	Cadre Stratégique de Croissance et de Réduction de la Pauvreté
<b>CSLP</b>	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
<b>DFM</b>	Direction des Finances et du Matériel
<b>DNR</b>	Direction Nationale des Routes
<b>DNTTMF</b>	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
<b>DRR</b>	Direction Régionale des Routes
<b>DRTTF</b>	Direction Régionale des Transports Terrestres et Fluviaux
<b>EIES</b>	Etude d'Impact Environnemental et Social
<b>EMABE</b>	Entrepôts Maliens au Benin
<b>EMACI</b>	Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
<b>EMAGHA</b>	Entrepôts Maliens au Ghana
<b>EMAGUI</b>	Entrepôts Maliens en Guinée
<b>EMAMAU</b>	Entrepôts Maliens en Mauritanie

<b>EMASE</b>	Entrepôts Maliens au Sénégal
<b>EMATO</b>	Entrepôts Maliens au Togo
<b>EPA</b>	Etablissement Public national à caractère Administratif
<b>IET</b>	Inspection de l'Équipement et des Transports
<b>IGM</b>	Institut Géographique du Mali
<b>INFEP/BTP</b>	Institut National de Formation Professionnelle pour le Bâtiment et les Travaux Publics (INFEP/BTP)
<b>INSTAT</b>	Institut National de la Statistique
<b>METD</b>	Ministère de l'Équipement, du Transport et du Désenclavement
<b>MIT</b>	Moyens de Transport Intermédiaire
<b>OACI</b>	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
<b>OMAOC</b>	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
<b>OMVS</b>	Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
<b>OT</b>	Observatoire des Transports
<b>OUA</b>	Organisation de l'Unité Africaine
<b>PACT</b>	Projet d'Amélioration des Corridors de Transport
<b>PDI</b>	Programme de Développement Institutionnel
<b>PGES</b>	Plan de Gestion Environnementale et Sociale
<b>PIB</b>	Produit Intérieur Brut
<b>PNIR</b>	Programme National d'Infrastructures Rurales
<b>PNTITD</b>	Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement
<b>PPP</b>	Partenariat Public Privé
<b>PST 2</b>	Second Projet Sectoriel des Transports
<b>PTF</b>	Partenaires Techniques et Financiers
<b>SDIA</b>	Schéma Directeur de Développement de l'Infrastructure Aéronautique
<b>SDR</b>	Service des Données Routières
<b>SNTR</b>	Stratégie Nationale du Transport Rural
<b>SOTELMA</b>	Société des Télécommunications du Mali
<b>TIC</b>	Technologie de l'Information et de la Communication
<b>TRANSRAIL</b>	Société Concessionnaire des Chemins de Fer du Mali et du Sénégal
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>UEMOA</b>	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
<b>UNC/PST2</b>	Unité Nationale de Coordination / Projet Sectoriel des Transports 2

## **CHAPITRE I : CONTEXTE**

### **I.1. INTRODUCTION**

La République du Mali, située au cœur de l'Afrique de l'ouest, est un pays continental et enclavé avec une superficie de 1 241 238 km<sup>2</sup> et fait frontière avec sept pays.

En 2012, la population était estimée à 16 319 000 habitants avec un taux de croissance de l'ordre de 2,61 % par an. La densité de la population est très faible, 13,15 habitants par km<sup>2</sup> (source DNP). Le taux d'alphabétisation est d'environ 46,4% (Source : rapport revue 2013 du CSCRP).

Le taux de croissance économique est passé de 5,3% en 2010 à 5,8% en 2014 avec une contre-performance en 2012 du fait de la crise sécuritaire dans le pays.

Le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCRP 2012-2017) constitue la référence du Mali en matière de formulation et de mise en œuvre des politiques publiques. Il fédère, dans un cadre cohérent, l'ensemble des politiques et stratégies sectorielles et identifie les besoins financiers ainsi que les moyens de les couvrir.

Les activités du secteur des transports s'inscrivent au niveau de l'axe 1 du CSCRP « Promotion d'une croissance accélérée, durable, créatrice d'emplois et d'activités créatrices de revenus » en occurrence son objectif spécifique à savoir *couvrir l'ensemble du territoire d'un réseau d'infrastructures modernes*.

Il consiste, en ce qui concerne le secteur des transports, à étendre et améliorer la qualité du réseau des transports et à assurer des services de transports modernes et efficaces.

Le secteur des transports peut, en effet, être considéré comme un catalyseur de la vie économique et assurer les fonctions fondamentales de :

- \* surmonter les distances pour que fonctionne l'économie,
- \* développer l'espace économique,
- \* favoriser l'accès des populations aux services sociaux de base, et
- \* innover l'organisation du transport

Sa contribution au PIB national est passée de 3,61% en 2010 à un taux de 5% en 2013.

Le budget moyen alloué au secteur des transports est d'environ 110 milliards de FCFA par an et varie d'une année sur l'autre entre 10 et 15% du budget total de l'Etat, ce qui montre l'importance qui lui est accordée par le Gouvernement du Mali. Malgré tout, ce budget reste insuffisant au regard des besoins de financement du secteur.

### **I.2. ETAT DES LIEUX**

#### **PRESENTATION DES MODES DE TRANSPORT**

Quatre (04) modes de transport sont utilisés au Mali :  
Il s'agit de :

- \* le mode de transport routier ;
- \* le mode de transport ferroviaire ;
- \* le mode de transport fluvial ;
- \* le mode de transport aérien.

#### **1.2.1. Le mode de transport routier**

##### **1.2.1.1. Les Infrastructures de transport routier**

La Loi n°05-041 du 22 juillet 2005, portant principe de classement des routes et le Décret n° 05-431/P-RM du 30 septembre 2005, portant classement des routes et fixant l'itinéraire et le kilométrage des routes classées définissent le réseau routier classé du Mali. Ce réseau compte 4621 liaisons totalisant un linéaire de 89.024 km, correspondant à une densité de 7,17 Km/100 Km<sup>2</sup>. Ce classement élaboré en fonction du contexte de la décentralisation, répartit le réseau routier en :

- routes d'Intérêt National (RN), dont la construction et l'entretien sont assurés par l'Etat. Elles totalisent 44 liaisons pour 14.102 km soit, 15,8% du linéaire total ;
- routes d'intérêt régional (RR) dont la construction et l'entretien sont assurés par la Région. Elles totalisent 40 liaisons pour 7.052 km soit 8% du linéaire total ;
- routes d'intérêt local (RL) dont la construction et l'entretien sont assurés par le Cercle. Elles totalisent 836 liaisons pour 28.929 km soit, 32,5% du linéaire total, et
- routes d'intérêt communal (RC) dont la construction et l'entretien sont assurés par la Commune. Elles totalisent 3701 liaisons pour 38.941 km soit 43,7% du linéaire total.

Le réseau routier ainsi classé, permet, s'il est aménagé, d'assurer le désenclavement total du territoire national. Au stade actuel seuls 21 681 km sont aménagés et bénéficient plus ou moins d'un entretien régulier. Cet investissement représente un patrimoine d'environ 2 200 milliards de FCFA.

Le tableau ci-dessous illustre l'état du réseau routier aménagé en 2014 par type de routes.

Désignation	Longueur	Bon Etat		Etat Passable		Mauvais Etat	
		Km	%	Km	%	Km	%
Routes revêtues	5 694	3 164	55.6	1 292	22.7	1 238	21.7
Routes en terre moderne	1 767	894	50.6	739	41.8	134	7.6
Pistes améliorées	14 220	669	4.7	6 900	48.5	6 651	46.8
<b>TOTAL</b>	<b>21 681</b>	<b>4 727</b>	<b>21.8</b>	<b>8 931</b>	<b>41.2</b>	<b>8 023</b>	<b>37.0</b>

Le mauvais état général du réseau routier s'explique par un déficit d'entretien chronique, l'insuffisance des ressources allouées à l'entretien routier, la mauvaise qualité des travaux de construction des routes et les effets de la surcharge des véhicules de transports qui accélèrent la dégradation des routes.

Le financement de l'entretien routier est assuré par l'Autorité Routière (AR) à travers des ressources provenant du recouvrement des différentes redevances d'usage routier (sur les produits pétroliers, la charge à l'essieu et le péage) faisant d'elle à terme, un véritable fonds d'entretien routier de deuxième génération.

La Direction Nationale des Routes (DNR), assure la Maîtrise d'Ouvrage du patrimoine routier de l'Etat. A ce titre elle exerce les missions de gestion du réseau routier de planification des investissements et de programmation des travaux.

L'exécution des travaux d'entretien routier est assurée par l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE) à travers une Convention de maîtrise d'ouvrage conclue avec la Direction Nationale des Routes sur la base de programmes annuels d'entretien définis préalablement par la DNR.

Les travaux sont confiés à des Petites et Moyennes Entreprises locales et contrôlés par des bureaux d'études locaux recrutés par l'AGEROUTE à la suite d'appels à concurrence.

La Cellule des travaux routiers d'urgence (CETRU) exécute les travaux d'entretien routier ne pouvant pas faire l'objet d'Appel d'Offres au regard de leur caractère d'urgence (notamment les dégâts causés sur les ouvrages et routes par les intempéries et calamités).

#### Cas spécifique des pistes rurales :

En se basant sur la responsabilité administrative telle que la précise la Loi n° 95 – 034 portant Code des Collectivités Territoriales en République du Mali modifiée par les Lois n° 98 – 010 du 19/06/1998 et n°98 – 066 du 30/12/1998) et la loi n°05-04/ du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes, une route rurale ou piste rurale peut être définie comme toute route qui relève de la compétence des Communes rurales.

De ce fait, le réseau routier en milieu rural représente un linéaire total de 37.304 km, correspondant à 3.170 liaisons. C'est ce réseau qui rentre dans le champ d'application de la Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR) adoptée par le Gouvernement en février 2010. Il est reparti entre les différentes Régions comme suit :

#### Répartition des Pistes rurales par région dans le cadre de la SNTR

Régions	Nombre de liaisons	Longueur en Km
Kayes	423	5 693
Koulikoro	567	6 118
Sikasso	532	5 204
Ségou	773	7 107
Mopti	537	5 088
Tombouctou	205	3 280
Gao	95	2 812
Kidal	38	2 002
<b>Total</b>	<b>3 170</b>	<b>37 304</b>

Du fait d'un manque d'investissement conséquent dans le domaine, le réseau de pistes rurales est à 95% en très mauvais état et passable à 5%.

### 1.2.1.2. Les services et moyens de transport routier :

Le sous-secteur du transport routier est très atomisé, la majorité des transporteurs exercent leurs activités de manière artisanale ou informelle, seulement 34 sociétés de transport sont formellement établies.

Il existe six (6) grandes associations de syndicats de transporteurs routiers qui ont environ 300 membres et trois (3) syndicats de conducteurs routiers. Au 31 Décembre 2013, 20 642 cartes de transport ont été émises.

Dans le cadre de l'organisation des professionnels des chargeurs et transporteurs routiers, conformément aux recommandations de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), deux Établissements Publics à caractère Professionnel ont été créés. Il s'agit respectivement du Conseil Malien des Chargeurs (CMC) et du Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR).

Le parc de véhicules commerciaux était de 90 891 unités en 2013. Il est vétuste et inadapté avec 65% de plus de 15 ans, ce qui entraîne :

- \* un faible taux de rotations ;
- \* des temps d'arrêt élevés ;
- \* des coûts d'exploitation très élevé ;
- \* des délais d'acheminement très élevé.

Depuis 1992, tous les tarifs des transports routiers de voyageurs et de marchandises sont libres. Toutefois, un tarif de référence a été mis en place en 2005. Dans la pratique, les prix de transport sont négociés entre le chargeur et le transporteur.

Les coûts additionnels causés par les « tracasseries » sont estimés entre 6 et 10% du coût d'acheminement des marchandises.

Le phénomène de surcharge routière représentait en 2012, une perte de 29 à 37 milliards de FCFA sur la valeur du patrimoine routier du Mali.

Du fait de l'application des mesures de lutte contre la surcharge, le taux moyen de surcharge des véhicules sur les deux principaux corridors (Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako) est passé de 70% en 2009 à moins de 30% en 2014.

En milieu rural, la mobilité est limitée par un manque d'infrastructures et de moyens de transport adéquats.

Devant ces difficultés, les populations comptent principalement sur les Moyens Intermédiaires de Transport (la marche, la brouette, la charrette à bras, la charrette à traction animale, la bicyclette, le cyclomoteur, le tricycle

et le motoculteur tirant une remorque) qui présentent l'avantage de l'adaptabilité à la demande en matière de trafic et aux conditions difficiles de praticabilité des pistes.

Par ailleurs, le développement des infrastructures pour les Moyens de Transport Intermédiaire (MIT) pourrait avoir des retombées significatives sur la mobilité dans le monde rural.

### 1.2.1.3. Les contraintes du transport routier :

Le transport routier bénéficie d'un vaste réseau d'infrastructures et d'une grande part de marché des transports. 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 que moins de 50% des besoins actuels d'entretien courant du réseau routier et le manque de ressources 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 routier ;
- \* l'inadéquation du mode d'exécution des travaux d'urgence et travaux exceptionnels avec les procédures de passation de marchés publics en vigueur ;
- \* l'insuffisance du réseau des pistes rurales 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 commerciaux 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 menace les avantages économiques qui pourraient être tirés de l'activité.

## 1.2.2. Le mode de transport ferroviaire

### 1.2.2.1. Infrastructures de transport ferroviaire :

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. La ligne est en mauvais état sur tout le linéaire.

La réhabilitation de la ligne Dakar- Bamako, les projets d'interconnexions régionales étudiés par la CEDEAO et l'UEMOA ainsi que la construction de lignes pour l'exploitation de gisements miniers constituent les perspectives de développement du transport ferroviaire.

### 1.2.2.2. Services et moyens de transport ferroviaire :

Le chemin de fer Dakar-Bamako est exploité en concession par la société TRANSRAIL S.A depuis 2003 avec beaucoup de difficultés liées entre autres à un coût élevé de réhabilitation de l'infrastructure et du niveau bas du trafic.

Le transport ferroviaire a assuré plus 40 millions de voyageurs/km par an entre 2012 et 2014.

Le trafic relatif aux marchandises transportées est de 246 653 tonnes en 2013 contre 253 091 tonnes en 2014 et le nombre de passagers transportés est en diminution en 2014 par rapport à 2012 (81 895 en 2014 contre 85 931 passagers en 2012). Près de la moitié (46%) du trafic Dakar-Bamako est conteneurisé.

Les Gouvernements du Mali et du Sénégal ont adopté en mai 2010 un nouveau schéma institutionnel pour dynamiser l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako.

L'avenir du transport ferroviaire passe par des investissements massifs dans les infrastructures après une réorganisation du secteur selon le schéma, approuvé en mai 2010 par les Gouvernements du Mali et du Sénégal.

### 1.2.2.3. Les contraintes du 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.

## 1.2.3. Le mode de transport fluvial

### 1.2.3.1. Infrastructures de transport fluvial :

Le Mali dispose de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger totalisant 2 334 Km de voies mais qui ne sont navigables que sur 4 à 7,5 mois par an.

Il s'agit de :

- \* Niger Nord : Koulikoro - Gao (1 308 km) ;
- \* Niger sud : Bamako - Guinée (143 km) ;
- \* Sénégal : Kayes - Sénégal (100 km) ;
- \* des biefs et canaux secondaires (783 km).

Treize (13) ports « formels » disposant d'au moins un poste à quai sont aménagés sur ces biefs. Koulikoro est le plus important. Seuls les ports de Koulikoro et Mopti disposent de grues, mais tous ces ports disposent en général de magasins. Il y a aussi de nombreux ports « informels » utilisés par les pinasses et les pirogues.

Quatre quais fluviaux viennent d'être aménagés sur le Niger avec abris, bureaux et viabilisation (Dioro, Konan, Diafarabé et Téninkou).

Le volet navigation de l'OMVS qui prévoit l'amélioration du chenal navigable du fleuve Sénégal jusqu'à Ambidédi ne dispose pas encore de financement.

### 1.2.3.2. Services et moyens de transport fluvial :

Le principal opérateur qui assure la navigation sur le fleuve Niger est la COMANAV à laquelle s'ajoute un transport informel exercé par des pinassiers et des piroguiers.

Les piroguiers assurent un transport de courte distance, inaccessible pour les autres bateaux et des liaisons entre les rives, donc un transport rural (la capacité moyenne d'une pirogue est de 0,5 à 6t). Par contre, les pinasses assurent un transport de plus grande distance de type interurbain (la capacité moyenne d'une pinasse est de 40 à 50 tonnes avec un tirant d'eau de 1 à 1,25m).

Quant à la COMANAV, elle assure un transport public de passagers interurbains, de petit fret et de fret lourd notamment les engins de chantier et du carburant avec une flotte constituée de 3 bateaux courriers 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.

Présentement, la COMANAV a réduit le nombre de ses arrêts. Cette réduction d'arrêt se traduit par le fait que certains villages ne sont plus desservis, leurs habitants sont donc obligés de se déplacer par pirogue ou par pinasse jusqu'à un arrêt de la COMANAV ou de faire le voyage par pinasse ou par autre moyen de transport.

La COMANAV envisage de diversifier et d'adapter sa flotte aux besoins actuels de la navigation, c'est-à-dire d'avoir des unités rapides et légères capables de circuler le plus longtemps possible, soit six (6) à huit (8) mois sur l'année. Dans ce cadre, elle vient d'acquérir 2 bateaux à faible tirant d'eau sur les fonds provenant de la vente de 51% des actions de la SOTELMA.

Le transport informel rend aussi des services éminents, d'où la nécessité de l'aider à se moderniser. Un code fluvial serait nécessaire pour assurer de meilleures conditions de travail et de sécurité.

Les trafics assurés par la COMANAV diminuent d'année en année et sont passés de 16 300 tonnes de marchandises en 2009 à 7 095 tonnes en 2013 et de 8 200 passagers en 2009 à 6 767 passagers en 2013.

Les artisans transporteraient chaque année environ 100 000 tonnes de marchandises et 100 000 passagers, soit 10 fois plus que la COMANAV.

### 1.2.3.3. Les contraintes du transport fluvial :

Le transport fluvial a un rôle important au Mali par la possibilité d'exploitation des deux grands fleuves (Sénégal et Niger), mais ils sont malheureusement limités par des contraintes physiques qui ne les rendent navigables que 5 à 6 mois par an. Il est limité par les contraintes suivantes :

- \* 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 ;
- \* l'inexistence d'un Code fluvial sur le Niger et le non respect des normes de sécurité.

### 1.2.4. Le mode de transport aérien

#### 1.2.4.1. Infrastructures de transport aérien :

Le Mali dispose 26 aéroports et aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dont cinq reçoivent des vols réguliers.

Six (6) aéroports sont ouverts au trafic international. Il s'agit de Bamako Sénou, Kayes, Sikasso, Mopti, Gao et Tombouctou. Toutefois, seuls les aéroports de Bamako Sénou, Tombouctou Gao et Mopti reçoivent un trafic conséquent.

Des projets d'aménagement sont en cours à Bamako et à Kayes. En 2012, des travaux d'extension et de modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou ont été réalisés et ont permis d'allonger la piste de 2700 mètres à 3200 mètres pour l'augmentation de sa capacité. Les travaux d'achèvement de la nouvelle aérogare sont en cours. La nouvelle aérogare de 15 000 m<sup>2</sup> avec ses infrastructures connexes permettra de traiter 1 500 000 passagers par an à l'horizon 2023.

Les travaux de construction d'un dépôt de kérosène sont en cours à l'aéroport de Kayes Dag Dag.

#### 1.2.4.2. Services et moyens de transport aérien :

L'aéroport de Bamako-Sénou a traité 528 666 passagers en 2012 et 615 977 en 2014 soit une augmentation de 16,5% entre 2012 et 2014.

Par ailleurs, les trafics intérieurs sont faibles :

- \* le trafic de tous les autres aéroports est inférieur à 5 000 passagers par an ;
- \* le trafic intérieur total représente seulement 4% (24 348) du trafic total du pays en 2011, 2% (12 430) du trafic total en 2012, 2% (13 917) du trafic total en 2013 et 3% (15 669) du trafic total en 2014 ;
- \* la croissance du trafic est d'environ 5% par an, mais elle souffre des problèmes sécuritaires dans le pays et de la faiblesse des revenus de la population.

Présentement, il y a :

- \* 15 compagnies pour le trafic international de passagers : Air France, Royal Air Maroc, Ethiopian Airlines, Kenya Air Ways, Air Burkina, Asky, Aigle Azur, Air Algérie, Tunis Air, Sénégal Airlines, Air Portugal, Sahel Aviation Service, Mauritania Airlines, Air Cote D'ivoire ;
- \* 2 compagnies pour le trafic national : Sahel Aviation Service, Malian Aero Company ;
- \* 5 compagnies pour le cargo : Air France Cargo, DHL, Avient Aviation, Cargo Lux, WTA (non régulier) ;
- \* 9 destinations en Afrique de l'ouest : Abidjan, Conakry, Sigouri, Cotonou, Dakar, Lomé, Niamey, Ouagadougou, Nouakchott ;
- \* 4 destinations en Afrique du centre et de l'est : Addis Abeba, Libreville, Nairobi, Brazzaville ;
- \* 3 destinations en Afrique du nord : Alger, Casablanca et Tunis ;
- \* 3 destinations en Europe : PARIS CDG, ORLY, LISBONNE ;
- \* au total 19 destinations internationales.

L'industrie aéronautique malienne reste sommaire. L'assistance en escale est assurée par ASAM SA et les services de catering sont assurés par deux sociétés Mali Catering du groupe Servair et Horizon catering.

Le Mali a souscrit à plusieurs conventions internationales dans le domaine de l'aviation civile notamment la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale (OACI).

Le Mali a procédé à une harmonisation de sa réglementation nationale pour l'adapter aux réformes intervenues au niveau communautaire et internationale. Le code de l'aviation civile a été relu en 2011.

Le secteur aéronautique est technique et très évolutif. A cet effet, il implique de la main d'œuvre qualifiée et suffisante pour répondre aux exigences des missions aéronautiques.

Afin d'assurer une professionnalisation dans le secteur et d'assurer la relève du personnel, il est indispensable de mettre un accent particulier sur la formation et sur la création d'une école de formation initiale en aéronautique civile.

Une nouvelle politique nationale de l'aviation civile a été adoptée en 2010. Aussi, avec l'achèvement des travaux de construction de la nouvelle aérogare et des infrastructures connexes, l'aéroport de Bamako-Sénou sera aux meilleurs standards internationaux en matière de qualité de service, de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement.

#### **1.2.4.3. Les contraintes du 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 aérodromes 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.

#### **1.2.5. Le Transport multimodal**

Le Mali ne dispose pas véritablement d'entreprises de logistique. Toutefois, n'ayant pas de façade maritime, il dispose des entrepôts dans les principaux ports de transit de la côte ouest africaine : Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou. Il dispose aussi de trois terminaux à containers à proximité de Bamako pour le stockage, le contrôle douanier et la manutention des marchandises. Il est prévu entre autres la construction de trois ports secs à Kayes, Sikasso et Gao dont le financement n'est pas disponible.

Le Mali a ratifié la Convention internationale relative au droit des pays sans littoral et des petits pays insulaires à jouir de la mer signée à New York en 1965 et renforcée par celle de Kyoto révisée.

Malgré l'intérêt du transport multimodal pour le Mali, il est peu développé car :

- \* le transport ferroviaire n'a pas une capacité suffisante ;
- \* le transport fluvial n'est pas développé sur le fleuve Sénégal et limité sur le fleuve Niger ;
- \* il n'y a pas véritablement d'entreprises de logistique.

Les Entrepôts Maliens dans les ports de transit ont enregistré un trafic de 4 805 330 tonnes de marchandises (importations et exportations) au titre de l'année 2013 contre 4 298 951,31 tonnes en 2014.

L'exploitation des entrepôts maliens dans les ports de transit en 2013 a fait ressortir que le corridor Dakar-Bamako prédomine pour les importations, tandis que celui d'Abidjan-Bamako domine sur le plan des exportations. Les importations d'hydrocarbures passent par le Sénégal (47%), la Côte d'Ivoire (42%) et le Togo (11%).

Il ne peut pas vraiment 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.

### **RESSOURCES HUMAINES ET QUESTIONS TRANSVERSALES**

#### **1.2.6. Ressources humaines :**

L'Administration de l'Équipement, des Transports et du désenclavement souffre d'une insuffisance de ressources humaines en effectifs et en compétences qui se répercute sur le niveau de performance, d'une part, et d'une absence de méthodes et d'outils de gestion des ressources humaines efficaces, d'autre part.

Le secteur de l'équipement, des transports et du désenclavement a contribué fortement à la mise en place d'une gouvernance partagée et transparente. Cette gouvernance est matérialisée par la création de plusieurs organisations professionnelles dont les missions sont l'encadrement de leurs membres et la contribution à la qualité des activités. Les organisations suivantes ont été créées pour contribuer à une gouvernance du secteur : ce sont entre autres le conseil malien des chargeurs, le conseil malien des transporteurs routiers, l'ordre des ingénieurs conseil du Mali, l'organisation patronale des entreprises de la construction au Mali, l'ordre des géomètres experts, l'ordre des urbanistes.

#### **1.2.7. Environnement**

##### **- Transport routier**

Bien que les infrastructures routières soient peu développées, le transport routier est le mode dominant, tant pour la circulation intérieure que pour les corridors d'accès aux ports océaniques. La route crée de nombreux impacts

environnementaux et sociaux (positifs et négatifs) et se trouvent être un facteur déterminant de l'aménagement du territoire. Les actions envisagées pour la gestion environnementale et sociale au niveau ces infrastructures concernent les mesures liées à la période du chantier (plantation d'arbres; consignes spécifiques à l'ouverture des carrières et fosses d'emprunt; propositions des clauses environnementales à inclure dans les cahiers des charges) et les mesures relatives leur exploitation.

Disposant d'un parc automobile vieillissant et d'une insuffisance de réglementation du secteur, le Mali doit se doter d'une réglementation environnementale contraignante copiée sur les meilleures pratiques mondiales «propres» et explorer les systèmes moins consommateurs d'énergie fossile afin :

- d'assurer un meilleur contrôle de l'état de fonctionnement des véhicules ;
- de promouvoir des pratiques de conduite moins polluantes et de réglementer l'âge des véhicules en circulation ;
- de limiter les nuisances sonore et atmosphérique induites par les véhicules âgés.

L'accroissement de l'utilisation de la climatisation dans les véhicules ainsi que dans les habitations des villes traversées (les routes apportent souvent avec elles l'électrification), contribuent de deux façons supplémentaires à l'accroissement de l'effet de serre par l'augmentation des consommations de carburants et par l'utilisation de CFC dans les systèmes de réfrigération, destructeurs de l'ozone stratosphérique.

De même, le protoxyde d'azote des moteurs turbocompressés de certains véhicules 4 x 4, joue un rôle assez considérable dans le réchauffement climatique.

#### - Transport ferroviaire

Malgré son état vétuste, ce chemin de fer constitue toujours un axe majeur de désenclavement extérieur et intérieur du Mali. Sur le plan environnemental, les avantages du transport ferroviaire sur le transport routier sont largement démontrés.

Cependant, les investissements étant très importants pour une rentabilité difficile à atteindre (notamment si l'entreprise n'est pas gérée rigoureusement), les bailleurs de fonds se tournent plus volontiers vers la réalisation d'infrastructures routières, plus faciles à financer et à mettre en œuvre. A court et moyen termes, la concurrence de la route restera sans doute très forte si le réseau ferré ne se modernise pas et n'apporte pas de réels avantages en termes de sécurité des marchandises, de temps et de coût de transport.

Une vision positive de l'avenir à long terme du réseau ferroviaire du pays a été proposée en faveur

d'interconnexions entre voies ferrées ouest-africaines, qui placerait le Mali au centre géographique du dispositif et permettrait à la région sahélienne de devenir un pôle de développement ayant sa dynamique économique propre et ne dépendant pas totalement des accès à la mer.

Nonobstant cet avantage comparatif, la vétusté du réseau ferroviaire fait que la gestion des huiles usagées crée une pollution à laquelle la société TRANSRAIL S.A est confrontée. Sur recommandation du Ministère chargé de l'Environnement et conformément à la Loi 01-020 du 30 mai 2001 relative aux pollutions et aux nuisances, les huiles de vidange doivent être gérées de façon écologiquement rationnelle, conformément à la Convention de Bâle sur le contrôle de mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination.

A ce titre, la société TRANSRAIL S.A collecte et achemine au Sénégal les huiles de vidanges pour les recycler.

#### **1.2.8. VIH/Sida**

Le sous-secteur des transports routiers est le secteur d'activités en Afrique qui est et reste le plus affecté par les effets du VIH/SIDA. Les raisons sont multiples et ne justifient en rien l'attitude des chauffeurs professionnels et de leurs convoyeurs dans la propagation de ce fléau.

Il faut espérer que toutes les campagnes de sensibilisation lancées sur le plan national, régional et international portent enfin leurs fruits afin de faire changer l'attitude des professionnels des transports.

La situation de 2013 pour le Mali fait état d'un taux d'incidence de un pourcent (1%) pour les adultes. On estime le nombre des personnes atteint du virus ou vivant avec le SIDA à 76 000 dans le pays, tandis que les décès dus au SIDA sont estimés à 4 400 pour cette même année.

#### **1.2.9. Genre**

L'aspect du genre dans le secteur en général sur le continent Africain montre des aspects très surprenants. En Europe, une femme exerçant l'activité de chauffeur ou de mécanicien n'est pas une exception, de même on trouve une proportion de femmes dans tous les domaines administratifs des entreprises et sociétés de transport, voire à des postes clés de responsabilité.

En Afrique et surtout en Afrique Sub-saharienne, on constate que les femmes gérant des sociétés de transport avec plus que succès que les hommes ne sont pas rares, tandis qu'on trouve peu de femmes dans les professions considérées comme étant du domaine des hommes.

A fur et à mesure que le secteur des transports progresse, il est sûr que les femmes vont contribuer davantage avec leur savoir-faire et expérience au développement du secteur, et que leurs activités ne vont pas se limiter à des domaines purement administratifs. Elles vont se former pour occuper des fonctions de gestionnaire avec des responsabilités et conquérir les domaines réservés jusqu'ici aux hommes.

## **CHAPITRE II : JUSTIFICATION**

Le développement et la promotion des infrastructures de transport est un des axes majeurs de la vision du Président de la République, c'est-à-dire un Mali émergent avec comme base essentielle, d'une part, le développement de l'agriculture à travers la mise en place des agropoles, et d'autre part, le développement minier, l'augmentation des échanges commerciaux et le développement de l'industrie en vue d'améliorer les conditions de vie des citoyens partout où ils se trouvent et donc de contribuer à la réduction de la pauvreté et à la création d'emplois. Tout cela rentre dans le cadre du renforcement de l'intégration sous régionale et régionale. Pour ce faire, il s'agira de mettre en place un système de transport intégré, fiable, efficace, sûr et abordable en vue de transformer notre enclavement en un atout. Cette vision a été traduite dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement présenté par le Premier ministre.

L'objectif visé est le désenclavement intérieur et extérieur qui est en cohérence avec le cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR 2012-2017) et les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

Le secteur des transports est un levier important de la croissance économique (5% du PIB en 2013). Il contribue, entre autres, à relier les zones de production aux zones de consommation, valoriser les potentialités agricoles, minières, touristiques et hydrauliques, renforcer les échanges, intégrer les économies et créer des emplois et de la richesse.

Depuis l'accession du pays à l'indépendance, le secteur a été régi par quatre plans quinquennaux sur la période 1960-1980 et un plan de transport qui a couvert la période 1980-1994.

A la suite de ce plan de transport, le Gouvernement a adopté le 2 novembre 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) qui a permis de préparer et de mettre en œuvre le premier Projet Sectoriel des Transports (PST-1) qui visait :

- \* le renforcement des capacités de gestion et de performance du secteur à travers sa réorganisation et le développement des capacités locales ;
- \* la restructuration des entreprises publiques de transport ;
- \* la révision du cadre réglementaire et institutionnel pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux ;
- \* la réhabilitation et le maintien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ;
- \* l'amélioration de l'efficacité des opérations de transports et la réduction des coûts de transports.

Le PST-1 a couvert la période 1994-2004 et a permis de réaliser d'importants investissements et réformes sectorielles avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers.

Le Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT) couvrant la période 2004-2008 a succédé au PST-1. Il visait l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire, l'entretien périodique et le bitumage des axes routiers prioritaires et la restructuration des entreprises publiques du secteur.

Le deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST-2) financé exclusivement par la Banque Mondiale, est basé sur une lettre de Politique du Secteur des Transports signée le 20 avril 2007. Il se poursuit encore et vise à faciliter l'accessibilité des communautés rurales et la mobilité dans le District de Bamako, à travers l'amélioration des infrastructures rurales, des services de transport fluvial ainsi que le transport urbain à Bamako.

C'est à la faveur de ces différents Plans quinquennaux, Projets et Documents que le Mali dispose actuellement :

- d'un réseau routier aménagé de 21 681 km dont 5 694 km de routes bitumées, 1 767 km de routes en terre et 14 220 km de pistes améliorées, contre un réseau routier aménagé à l'indépendance, de 4 000 km dont 370 km de routes bitumées et 3 630 km de pistes difficilement praticables en toute saison ;
- de vingt et six (26) aéroports, dont six (6) à savoir Bamako, Kayes, Sikasso, Mopti, Gao et Tombouctou sont ouverts au trafic international et sur lesquels cinq (5) reçoivent des vols réguliers ;
- de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger totalisant 2 334 Km de voies mais qui ne sont navigables que sur 4 à 7,5 mois par an. Treize (13) ports « formels » disposant d'au moins un poste à quai, sont aménagés sur ces biefs. Koulikoro est le plus important. Seuls les ports de Koulikoro et Mopti disposent de grues,
- des entrepôts dans les principaux ports de transit de côte ouest africaine: Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou. Il dispose aussi de trois terminaux à containers à proximité de Bamako pour le stockage, le contrôle douanier et la manutention des marchandises.
- d'une ligne à écartement métrique unique qui relie Dakar à Bamako sur 1 286 km dont 642 km au Mali et desservant 24 gares dans le pays.

Dans les domaines de l'aviation civile et de l'information géographique, un document de politique nationale de l'aviation civile et un document de politique nationale d'information géographique ont été récemment adoptés par le Gouvernement.

En matière d'aménagement du territoire, une Politique Nationale d'Aménagement du Territoire a été adoptée par le Gouvernement le 15 mars 2006 pour assurer la répartition équilibrée des populations et des activités sur l'ensemble du territoire national en tenant compte des impératifs de l'intégration sous-régionale et régionale et garantir ainsi la cohérence des activités publiques et privées qui contribuent au développement économique du pays.

En terme de structures d'appui et d'institutions, il existe, entre autres, l'Institut National de Formation Professionnelle pour la bâtiment et les travaux publics (INFP/BTP), le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR), le Conseil Malien des Chargeurs (CMC), le Centre National de Recherche et d'Expérimentation pour le bâtiment et les travaux publics (CNREX/BPT), l'Ordre des Ingénieurs Conseils (OICM), l'Ordre des Géomètres Experts (OGE), l'Organisation Patronale des Entrepreneurs de la Construction du Mali (OPECOM) et l'Ordre des Entrepreneurs Cartographiques et Topographiques (OECT).

Par ailleurs, le Mali, membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et du Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP), a adopté de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur du transport, notamment la libre circulation des personnes et des biens, le libre échange des marchandises, la facilitation du transport en transit, le commerce et les procédures en matière de douane et créé diverses structures autonomes de gestion de services et d'infrastructures de transport. Il s'agit, entre autres, de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER), de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), de l'Autorité Routière (Fonds d'entretien routier de deuxième génération), de l'Agence Nationale de la Météorologie, de l'Agence d'Exécution des Travaux d'entretien Routier (AGEROUTE) et de la Société d'Assistance Aéroportuaire du Mali.

Bien qu'une très grande partie des orientations contenues dans les différents documents de politique qui ont servi de base à la mise en œuvre des projets sectoriels ci-dessus évoqués soient encore d'actualité, il convient de les actualiser et d'avoir un cadre global d'intervention en tenant compte des enseignements tirés de leur application, des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), du document « Prospective Mali 2025 », du CSCRP, de l'Accord de paix et de réconciliation issu du processus d'Alger et des nouvelles tendances qui apparaissent dans le monde dans le cadre de la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers.

La présente politique, élaborée dans ce sens, de façon participative avec l'appui constant des partenaires techniques et financiers et sur la base d'une vision partagée constitue une opportunité pour booster et orienter véritablement les activités du secteur jusqu'à l'horizon 2034.

L'objectif général de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) est de contribuer à la croissance économique par le désenclavement intérieur et extérieur, de créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports, d'assurer une articulation entre les différentes politiques et stratégies d'intervention

et contribuer au renforcement des capacités afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue sociale, économique et environnementale. Elle est en cohérence avec le cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCRP 2012-2017) et les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

La mise en œuvre de la PNTITD 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, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes ;

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

Axe stratégique N°3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques ;

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

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

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

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

Axe stratégique N°8 : Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des Transports.

Pour s'assurer de la mise en œuvre efficace de la politique, il sera mis en place un système de pilotage et de suivi-évaluation composé d'un organe d'orientation présidé par le ministre, d'un organe d'exécution (toutes les structures impliquées) et coordonné par la Cellule de Planification et de Statistique et d'un plan de communication pour mieux faire connaître aux populations les actions réalisées.

La conduite de la politique nationale en matière des transports et des infrastructures de transport est assurée par le Ministère de l'Equipelement, des Transports et du Désenclavement conformément au décret n°2015-0115/P-RM du 25 février 2015 fixant les attributions spécifiques des membres du Gouvernement.

Pour ce faire, le décret N°2015-0116/P-RM du 25 février 2015 portant répartition des services publics entre la primature et les départements ministériels place sous la tutelle du Ministère de l'Equipelement, des Transports et du Désenclavement cinq (05) services centraux, cinq (05) services rattachés et dix-huit (18) organismes personnalisés.

A titre des acteurs extérieurs, les départements chargés notamment de l'urbanisme, du domaine et des affaires foncières, du développement rural, de l'administration territoriale, de l'environnement, de l'assainissement, de l'énergie, de l'eau, de la défense et de la sécurité contribuent également à la mise en œuvre de la Politique Nationale en matière de Transport et d'Infrastructures de Transports et du Désenclavement.

A ces acteurs s'ajoutent, les collectivités territoriales, le secteur privé, les organisations de la société civile, les partenaires techniques et financiers.

### **CHAPITRE III : ORIENTATIONS**

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 exportatrice et de transformer notre enclavement en atout. Elle devra être basée sur un système de transport intégré, fiable, efficace, sûr et abordable. C'est ainsi que le désenclavement sera un levier important pour la croissance économique de notre pays.

Le secteur des transports joue un rôle essentiel dans la réussite des missions des autres secteurs de développement notamment les secteurs de l'industrie, de l'énergie et du développement rural à travers les quatre fonctions essentielles que sont : i) surmonter les distances pour que fonctionne l'économie, ii) développer l'espace économique, iii) favoriser l'accès des populations aux services sociaux de base et iv) innover l'organisation du transport.

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 CSCRP et l'Accord de paix et de réconciliation issu du processus d'Alger.

La mise en œuvre de la PNTITD débouchera sur la préparation de stratégies fondées sur les objectifs ci-dessous, ainsi que sur la conception et réalisation de projets et programmes qui concourent à l'atteinte des objectifs qui lui sont assignés.

### **CHAPITRE IV : OBJECTIFS DE LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DU DESENCLAVEMENT**

#### **4.1. Objectif général :**

L'objectif général de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) est de contribuer à la croissance économique par le désenclavement intérieur et extérieur, de créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports, d'assurer une articulation entre les différentes politiques et stratégies d'intervention et contribuer au renforcement des capacités afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental.

#### **4.2. Objectifs spécifiques**

Les objectifs spécifiques de la PNTITD sont les suivants :

- contribuer à la croissance de l'économie du pays par le désenclavement intérieur et extérieur ;
- créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports ;
- assurer la formation et le développement des ressources humaines participant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport ;
- promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies dans l'exploitation des infrastructures et moyens de transport.

### **CHAPITRE V : LES STRATEGIES**

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

5.1. Axe stratégique N°1 : Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes.

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.

5.2. 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.

5.3. Axe stratégique N°3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures et changement des caractéristiques techniques.

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

De plus cet axe vise à :

- faire du transport aérien un élément essentiel du développement de l'économie et d'intégration, avec la création d'une compagnie aérienne sous-régionale. A cet effet, le transport aérien national sera adapter aux exigences du transport aérien international ;
- améliorer la mobilité urbaine à travers la construction de bretelles de contournement des localités importantes. En ce qui concerne le cas spécifique de la ville de Bamako, il est envisagé en plus de bretelles, la création d'une ligne Tramway avant 2019.
- rompre le cercle vicieux en optant pour la meilleure solution technique dans la construction pour minimiser les coûts récurrents non moins importants de l'entretien. A ce effet, Les routes à construire notamment les routes d'intégration sous régionale, les routes d'intérêt national et les routes d'intérêt régional seront en béton bitumineux (BB) d'épaisseur comprise entre 7 et 10 centimètres, avec une couche de base en graves concassés, en vue d'augmenter substantiellement leur durée de vie.

5.4. 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 et augmentant le taux de désenclavement rural à travers notamment la construction de pistes rurales.

5.5. 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.

5.6. 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.

5.7. 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 de leurs biens, ainsi que la sûreté des équipements de transport.

5.8. Axe stratégique N°8 : Promotion de l'utilisation des 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.

## **CHAPITRE VI : LES ACTIONS A REALISER**

Les actions à réaliser dans le cadre de la PNTITD sont déterminées suivant les axes stratégiques comme suit :

Axe stratégique N°1 : Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes.

- la poursuite et l'opérationnalisation des réformes institutionnelles ;
- le renforcement de la déconcentration des services du Ministère et la consolidation de la décentralisation en matière de transport et d'infrastructures de transport ;
- la prise en charge de nouvelles fonctions relatives à la régulation, la gestion des Partenariat Public-Privé (PPP) et les contrats de concession par le recrutement et la formation ;
- le renforcement du contrôle interne et du système de suivi évaluation en vue d'améliorer les méthodes et les conditions de travail des services du Ministère ;
- le renforcement du système de collecte et de traitement des statistiques sur les activités du secteur afin de permettre la prise de décisions sur des bases rationnelles ;
- la promotion de la gestion informatisée des projets et programmes ;
- le renforcement de capacités des structures techniques du département et des structures de formation ;
- renforcement des capacités des ressources humaines ;
- la mise en place d'un système de gestion des emplois et compétences ;
- l'amélioration du professionnalisme de tous les acteurs du secteur des transports ;

- l'élaboration d'une politique sectorielle de la recherche en bâtiment et travaux publics.

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

- l'élaboration et l'application d'une stratégie d'exploitation et d'entretien des infrastructures de transport assurant au mieux la préservation et la sauvegarde du patrimoine routier national ;
- la mobilisation à l'interne des ressources nécessaires pour l'exploitation et les entretiens courant et périodique des infrastructures ;
- la stratégie de l'entretien routier basée l'initiative de développement spatial ;
- la définition et l'application des modes de financement de l'entretien des infrastructures sur le principe de « l'utilisateur-payeur » qui soient équitables envers chacun des modes de transport et qui ne pénalisent ni le développement économique, ni les revenus des plus pauvres ;
- la minimisation des charges de perception des redevances d'usage des infrastructures et équipements de transport ;
- la programmation des investissements et la mobilisation du financement nécessaires pour l'entretien périodique et/ou la réhabilitation des infrastructures ;
- la mise en œuvre de Programmes d'entretien et de réhabilitation des équipements et Infrastructures existants ;
- l'amélioration des connaissances sur les matériaux de construction disponibles et la définition des meilleures méthodes pour leur utilisation et leur mise en œuvre de façon durable et économe en énergie ;
- le renforcement du réseau d'observations météorologiques et les moyens de communication et surtout le contrôle citoyen.

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

- l'élaboration et l'adoption d'un schéma directeur de développement des infrastructures de transport établi sur la base d'une analyse de la demande de transport à l'horizon de 20 ans ;
- le développement des réseaux de transport pour contribuer à la croissance économique en poursuivant le désenclavement intérieur et extérieur du pays ;
- la répartition judicieuse des investissements entre tous les modes de transport ;
- la diversification des voies d'accès aux ports maritimes en privilégiant le chemin de fer et en offrant plusieurs corridors modernes au commerce extérieur du pays ;
- la conclusion des accords de facilitation avec les pays côtiers pour assurer l'acheminement rapide des marchandises ;
- l'adaptation du transport aérien national aux exigences du transport international ;
- la modernisation des infrastructures, équipements et services aéronautiques ;

- la poursuite de la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers afin de mobiliser les ressources nécessaires aux investissements lourds dans les meilleures conditions économiques possibles ;
- la recherche de mécanismes innovants de financement des infrastructures de transport ;
- la capitalisation des enseignements tirés des concessions réalisées afin d'inciter le secteur privé à investir dans les conditions les plus favorables dans le secteur des transports en modernisant l'exploitation des différents modes et systèmes de transport ;
- l'amélioration et le renforcement du transport aérien pour faire de lui un élément essentiel du développement de l'économie et d'intégration, avec la création d'une compagnie aérienne sous-régionale. A cet effet, le transport aérien national sera adapté aux exigences du transport aérien international ;
- l'amélioration de la mobilité urbaine est envisagée à travers la construction de bretelles de contournement des localités importantes. En ce qui concerne le cas spécifique de la ville de Bamako, il est envisagé en plus de bretelles, la création d'une ligne Tramway à l'horizon 2019 ;
- la réalisation des travaux dans les règles de l'art afin que les travaux réalisés puissent avoir une durée de vie assez longue. Le Département, à travers cette politique, est déterminé à rompre le cercle vicieux du programme réalisé à moindre coût avec des ouvrages à entretenir à grand frais en optant pour la meilleure solution technique à la construction pour minimiser les coûts récurrents non moins importants de l'entretien. A ce effet, Les routes à construire notamment les routes d'intégration sous régionale, les routes d'intérêt national et les routes d'intérêt régional seront en béton bitumineux (BB) d'épaisseur comprise entre 7 et 10 centimètres, avec une couche de base en graves concassés, en vue d'augmenter substantiellement leur durée de vie.

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

Les actions à réaliser sont inscrites dans le Plan d'actions de la Stratégie Nationale du Transport Rural (SNTR). Cette stratégie vise principalement :

- \* l'amélioration de la mobilité et l'accessibilité en milieu rural ;
- \* le développement et la maintenance des infrastructures permettant de donner un socle à cette mobilité ;
- \* la promotion des techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales ;
- \* le développement d'un marché efficace des transports : services de transport des personnes et des biens et moyens de transport (motorisés et non motorisés) en mettant l'accent sur les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

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

Il s'articule autour des actions prioritaires ci-après :

- 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 les financements innovants et recours aux banques locales.
- la mise en place d'un Partenariat Public-Privé (PPP) à travers l'adoption d'une loi pour définir tous les contours de sa mise en œuvre ;
- l'amélioration de la gestion des projets PPP et des conventions de concession ;
- le renforcement des capacités dans le cadre de la mise en œuvre des PPP et des conventions de concession.

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

- la diversification des voies d'accès à la mer par routes et rails ;
- le renforcement des capacités d'entreposage au niveau des entrepôts sous douane dans les ports de transit ;
- la facilitation du transit des marchandises le long des corridors ;
- la réglementation des terminaux multimodaux ;
- la promotion et le renforcement des accords de transport et de transit avec les pays voisins ;
- la promotion de plateformes logistiques (ports secs) qui sera une valeur ajoutée pour le secteur privé ;
- la création de postes de contrôle juxtaposés aux frontières ;
- l'appui-conseil aux efforts du secteur privé en matière d'investissements en matériels de transport modernes.

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

- l'élaboration de la politique de sécurité routière ;
- l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sûreté, de sécurité et de facilitation de l'aviation civile ;
- l'amélioration de la sûreté et la sécurité des opérations de transport ;
- l'amélioration et le renforcement des mesures de sécurité routière ;
- la mise en œuvre de la réglementation relative au transport fluvial ;
- l'aménagement des gares routières et des aires de service le long des corridors ;
- la réalisation des Plans de circulation à Bamako et dans les Chefs-lieux de Régions ;
- la réduction de l'impact des activités de transport sur l'environnement ;
- l'organisation systématique sur tous les chantiers de travaux et à toute occasion, d'une campagne de sensibilisation sur les maladies à potentiel épidémique et

sur la propagation du SIDA, des IST et autres maladies chroniques ;

- l'aménagement des accès aux centres de santé.

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

- le développement de l'emploi des TIC par l'utilisation de logiciels spécialisés, la constitution de réseaux informatiques, le développement et la gestion de bases de données, l'utilisation des communications électroniques et de l'internet ;
- la numérisation des documents de transports ;
- la création d'un Guichet unique pour l'immatriculation des véhicules ;
- l'opérationnalisation du suivi électronique des véhicules et des marchandises ;
- l'acquisition et l'utilisation de logiciels spécialisés dans le domaine des transports ;
- la promotion de l'archivage électronique ;
- l'interconnexion des bases de données des services impliqués dans la gestion des transports et de la sécurité ;
- l'acquisition de système informatique de gestion de la circulation routière.

Un plan à court et moyen termes (2015-2019) pour la mise en œuvre de ces actions est élaboré et présenté en annexe au présent document. Le financement global nécessaire à la mise en œuvre de ce Plan d'Actions, pour la période 2015-2019, est évalué à environ à **3 856 435 000 000 F CFA (Trois mille huit cinquante six milliards quatre cent trente cinq millions de francs CFA)** pour les 5 premières années. Ce coût sera soutenu essentiellement par l'effort de l'Etat et des Partenaires Techniques et Financiers.

La réalisation des projets contenus dans l'Accord de Paix et de Réconciliation issu du processus d'Alger occupe une place prépondérante dans la recherche de financement des actions retenues dans le plan à court et moyen termes (2015-2019).

Il en sera de même pour les projets régionaux et sous-régionaux inscrits dans les différents programmes de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), du NEPAD, et le Comité de liaison de la Route Transsaharienne (CLRT).

## **CHAPITRE VII : LES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE**

La stratégie de mise en œuvre de la PNTITD s'inscrit dans le cadre de celle du CSCRP 2012-2017 en y ajoutant des actions sectorielles spécifiques telles que, les améliorations institutionnelles, le renforcement de la gestion et de la protection du patrimoine, la gestion et la formation des ressources humaines ainsi que le système de pilotage et de suivi-évaluation et d'un plan de communication.

### 7.1. Les améliorations institutionnelles

Les améliorations institutionnelles relèvent de la compétence du département en sa qualité de tutelle des services techniques chargés de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement. Il s'agit de procéder à un recentrage et à une redéfinition des missions des services du Ministère en tenant compte des mutations institutionnelles.

Dans cette optique, le département poursuivra son recentrage sur ses rôles de définition de la politique sectorielle, de prescripteur de la réglementation et de tutelle des organismes publics et parapublics du secteur.

Il s'assurera en particulier que les aspects liés à l'inter-modalité et à la multi-modalité sont pris en compte dans la planification à long terme.

A cet effet, il est envisagé :

- \* la poursuite du renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'Administration par la formation et le recrutement, afin de garantir le développement, la gestion et la régulation efficaces des activités du secteur ;
- \* le renforcement de la déconcentration des services du Ministère et la consolidation de la décentralisation en matière de transports et d'infrastructures de transport ;
- \* la systématisation du contrôle interne dans toutes les structures relevant du Département et le renforcement des services d'audit interne au sein desdites structures et du système de suivi évaluation en vue d'améliorer les méthodes de travail des services du Ministère ;
- \* renforcement du système de gestion de l'information, de recueil et de traitement des statistiques sur les activités du secteur afin de permettre la prise de décisions sur des bases rationnelles ;
- \* le développement de nouvelles fonctions (régulation, gestion des PPP et des contrats de concession) ;
- \* la promotion de la gestion informatisée des projets et programme afin de rendre plus efficaces les méthodes de travail du Ministère et des organismes rattachés par l'emploi de logiciels spécialisés, la constitution de réseaux informatiques, le développement et la gestion de bases de données, l'utilisation des communications électroniques et de l'internet ;
- \* l'amélioration du professionnalisme de tous les acteurs du secteur des transports, et
- \* l'Appui aux efforts du secteur privé en matière d'investissements en matériels de transport modernes et efficaces et pour la formation et la qualification de son personnel.

Par ailleurs, l'audit des réformes dans le sous secteur de l'entretien routier sera réalisé et les résultats de l'audit organisationnel des services du Ministère, réalisé dans le cadre du Programme de Développement Institutionnel (PDI), seront mis en œuvre.

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 ce 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, 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.

Les cadres organiques des services et structures du METD-services centraux et déconcentrés, ainsi que les plans des effectifs des services rattachés et des organismes personnalisés, seront actualisés sur la base d'une évaluation précise de leurs charges de travail et des perspectives de leur évolution, permettant de définir les besoins réels en effectifs et en compétences, pour les cadres, techniciens et personnels qualifiés.

Le renforcement concernera l'ensemble des acteurs publics et privés et se déclinera en trois (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.).

Le développement des entreprises maliennes de travaux publics sera encouragé de façon à leur permettre d'accéder progressivement des marchés plus importants en utilisant des formes de contrat plus modernes, qui leur assureraient une garantie de revenu suffisante pour investir (achat de matériel, recrutement et formation de cadres) et obtenir des crédits bancaires.

Parallèlement, 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.

Le cadre de certification des compétences mobilisées par le secteur sera analysé et les rôles et responsabilités des organes en charge de cette certification seront définis.

## **7.2. Le renforcement de la gestion et de la protection du patrimoine**

Il est important de préciser que L'Etat demeure le propriétaire des infrastructures de transport, même si la gestion et l'exploitation de ces infrastructures seront confiées, selon les cas, à des opérateurs relevant du droit privé, qu'ils soient publics ou privés.

### **7.2.1. Les infrastructures routières**

Les objectifs spécifiques de développement du réseau routier fixé par le Gouvernement du Mali sont de :

- \* aménager les tronçons nationaux de l'Autoroute Régionale de l'Afrique de l'Ouest ;
- \* aménager les tronçons manquants des corridors communautaires (CEDEAO, UEMOA) et internationaux (NEPAD) et de la Route TransSaharienne (RTS) ;
- \* relier tous les chefs-lieux de région entre eux et avec Bamako par des routes revêtues ;
- \* relier tous les chefs-lieux de cercle entre eux et avec le chef-lieu de Région par des routes revêtues ;
- \* relier les chefs-lieux de d'Arrondissement et/ou de Communes aux routes du réseau national les plus proches par des routes en terre moderne ou au moins des pistes améliorées ;
- \* faire en sorte qu'aucun village ou fraction ne soit situé à plus de 2 km d'une piste rurale aménagée aux standards définis dans la Stratégie Nationale de Transport Rural.

L'atteinte de l'objectif de développement du réseau routier passe par :

- l'élaboration d'un Schéma directeur établi sur la base d'une analyse de la demande de transport à l'horizon 2034 et intégrant la SNTR ;
- la poursuite de la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers afin de mobiliser les ressources nécessaires aux investissements lourds dans les meilleures conditions économiques possibles ;
- la recherche de mécanismes innovants de financement des infrastructures routières ;
- le renforcement de l'implication des populations dans la protection du patrimoine routier à travers notamment un «contrôle citoyen».

Les emprises des routes seront interdites de toute construction sans autorisation préalable du Ministère chargé des routes. De même des réservations seront faites pour de nouvelles infrastructures, en particulier en zones urbaines et périurbaines.

La programmation des travaux d'entretien routier sera basée sur des données récentes et fiables concernant au minimum les volumes de trafic et l'état des routes concernées.

A cet effet, la Banque des Données Routières (BDR) sera renforcée avec les moyens conséquents et un système de motivation du personnel en charge de la banque sera instauré afin de le fidéliser. Comme pour les constructions nouvelles, la priorité entre les tronçons à entretenir sera fixée sur la base de critères objectifs et clairs, fixés en accord avec les représentants des usagers au Conseil d'Administration du fonds d'entretien routier.

La définition des tâches d'entretien routier courant et périodique sera normalisée et fera l'objet de prescriptions

techniques aussi détaillées que celles qui régissent les travaux de construction. Seules ces tâches seront éligibles au financement du fonds d'entretien routier.

La recherche sur les matériaux de construction et leurs techniques de mise en œuvre sera développée pour garantir la qualité de la construction et de l'entretien des routes. L'utilisation de matériaux et de méthodes peu nuisibles à l'environnement et conduisant à des économies d'énergie sera encouragée.

Le rôle des collectivités locales sera renforcé pour les routes dont la gestion relève de leurs compétences.

Les ressources pour le financement de l'entretien routier seront augmentées de façon à satisfaire les besoins du réseau en matière d'entretiens courant et périodique sur la base du principe de « l'utilisateur-payeur ». A cet effet, les mesures suivantes seront prises :

- le relèvement du taux de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers pour atteindre le taux moyen appliqué dans la sous-région ;
- la modernisation des postes de péage par l'informatisation et l'automatisation du système de recouvrement ;
- la rationalisation des charges de perception de la redevance du péage routier par la mise en concession de la gestion et l'exploitation des postes de péages/pesages ;
- la réaffectation des ressources sur les pénalités de surcharges à l'entretien routier en substitution de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu ;
- l'identification de nouvelles ressources notamment les financements innovants et le recours aux banques locales.

L'Etat 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.

### **7.2.2. Le transport routier**

Le transport routier étant le mode de transport prédominant au Mali et étant garant du désenclavement et de l'approvisionnement du pays, il requiert une attention spéciale et des interventions à différents niveaux. Il nécessite en premier lieu un effort important pour

développer la professionnalisation des entreprises et la formation de leur personnel. L'objectif est dans ce domaine, de réduire fortement à moyen terme l'importance du secteur informel.

La législation en vigueur sera appliquée avec rigueur, en particulier en ce qui concerne les critères d'accès à la profession de transporteur dans le souci d'augmenter la qualité des services fournis et la gestion de l'exploitation des entreprises, aussi bien pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs.

Ces différents aspects sont étroitement liés: l'existence du secteur informel n'est en effet possible que du fait de carences dans l'interprétation et l'application de la réglementation, la lourdeur et les failles de celle-ci incitant certains opérateurs à exercer à ses marges. L'existence du secteur informel a tendance à tirer le niveau d'exigence professionnelle vers le bas en exerçant une concurrence qui peut être considérée comme déloyale vis-à-vis des opérateurs du secteur formel.

Pour remédier à ces carences, la stratégie à mener devra viser prioritairement les objectifs suivants :

- \* professionnaliser les opérateurs du secteur et intégrer progressivement ceux du secteur informel dans le secteur formel ;
- \* améliorer et adapter la réglementation, mais surtout assurer le contrôle effectif et homogène de son application.

Une augmentation des exigences en termes de professionnalisme et de respect de la réglementation devra s'accompagner d'actions visant à aider les opérateurs du secteur à se professionnaliser et à rentrer dans un cadre d'exercice formel de leurs activités.

L'Etat mettra en œuvre des mesures d'accompagnement, en particulier fiscales, afin d'encourager les opérateurs à investir dans le renouvellement du parc de leurs véhicules. De plus, l'État soutiendra l'acquisition de nouveaux véhicules adaptés aux normes en vigueur et répondant aux exigences des utilisateurs, en réduisant ainsi progressivement la surcapacité actuelle de la flotte. Ces mesures visent aussi à inciter les entreprises de transport à améliorer leur gestion par la formation de leur personnel. L'État poursuivra ses efforts en matière de facilitation du transit international et de réduction des tracasseries routières, tant sur le plan national par un dialogue avec toutes les parties prenantes, que sur le plan régional par la conclusion des accords de facilitation avec les pays voisins et les concertations dans le cadre des organismes régionaux et sous-régionaux.

L'État mettra en place un système informatisé et sécurisé, efficace et déconcentré de supervision, gestion et de délivrance de titres de transport par l'acquisition et l'utilisation de logiciels spécialisés dans le domaine des transport et l'opérationnalisation du suivi électronique des véhicules et des marchandises..

Une interconnexion des bases de données des services impliqués dans la gestion des transports et de la sécurité sera mise en place pour permettre un meilleur suivi du parc auto et assurer la traçabilité des infractions.

De même, l'Etat mettra en place un Guichet unique pour l'immatriculation des véhicules.

Enfin l'Etat procédera à la relecture des missions et attributions du conseil malien Chargeurs afin de lui permettre à l'instar des autres conseils africains de

contribuer pleinement à l'approvisionnement du pays à moindre cout, de poursuivre l'implantation de ces représentations au niveau des ports de transit et d'être un instrument efficace en matière de 'assistance et de promotion des chargeurs.

Il en sera de même pour le Conseil Malien des Transports Routiers afin de lui permettre de contribuer à l'efficacité du secteur en mettant en place une véritable stratégie de renouvellement du parc de véhicules de transports de personnes et de marchandises et un système de professionnalisation des acteurs du secteur.

### **7.2.3. L'infrastructure ferroviaire**

L'état de l'infrastructure ferroviaire Dakar – Niger nécessite d'importants travaux de réhabilitation d'urgence, aussi bien du côté malien que du côté sénégalais. Ces travaux passent par la mise en œuvre de l'option institutionnelle retenue par les deux Etats (Sénégal et Mali).

La stratégie de développement des infrastructures ferroviaires vise à établir un programme de rénovation de l'existant et l'extension du réseau par la construction des liaisons ferroviaires d'interconnexion des réseaux de l'Afrique de l'Ouest.

L'élaboration et l'adoption du Schéma Directeur du Développement des Infrastructures de Transport à l'horizon 2035 accordera la priorité à la diversification des voies d'accès aux ports maritimes par les chemins de fer.

Un programme de rénovation et d'extension des infrastructures ferroviaires sera élaboré en liaison avec les études entreprises au niveau régional pour l'interconnexion des réseaux de l'Afrique de l'Ouest. Dans ce cadre les liaisons avec Bobo-Dioulasso, Wangolodougou et Conakry seront étudiées en priorité.

La participation des promoteurs des projets miniers en cours d'étude au Mali, au Sénégal, en Guinée et en Côte d'Ivoire sera recherchée pour la mise en œuvre de ce programme.

Le financement des investissements nécessaires sera recherché conjointement avec les autres pays concernés et les organisations régionales.

Les emprises des lignes ferroviaires existantes et futures seront matérialisées et interdites à toute construction et d'occupation illicites. Des réservations seront faites pour de nouvelles infrastructures, en particulier en zones urbaines et périurbaines.

#### 7.2.4. Le transport ferroviaire

Malgré les divers plans de restructuration qui se sont succédés, le déclin du trafic, les crises économiques, les problèmes de gestion et d'entretien de l'infrastructure et des matériels roulants, l'insuffisance des investissements

réalisés deviennent des problèmes insolubles par les gouvernements. Aussi, les deux gouvernements ont-ils décidé de concéder en 2003 l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako à travers une convention de concession.

De nos jours, ladite convention de concession connaît de sérieuses difficultés qui sont dues essentiellement au fait qu'il n'y a pas été tenu compte, de la nécessité de poursuivre le renouvellement des infrastructures à un rythme soutenu.

Aussi, dans le cadre du développement du transport ferroviaire, la stratégie sectorielle devra :

- \* permettre la mise en place de l'option institutionnelle par la création d'une société de patrimoine, d'une société d'exploitation et d'un organe de régulation pour la gestion de la ligne Dakar-Niger ;
- \* renforcer les institutions responsables de la tutelle du transport ferroviaire.
- \* réviser, ou établir de nouveaux contrats pour l'exploitation des transports ferroviaires de marchandises et de voyageurs, internationaux et intérieurs ;
- \* capitaliser les enseignements tirés des concessions réalisées afin d'inciter le secteur privé à investir dans les conditions les plus favorables dans le secteur ;
- \* dégager une vision positive de l'avenir à long terme du réseau ferroviaire du pays en faveur d'interconnexions entre voies ferrées ouest-africaines (notamment les liaisons avec Bobo-Dioulasso et avec la Guinée seront étudiées en priorité), qui placerait le Mali au centre géographique du dispositif et permettrait à la région sahélienne de devenir un pôle de développement ayant sa dynamique économique propre et ne dépendant pas totalement des accès à la mer.

#### 7.2.5. L'infrastructure fluviale

Le transport fluvial, bien que représentant une faible part des marchandises transportées au Mali, demeure néanmoins essentiel pour le désenclavement de la zone du Delta du Niger.

Il est pratiqué sur les fleuves Niger et Sénégal. Il est malheureusement limité par des contraintes physiques qui ne le rendent possible sur le Niger que 5 à 6 mois par an, et difficile sur le Sénégal du fait de nombreux seuils sableux et rocheux.

Pour faire face à ces difficultés, l'Etat s'attèlera à :

- \* l'adoption d'un Schéma Directeur d'aménagement des fleuves ;
- \* l'amélioration des conditions de navigation par l'élimination des obstacles à la navigation, le dragage et le balisage des chenaux navigables ;
- \* le renforcement de l'équipement des ports fluviaux les plus actifs ;
- \* l'accélération du programme de l'OMVS pour l'amélioration de la navigation sur le fleuve Sénégal et l'appui à la recherche des financements nécessaires à la mise en œuvre de la Phase 2 de ce programme et pour l'aménagement du port d'Ambidédi.

#### 7.2.6. Le transport fluvial

Actuellement le mode de transport fluvial sert quasi-exclusivement à assurer les besoins de déplacement des populations rurales riveraines des fleuves. Il souffre depuis des années d'une part de marché qui décroît au fur et à mesure du développement du réseau routier et d'autre part de l'ensablement continu du fleuve Niger, tant pour le transport des voyageurs que pour le transport de marchandises.

La stratégie sectorielle fera en sorte que les avantages économiques de ce mode de transport soient mieux pris en compte par :

- \* l'adoption d'un Code National de la Navigation Fluviale ;
- \* l'organisation et l'encadrement des transporteurs artisanaux pour s'assurer que leur activité respecte les conditions de sécurité fixées par les textes ;
- \* l'aménagement des quais fluviaux ;
- \* l'équipement des ports doit aussi être amélioré, (pontons pour l'accostage des pinasses, grues) et l'entretien effectué de façon régulière ;
- \* la redéfinition du rôle de la COMANAV et de son périmètre d'action, par sa restructuration en fonction de ses relations avec l'Etat, de son mode de financement et de ses besoins humains et matériels ;
- \* renouveler la flotte de bateaux de la COMANAV, vétuste et non adaptée aux contraintes de navigation actuelles et au marché, par l'acquisition de bateaux à faible tirant.

En parallèle, l'administration chargée du contrôle de l'application de la réglementation sera renforcée afin de permettre une formalisation et une mise aux normes des opérateurs du secteur, notamment dans le domaine de la sécurité et des assurances.

Dans les zones disposant de richesses naturelles et culturelles susceptibles d'être valorisées au niveau touristique, cette stratégie visera à favoriser le développement de services de transports fluviaux à vocation touristique, avec l'objectif de procurer aux populations riveraines des fleuves des sources de revenus alternatifs.

### 7.2.7. L'infrastructure aéroportuaire

Le Gouvernement a adopté en 2010 la Politique Nationale de l'Aviation Civile qui restera applicable dans le cadre de la présente Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transport. Cette politique s'appuie sur les grandes orientations suivantes :

- \* faire du transport aérien un élément essentiel au développement de l'économie ;
- \* adapter le transport aérien national aux exigences du transport aérien international ;
- \* créer les conditions de valorisation, de mobilisation et d'utilisation rationnelle des ressources générées par le secteur ;
- \* assurer le professionnalisme de l'emploi dans le secteur.

Dans ce cadre, il est envisagé de :

- achever les travaux d'extension et de modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou ;
- construire et réhabiliter les aéroports de l'intérieur notamment ceux du nord ;
- préserver et sécuriser les emprises domaniales aéroportuaires ;
- renforcer la capacité de surveillance de l'espace aérien ;
- développer les réseaux d'observation météorologique ;
- développer la zone aéroportuaire de Bamako-Sénou dans le cadre du Schéma Directeur de Développement des Infrastructures.

De même que pour les infrastructures routières et ferroviaires, l'Etat poursuivra la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers afin de mobiliser les ressources nécessaires aux investissements lourds dans les meilleures conditions écon

### 7.2.8. Le transport aérien

Au regard de la situation actuelle, il s'agit de :

- évoluer vers une mise en concession de l'exploitation de l'aéroport international de Bamako-Sénou. Ce mode de fonctionnement pourra être étendu aux autres aéroports de l'intérieur susceptibles de recevoir des vols internationaux ;
- créer une compagnie aérienne nationale répondant aux normes internationales ;
- promouvoir la création d'un centre de maintenance des Aéronefs.

Il apparaît que le marché du tourisme, disposant d'un fort potentiel, est actuellement peu développé. Cette activité peut être une des clés de la croissance du trafic de passagers entre les aéroports régionaux et elle bénéficiera aussi aux aéroports internationaux et à ceux desservant la sous-région.

La sécurité de l'aviation civile doit rester une priorité, de même que les aspects environnementaux dans et autour des aéroports.

Les normes et pratiques édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) seront respectées par l'Autorité de l'aviation civile. En outre, des audits et des inspections seront régulièrement réalisés auprès des exploitants.

Des mesures de sûreté et de sécurité seront mises en œuvre dans le cadre de l'application des Programmes Nationaux de Sûreté et de sécurité.

S'agissant des services aéronautiques, l'Etat prendra des mesures idoines en vue de la prise en charge des préoccupations usagers en renforçant la collaboration entre les acteurs du transport aérien et les associations de consommateurs.

### 7.2.9. Le transport multimodal

Pour assurer au mieux ses échanges maritimes le Mali a diversifié ses voies d'accès à la mer. Il a signé plusieurs conventions internationales sur le droit d'accès à la mer ainsi que des accords de transport et de transit maritimes avec pratiquement tous les pays côtiers susceptibles d'être utilisés pour ses échanges maritimes.

Ces accords se sont concrétisés par la création d'entrepôts sous douane, propriété du Mali, dans les principaux ports de la côte Ouest africaine : Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou. Des extensions de ces entrepôts sont prévues à l'intérieur du territoire malien sous forme de « ports secs » pour désengorger les entrepôts portuaires et sécuriser les marchandises à l'intérieur du pays.

La facilitation du transit des marchandises le long des corridors qui mènent depuis ces ports jusqu'au Mali reste une importante priorité pour le Mali.

Pour encourager le développement du transport multimodal au fur et à mesure de celui des transports ferroviaires et fluviaux, l'Etat favorisera l'implantation de terminaux multimodaux et définira leur statut dans le cadre de la globalisation du transport. La possibilité d'y installer des services des douanes et de la tutelle devra être considérée.

Dans ce cadre, l'Etat renforcera la capacité d'entreposage au niveau des ports de transit et créera des Postes de Contrôle Juxtaposé (PCJ) au niveau des frontières.

La réglementation existante devra être actualisée et mise aux normes internationales en adoptant, entre autres, la terminologie internationale.

Enfin, des efforts devront être entrepris pour la sensibilisation et l'information des sociétés de transport (y compris celles de transport ferroviaire et fluvial), de logistique, de transit et d'autres services connexes afin de les intéresser au transport multimodal et les encourager à participer à son développement.

### 7.2.10. La logistique

Les contraintes au développement de services logistiques sont analogues à celles mentionnées au sujet du transport multimodal et la PNTITD visera à informer les sociétés susceptibles de développer ce type d'activité sur les avantages de celle-ci. Il conviendra par exemple d'organiser des conférences sur ce sujet, ainsi que de traiter de la logistique dans le cadre de la formation des cadres des entreprises de transport.

### 7.2.11. Les transports urbains

Une grande partie du PIB du Mali est générée dans les villes, les transports urbains doivent donc recevoir une attention particulière du Gouvernement.

Bamako et les autres grandes villes du Mali connaissent de sérieux problèmes de circulation, au moins aux heures de pointe et dans certains quartiers. Ces problèmes vont s'aggraver à l'avenir avec l'augmentation de la motorisation de la population urbaine. Comme dans toutes les grandes villes africaines et du monde, ces problèmes ne pourront pas être seulement résolus par la construction de nouvelles infrastructures et il est donc nécessaire d'améliorer les transports en commun et d'employer des méthodes modernes de gestion de la circulation pour optimiser l'usage des infrastructures existantes.

La politique en matière de transports urbains se fixera donc comme objectifs de :

- \* améliorer les transports en commun par l'augmentation de leur capacité (utilisation de grand bus au détriment des minibus et taxis), le développement progressif de modes en site propre (couloirs de bus, tramway), la coordination des différents modes de transport disponibles et l'amélioration de leur gestion par les autorités responsables ;
- \* attirer le maximum de clients vers les transports en commun, par l'institution de tarifs incitatifs ;
- \* améliorer la gestion de la circulation par des méthodes modernes à travers :
  - \* la classification du réseau de voirie afin de donner la priorité aux intersections, aux voies de classe supérieure ;
  - \* l'entretien adéquat de la voirie, des feux de circulation, des panneaux de signalisation et de l'éclairage public ;
  - \* l'optimisation de la conception des ronds-points et des carrefours ;
  - \* la création ou le développement de gares routières localisées hors des centres ville pour les voyages interurbains ;
  - \* la mise en œuvre de mesures fermes pour faire respecter le Code de la Route, particulièrement les feux de circulation et les règles de priorité aux carrefours et ronds-points, ainsi que celles concernant le stationnement et les arrêts des véhicules dans les flots de circulation ;
  - \* la création ou le renforcement dans chaque ville concernée, des institutions qui seront responsables des questions de transport urbain et de circulation.

- \* l'encouragement des investissements privés pour augmenter la capacité des services de transport en commun et la création de parkings ;
- \* la création d'une ligne de tramway à l'horizon 2019.

### 7.2.12. Les transports ruraux

Les objectifs de la Stratégie des Transports en Milieu Rural sont les suivants :

- \* améliorer la mobilité et l'accessibilité en milieu rural ;
- \* favoriser le développement et la maintenance des infrastructures permettant de donner un socle à cette mobilité ;
- \* promouvoir les techniques de travaux à faible coût et à Haute Intensité de Main d'œuvre (HIMO) faisant appel aux petites entreprises et aux ressources locales ;
- \* favoriser le développement d'un marché efficace des transports : services de transport des personnes et des biens et moyens de transport (motorisés et non motorisés) en mettant l'accent sur les Moyens Intermédiaires de Transport (MIT).

La politique de transport et infrastructures de transport intègrera les actions retenues pour la mise en œuvre de cette Stratégie notamment :

- \* le développement des infrastructures (construction/réhabilitation) en adéquation avec les besoins réels ;
- \* l'entretien des infrastructures sur divers financements (Autorité Routière, budget de la Tutelle et autres) ;
- \* la gestion participative par le renforcement des capacités au niveau des Collectivités locales pour l'identification, la planification, la sélection et la maîtrise d'ouvrage des infrastructures locales ;
- \* le développement et la promotion du transport rural, et
- \* le développement de l'entrepreneuriat local.

### 7.2.13. La sécurité des transports

La sécurité de tous les modes de transport est une préoccupation importante pour le Gouvernement malien. Si les transports aériens et ferroviaires font l'objet de règles spécifiques dont l'application est rigoureuse, tel n'est pas le cas des transports routiers et fluviaux où l'application de ces règles l'est beaucoup moins. Le problème de ces derniers est cependant lié au mauvais état des infrastructures plutôt qu'à une réglementation insuffisante.

#### ✓ *La sécurité routière*

L'insécurité routière est un problème préoccupant dont l'analyse n'est pas facile au Mali faute de statistiques suffisamment détaillées. Il convient donc en premier lieu d'établir une base de données qui recensera le lieu, la cause et les dégâts causés par les accidents en vue de prendre des mesures correctives.

A l'instar de la plupart des pays africains, au Mali, les accidents de la route ont cinq causes principales sont :

- les véhicules, à cause de leur mauvais état ou de l'absence de systèmes de prévention (ceintures de sécurité, airbags) ;
- les infrastructures, à cause d'une mauvaise conception, essentiellement en zones urbaines, ou de leur manque d'adaptation aux conditions actuelles du trafic (carrefours), d'une signalisation insuffisante ou d'un mauvais entretien ;
- l'attitude des conducteurs : non-respect du Code de la Route, vitesse excessive, formation inadéquate ;
- le manque d'application rigoureuse des règles concernant les contrôles techniques des véhicules ;
- l'occupation des chaussées par des petits vendeurs ou des véhicules en stationnement illicite.

Il sera institué systématiquement la réalisation des audits de sécurité pour tous les projets routiers avant qu'ils soient soumis à un appel d'offres.

L'aménagement de pistes cyclables et de trottoirs sera systématisé, en particulier en zone urbaine.

L'identification des points noirs accidentogènes sera également un des objectifs de la base de données sur les accidents de la route.

Le renforcement des contrôles techniques afin d'éliminer les véhicules en mauvais état ou non conformes aux normes en vigueur, permettra à terme le renouvellement des parcs de voitures particulières, de poids lourds et de véhicules de transport en commun.

La formation de tous les acteurs de la sécurité routière, des conducteurs, en particulier des chauffeurs de poids lourds, doit particulièrement insister sur le respect des règles de sécurité élémentaires comme les limitations de vitesse, le respect de la signalisation et des feux, la priorité aux piétons.

Une politique nationale de sécurité routière sera élaborée.

#### ✓ *La sécurité du transport fluvial*

La mise au point du code pour la navigation sur le Niger devra fixer des normes minimales pour le transport des passagers et des marchandises par les pinasses et les pirogues, surtout en période de hautes eaux.

Le balisage des chenaux navigables et des accès aux ports fluviaux doit être rétabli partout où il a disparu, puis régulièrement entretenu.

La formation des capitaines et des équipages, en particulier dans le domaine de la sécurité doit être assurée, et la délivrance de licences pour le transport doit lui être conditionnée.

#### ✓ *La sécurité du transport ferroviaire*

La sécurité dans le mode ferroviaire est règlementée conformément au système d'exploitation du réseau du pays.

#### ✓ *La sécurité du transport aérien*

La sécurité dans le secteur aérien est règlementée conformément aux normes édictées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

#### **7.2.14. L'infrastructure de recherche et les services météorologiques**

Le rôle des données météorologiques est de fournir des informations et renseignements appropriés aux différents usagers de tous les secteurs d'activités socio-économiques du pays, dans le but d'assurer la sécurité des personnes et des biens, d'optimiser les investissements sensibles aux conditions climatiques et de contribuer au développement durable.

Dans ce cadre, la PNTITD vise :

- la modernisation des infrastructures de recherche en bâtiments et travaux publics et services météorologiques par :
  - \* l'élaboration d'une politique de recherche en bâtiments et travaux publics ;
  - \* le renforcement du réseau d'observations météorologiques ;
  - \* le renforcement des capacités techniques et humaines ;
  - \* le renforcement des moyens de communications ;
  - \* la réglementation de l'utilisation des informations météorologiques, et
  - \* la conservation des données climatologiques ;
- l'appui aux programmes de développement économique et social du pays par le renforcement et la pérennisation du programme de pluies provoquées.

#### **7.2.15. L'infrastructure topographique et l'information Géographique**

La PNTITD intègre la Politique Nationale d'Information Géographique (PNIG) adoptée par le Gouvernement de la République du Mali en janvier 2012 et dont l'objectif général est de contribuer au développement économique et social du Mali à travers la création et la mise à jour continue d'une Infrastructure Nationale de Données Spatiales (INDS).

### **CHAPITRE VIII : LE PILOTAGE ET LE SUIVI-EVALUATION**

Dans le cadre de la gestion harmonieuse de la politique, il sera mis en place un système de pilotage et de suivi-évaluation composé d'un organe d'orientation, d'un organe d'exécution et d'un mécanisme de suivi-évaluation pour la gestion des indicateurs et du système de rapportage.

✓ *Organe d'orientation* : C'est un organe de décision. Il sera présidé par le Ministre en charge de l'équipement et des transports, composé des départements sectoriels concernés et certaines institutions de la république, des organisations de la société civile et des partenaires techniques et financiers du secteur.

Il aura pour mission d'impulser la mise en œuvre de la politique et de proposer au gouvernement les recadrages appropriés. Cet organe dans son fonctionnement doit intégrer la mise en œuvre et l'articulation des autres documents de politique déjà en vigueur au niveau du secteur.

✓ **Organe d'exécution** : C'est un organe opérationnel, il sera dirigé par une des structures techniques du département (CPS) et composé de l'ensemble des services techniques du Ministère, des organisations de la société civile et du chef de file des partenaires techniques et financiers du secteur. L'organe aura pour mission, de suivre l'état d'exécution des activités programmées au niveau des plans d'action.

L'organisation et les modalités de fonctionnement des deux organes ci-dessus seront déterminées par un acte réglementaire.

✓ **Mécanisme de suivi-évaluation** : Ce mécanisme est un instrument pour mesurer le degré de performance au niveau de la mise en œuvre de la politique d'une part et d'autre part, il sera chargé de la gestion du système de rapportage. Le mécanisme sera bâti autour des indicateurs de performance qui seront retenus au niveau du plan d'action de la politique.

Chaque année un nouveau plan opérationnel sera élaboré par le Ministère chargé de l'Équipement et des Transports avec l'aide de l'organe de pilotage et des différentes parties prenantes au sein d'une commission. D'un plan à l'autre des améliorations pourront être apportées notamment au niveau des actions, des résultats et des indicateurs. Ceci permet d'adapter le plan pendant plusieurs années et permet si nécessaire de redéfinir les objectifs stratégiques.

Aux termes de la période couverte par le plan d'actions, il sera procédé à une évaluation globale de la politique des transports et d'infrastructures de transport. Il s'agit d'évaluer : l'efficacité, l'efficacités, et les impacts de la politique dans le développement dans ses diverses dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles.

✓ **Plan de communication** : Le système de suivi évaluation sera complété par la mise en place d'un plan de communication portant sur un véritable programme d'Information, d'Education et de Communication (IEC) afin que les parties prenantes notamment les populations et acteurs s'approprient pleinement la politique.

## **CHAPITRE IX : DE LA MISE EN ŒUVRE**

La mise en œuvre de la présente Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD), se fera en rapport étroit avec l'ensemble des départements sectoriels concernés notamment de ceux chargés de l'Économie et des Finances, de la Sécurité, de l'Administration Territoriale, de l'Aménagement du Territoire, du Développement Rural, des Affaires Foncières et de l'Urbanisme.

## **CONCLUSION**

Le secteur des transports, considéré comme un catalyseur de la vie économique permet d'assurer les fonctions fondamentales de :

- \* surmonter les distances pour que fonctionne l'économie ;
- \* développer l'espace économique ;
- \* favoriser l'accès des populations aux services sociaux de base, et
- \* innover l'organisation du transport.

La présente Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) élaborée dans ce sens, procède de la volonté du Gouvernement de promouvoir un développement équilibré, durable et équitable du pays. Elle se présente comme une vision et une option appropriée pour de mise en cohérence des efforts de développement et permettra une meilleure articulation politiques sectorielles et une coopération interrégionale harmonieuse à travers la prise en compte des orientations nationales sous-régionales et régionales.

La mise en œuvre de la Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) devra donc permettre de contribuer à la croissance économique par le désenclavement intérieur et extérieur, de créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports.

La concrétisation des objectifs et stratégies de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) nécessitera, en plus d'une volonté politique constante, la mobilisation d'importants moyens humains, matériels et financiers.

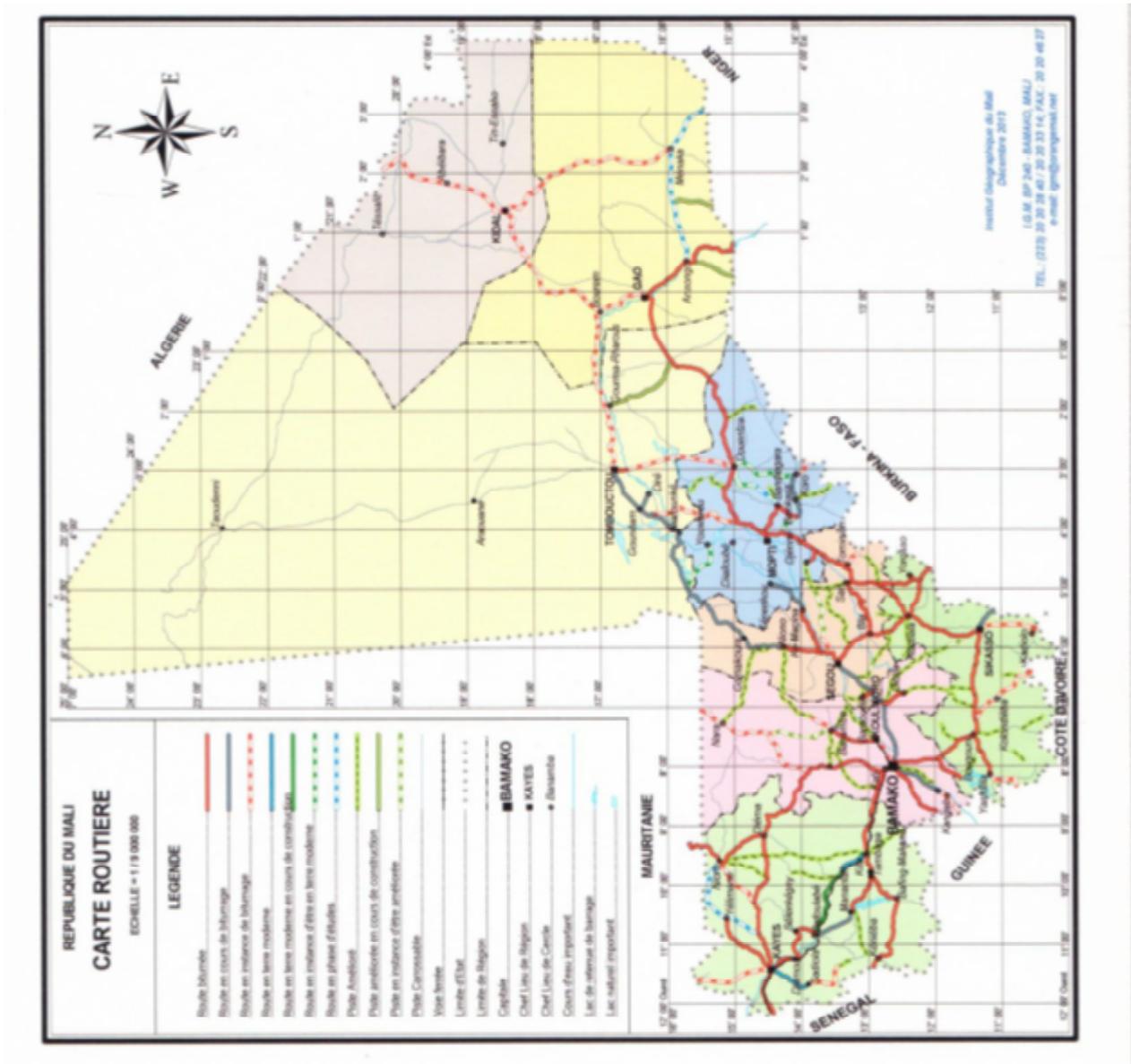
Ce document pourra enfin être présenté et constituer la base de discussion avec les divers partenaires techniques et financiers, soit bilatéraux, soit multilatéraux, leur permettant ainsi d'apprécier les intentions gouvernementales et de soutenir à l'avenir de manière continue et constructive les ambitions de développement du secteur des transports au Mali.

Un mécanisme de suivi-évaluation sera mis en place pour mesurer le degré de performance au niveau de la mise en œuvre de la politique d'une part et d'autre part, il sera chargé de la gestion du système de rapportage. Le mécanisme sera bâti autour des indicateurs de performance qui seront retenus au niveau du plan d'action de la politique.

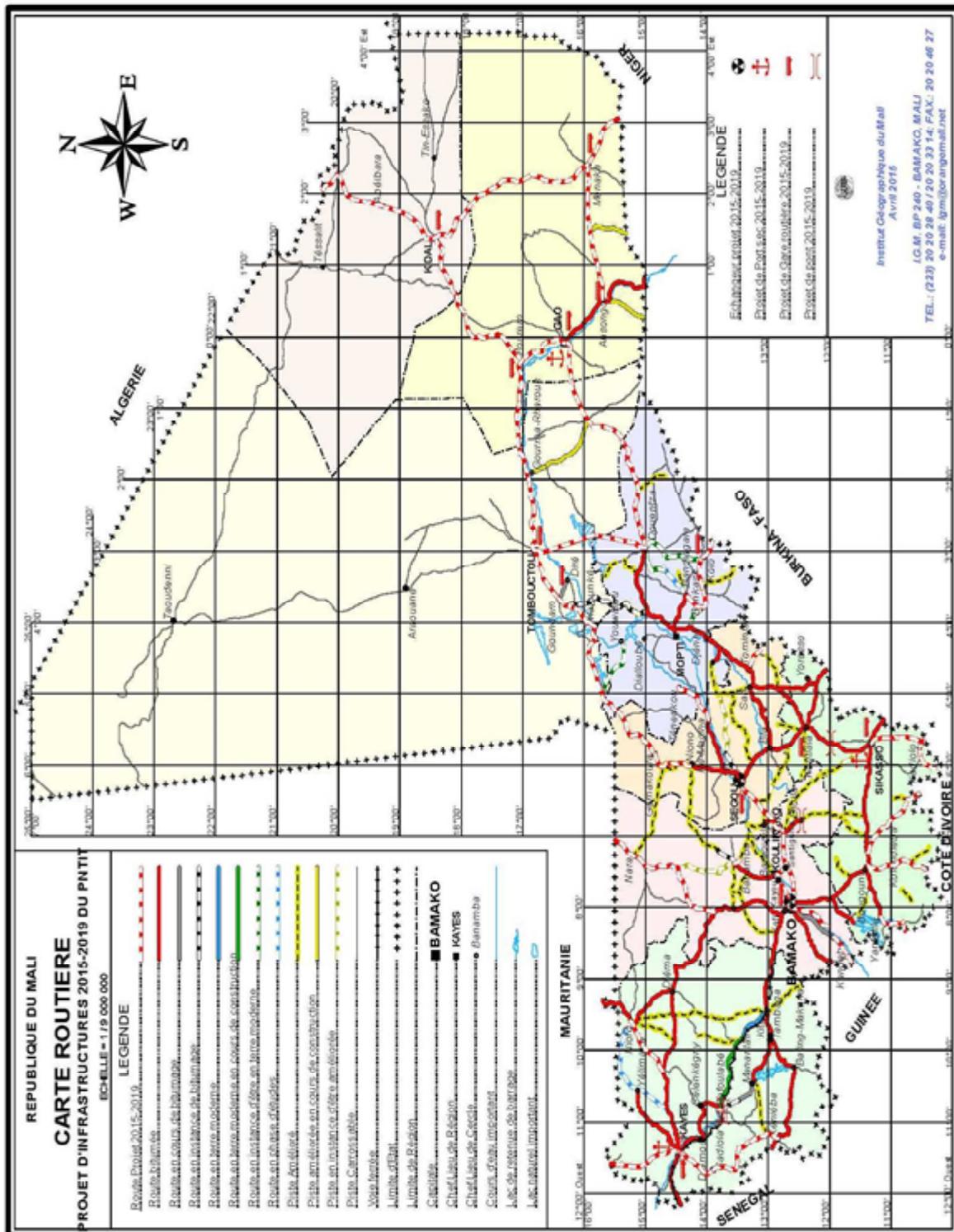
Chaque année un nouveau plan opérationnel sera élaboré par le Ministère chargé de l'Équipement et des Transports avec l'aide de l'organe de pilotage et des différentes parties prenantes au sein d'une commission. D'un plan à l'autre des améliorations pourront être apportées notamment au niveau des actions, des résultats et des indicateurs. Ceci permet d'adapter le plan pendant plusieurs années et permet si nécessaire de redéfinir les objectifs stratégiques.

Aux termes de la période couverte par le plan d'actions, il sera procédé à une évaluation globale de la politique des transports et d'infrastructures de transport. Il s'agit d'évaluer : l'efficacité, l'efficacité, et les impacts de la politique dans le développement dans ses diverses dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles.

### CARTE ROUTIERE EN 2015



**CARTE INFRASTRUCTURES PROJETEE EN 2015**





---

**MINISTRE DE L'EQUIPEMENT,  
DES TRANSPORTS ET DU  
DESENCLAVEMENT**

\*\*\*\*\*

**SECRETARIAT GENERAL**

\*\*\*\*\*

**REPUBLIQUE DU MALI**  
**Un Peuple – Un But – Un Foi**  
\*\*\*\*\*



**PLAN D' ACTIONS 2015 - 2019**  
**DE MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE NATIONALE DES**  
**TRANSPORTS, DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT**  
**ET DU DESENCLAVEMENT**

## **SOMMAIRE**

I. INTRODUCTION.....	page 33
II. PRESENTATION DU PLAN D'ACTIONS.....	page 33
V. BUDGET.....	page 70

## I. INTRODUCTION :

La période prévisionnelle pour l'atteinte des résultats retenus dans le document de politique est d'une durée de 20 ans (horizon 2035) répartie en quatre phases correspondant à quatre plans d'actions. Ces plans d'actions de mise en œuvre accompagnent le document de la Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transport du Mali. Chaque phase fera l'objet d'une évaluation pour mesurer le niveau d'atteinte des résultats. Le premier plan d'actions est établi pour la période 2015-2019 qui correspond approximativement à celle de la 3<sup>ème</sup> génération du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) dénommée Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR 2012 – 2017).

Si les actions retenues sont réalisées conformément aux prévisions, le secteur des transports et des infrastructures de transport pourra connaître au cours des vingt prochaines années, une réelle croissance et pourrait apporter une contribution significative au développement du Mali par l'augmentation de sa part dans le produit intérieur brut (PIB).

## II. PRESENTATION DU PLAN D' ACTIONS

Le plan d'actions est le document de planification qui permet le suivi de la mise en œuvre des actions concourant à l'atteinte des objectifs de la Politique Nationale des Transports et Infrastructures de transports. Il met ensemble par axe stratégique, les objectifs stratégiques, les résultats attendus, les actions retenues, les indicateurs de vérification ainsi que le coût par action et par année de mise en œuvre du plan.

C'est un document cadre qui permet un suivi régulier et une évaluation périodique sur la base d'indicateurs de performance objectivement vérifiables dont la responsabilité relève de l'ensemble des acteurs impliqués. Il intègre également les principales dispositions des différents documents de politique et stratégies existantes au niveau du secteur. Il s'agit notamment de la Politique de l'Aviation Civile et de la Stratégie Nationale de Transport Rural déjà adoptées par le gouvernement.

**Le plan d'actions comprend ainsi huit (8) axes stratégiques, soixante (60) objectifs stratégiques et cent quatre vingt seize (196) actions assorties de résultats attendus et d'indicateurs de suivi.**

Dans le détail, le plan d'actions se présente comme suit :

### 2.1. AXES STRATEGIQUES :

Les huit (8) axes stratégiques sont les suivants :

- Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, l'équipement et le recrutement
- Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants

- Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures
- Développement et promotion du transport rural
- Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier
- Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport
- Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports
- Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des transports

### 2.2. OBJECTIFS STRATEGIQUES :

Les axes stratégiques se déclinent en objectifs stratégiques qui sont :

***1. Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes.***

- Poursuivre la mise en œuvre et l'opérationnalisation des réformes institutionnelles ;
- Renforcer le processus de déconcentration des services du Ministère et la consolidation de la décentralisation en matière de transport et d'infrastructures de transport ;
- Prendre en charge de nouvelles fonctions relatives à la régulation, la gestion des Partenariat Public-Privé (PPP) et les contrats de concession par le recrutement et la formation ;
- Renforcer le contrôle interne et le système de suivi évaluation en vue d'améliorer les méthodes de travail des services du Ministère ;
- Renforcement le système de collecte et de traitement des statistiques sur les activités du secteur afin de permettre la prise de décisions sur des bases rationnelles ;
- Promouvoir la gestion informatisée des projets et programmes ;
- Renforcer les capacités des structures techniques du département et des structures de formation ;
- Renforcer les capacités des ressources humaines ;
- Mettre en place un système de gestion des emplois et compétences ;
- Améliorer le professionnalisme de tous les acteurs du secteur des transports.

***2. Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants***

- Elaborer et appliquer une stratégie d'exploitation et d'entretien des infrastructures de transport assurant au mieux la préservation et la sauvegarde du patrimoine national ;
- Mobiliser à l'interne des ressources nécessaires pour l'exploitation et les entretiens courant et périodique des infrastructures ;
- Mettre en place une stratégie de l'entretien routier basée l'initiative de développement spatial ;

- Définir et appliquer les modes de financement de l'entretien des infrastructures sur le principe de « l'utilisateur-payeur » qui soient équitables envers chacun des modes de transport et qui ne pénalisent ni le développement économique, ni les revenus des plus pauvres ;
- Minimiser les charges de perception des redevances d'usage des infrastructures et équipements de transport ;
- Programmer des investissements et la mobilisation du financement nécessaires pour l'entretien périodique et/ou la réhabilitation des infrastructures ;
- Mettre en œuvre les Programmes d'entretien et de réhabilitation des équipements et Infrastructures existants ;
- Améliorer les connaissances sur les matériaux de construction disponibles et la définition des meilleures méthodes pour leur utilisation et leur mise en œuvre de façon durable et économe en énergie ;
- Renforcer le réseau d'observations météorologiques et les moyens de communication.

### ***3. Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques.***

- Elaborer et adopter un schéma directeur de développement des infrastructures de transport établi sur la base d'une analyse de la demande de transport à l'horizon de 20 ans ;
- Développer les réseaux de transport pour contribuer à la croissance économique en poursuivant le désenclavement intérieur et extérieur du pays ;
- Répartir judicieusement les investissements entre tous les modes de transport ;
- Diversifier les voies d'accès aux ports maritimes en privilégiant le chemin de fer et en offrant plusieurs corridors modernes au commerce extérieur du pays ;
- Conclure des accords de facilitation avec les pays côtiers pour assurer l'acheminement rapide des marchandises ;
- Adapter le transport aérien national aux exigences du transport international ;
- Moderniser les infrastructures, équipements et services aéronautiques ;
- Poursuivre la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers afin de mobiliser les ressources nécessaires aux investissements lourds dans les meilleures conditions économiques possibles ;
- Rechercher de mécanismes innovants de financement des infrastructures de transport ;
- Capitaliser les enseignements tirés des concessions réalisées afin d'inciter le secteur privé à investir dans les conditions les plus favorables dans le secteur des transports en modernisant l'exploitation des différents modes et systèmes de transport.

### ***4. Développement et promotion du transport rural***

- Assurer l'augmentation des revenus des populations rurales en améliorant l'accessibilité aux marchés et services sociaux de base.

### ***5. Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier***

- Relever substantiellement la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers pour atteindre le taux moyen appliqué dans la sous-région ;
- Mettre en concession la gestion et de l'exploitation des postes de péage et de pesage
- Réaffecter les pénalités de surcharges aux ressources destinées à l'entretien routier en substitution de la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu ;
- Identifier de nouvelles ressources ;
- Moderniser la collecte des ressources destinées à l'entretien routier ;
- Améliorer la gouvernance du secteur.

### ***6. Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport***

- Diversifier les voies d'accès à la mer par routes et rails ;
- Renforcer les capacités d'entreposage au niveau des entrepôts sous douane dans les ports de transit ;
- Faciliter le transit des marchandises le long des corridors ;
- Réglementer les terminaux multimodaux ;
- Promouvoir et renforcer les accords de transport et de transit avec les pays voisins ;
- Promouvoir les plateformes logistiques (ports secs) ;
- Créer les postes de contrôle juxtaposés aux frontières ;
- Assurer l'appui-conseil aux efforts du secteur privé en matière d'investissements en matériels de transport modernes.

### ***7. Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports***

- Elaborer et mettre de la politique de sécurité routière ;
- Elaborer et mettre en œuvre des programmes de sûreté, de sécurité et de facilitation de l'aviation civile ;
- Améliorer la sûreté et la sécurité des opérations de transport ;
- Renforcer les mesures de sécurité routière ;
- Mettre en œuvre la réglementation relative au transport fluvial ;
- Aménager les gares routières et les aires de service le long des corridors ;
- Réaliser les Plans de circulation à Bamako et dans les Chefs-lieux de Régions ;
- Réduire l'impact des activités de transport sur l'environnement, la propagation du SIDA, des IST et autres maladies chroniques.

### ***8. Promotion et utilisation des TIC au niveau du secteur des transports***

- Développer l'emploi des TIC par l'utilisation de logiciels spécialisés, la constitution de réseaux informatiques, le développement et la gestion de bases de données, l'utilisation des communications électroniques et de l'internet ;
- Numériser des documents de transports ;

- Créer un Guichet unique pour l'immatriculation des véhicules ;
- Rendre opérationnel le suivi électronique des véhicules et des marchandises ;
- Acquérir et utiliser les logiciels spécialisés dans le domaine des transports ;
- Promouvoir l'archivage électronique ;
- Interconnecter les bases de données des services impliqués dans la gestion des transports et de la sécurité ;
- Acquérir un système informatique de gestion de la circulation routière

#### **A. ACTIONS RETENUES :**

Les actions suivantes ci-dessous citées par axe, ont été retenues dans l'atteinte des objectifs stratégiques :

#### **i. Les actions relatives à l'axe stratégique N°1 intitulé « Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes » sont :**

- Relecture des textes législatifs et réglementaires régissant la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)
- Relecture des textes du Conseil Malien des Chargeurs et du Conseil Malien des Transporteurs Routiers
- Elaboration d'un projet de texte pour la prise en compte des informations
- Conservation du patrimoine climatologique national par :
  - \* Aménagement du local
  - \* Classement et numérisation des documents
  - \* formation des agents
  - \* Acquisition d'équipements et de mobilier
- Assistance météorologique au transport routier par la :
  - \* concertation avec les différents acteurs
  - \* formation des acteurs
  - \* acquisition d'équipements de traitement et de diffusion
  - \* élaboration et diffusion des produits.
- Construction et équipement du bureau de la Direction des Ressources Humaines (DRH) du secteur des infrastructures
- Renforcement de la recherche dans le domaine des bâtiments et des travaux publics à travers notamment l'élaboration d'une politique y afférente
- Elaboration et mise en œuvre d'une stratégie de communication relative au développement des ressources humaines au niveau du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement
- Mise en place d'un CDMT régulièrement mis à jour et permettant une répartition rationnelle des budgets du METD répondant de manière efficiente aux besoins de chacun des modes de transport
- Relecture des textes des structures composant le système statistique du département
- Mise en place de logiciel de traitement et d'analyse des données statistiques, formation des agents et production en imprimerie des documents statistique
- Exécution des actions retenues dans le schéma directeur de la statistique en ce qui concerne le secteur du transport
- Amélioration de l'annuaire statistique du secteur des transports et de l'annuaire statique du Ministère de l'Équipement des Transports et du Désenclavement
- Réalisation d'enquêtes pour déterminer la situation de référence des indicateurs de l'objectif global de la PNTITD
- Fourniture de moyen logistique à la CPS et à l'Observatoire des Transports dans le cadre de leurs enquêtes
  - Elaboration régulière des notes de conjoncture
  - Mise en place par décision du METD d'un comité de coordination des activités de planification sous la responsabilité de la CPS
  - Mise en place d'un comité de coordination statistique au sein du département
  - Mise en place de fonds destiné aux études et à la recherche
  - Etude et mise en place d'un système de modernisation de la gestion des Titres de Transport.
  - Assistance Technique à la mise en place de la société binationale (ou de deux sociétés) du patrimoine ferroviaire Dakar-Niger.
  - Assistance à la mise en place de la Structure binationale de tutelle et de régulation de l'activité ferroviaire Dakar-Niger.
  - Identification des correctifs à apporter à l'accord de concession actuel pour garantir en situation transitoire la pérennité des transports ferroviaires jusqu'à l'achèvement des projets de réhabilitation majeure/investissement.
  - Formation des cadres de la DNTTMF en vue de renforcement de leurs capacités dans le domaine de la production des documents de transport
- Formation des agents de la DNTTMF :
  - \* en conception et suivi-évaluation des projets de Partenariat Public Privé et au logiciel « Win Project » ;
  - \* dans le domaine des transports ferroviaire et fluvial ;
  - \* en SPSS et CESPPO, Accès avec fourniture et mise en place.
- Relecture des textes de création de la DNR ;
- Audit de la réforme du sous-secteur du transport routier ;
- Relecture des textes de la CETRU en vue de lui faciliter l'accès au budget alloué ;
- Etude d'élaboration d'un Schéma d'Aménagement des Routes du Mali ;
- Etude d'élaboration d'un Schéma d'Aménagement des Routes du District de Bamako ;
- Mise en place d'un outil de gestion des ressources humaines ;
- Elaboration et mise en œuvre d'un plan de carrière au sein du METD

- Actualisation et mise en œuvre du plan pluriannuel de formation du secteur des transports
  - Mise en œuvre d'un programme de formation diplômante (MASTER, DESS) pour le secteur des transports au niveau de l'Institut National de Formation Professionnelle Pour le Bâtiment, les Transports et les Travaux Publics (INFP/BT) en rapport avec des grandes écoles étrangères.
  - Mise en œuvre d'un programme de formation selon la méthode de « Chantier école » par l'Institut National de Formation Professionnelle Pour le Bâtiment, les Transports et les Travaux Publics (INFEP/BT) l'INFP/BTP
  - Construction et équipement d'un centre de formation pour l'INFP/BTP ;
  - Relecture des textes de création et d'organisation de l'ANAC
  - Création d'une structure indépendante dénommée « Bureau Enquêtes /Analyse d'accident aviation civile »
  - Réalisation de l'étude relative à l'amélioration de la gestion de l'aéroport Bamako Sénou
  - Création d'une nouvelle entité chargée de la gestion commerciale et technique des aéroports de l'intérieur
  - Relecture du contrat particulier entre l'ASECNA et le Mali
  - Elaboration d'un schéma directeur des infrastructures aéronautiques
  - Elaboration du programme national de sécurité
  - Elaboration du programme national de sûreté
  - Elaboration du programme national de facilitation
  - Elaboration d'un plan de préparation de l'aviation aux maladies transmissibles présentant un risque grave pour la santé publique
  - Création d'un centre de maintenance
  - Création d'une compagnie aérienne nationale aux normes internationales
  - Renforcement de la capacité de surveillance de l'espace aérien
  - Introduction de filières aéronautiques dans l'enseignement
  - Création d'une école de formation initiale en aéronautique civile
  - Orientation des bourses de coopération vers les spécialités aéronautiques
  - Identification des prestations aéronautiques fournies et non rémunérées
  - Recherche de financement auprès des partenaires techniques et financiers
  - Renforcement et extension du réseau d'observation météorologique
  - Poursuivre le Programme de Pluies Provoquées ;
  - Elaboration et mise en œuvre du code de navigation et de transport sur le fleuve Niger
  - Réalisation l'étude des conditions d'exploitation du transport fluvial artisanal et de sécurisation des embarcations fluviales.
  - Réalisation de l'étude pour la promotion du transport fluvial.
  - Elaboration du schéma directeur d'aménagement de quais fluviaux sur le fleuve Niger et le fleuve Sénégal
  - Etude et construction de six quais fluviaux sur le fleuve Niger dans les localités de Ségou, Macina, Youwarou, Gourma Rharous, Ansongo et Diré ;
  - Réalisation de l'étude d'APS et d'APD de la ligne ferroviaire Kankan-Bamako.
  - Réalisation de l'étude d'APS et d'APD de 4 lignes ferroviaires : Bamako-Sikasso (294 km) ; Bamako-Kouroussa (310 km) ; Bamako-Markala (273 km) ; Kayes-Ambidedi (50 km).
  - Elaboration d'un programme d'investissement en matière d'infrastructures ferroviaires pour assurer leur développement vers les autres réseaux régionaux selon les plans de la CDEAO et de l'UEMOA.
  - Etude et mise en place des paramètres définitifs de la stratégie des transports ferroviaires
  - Réalisation de l'étude de faisabilité technico-économique et financière d'un programme de modernisation pour assurer le développement à long terme de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako et comparant les options d'aménagements possibles ;
  - Réalisation de l'étude d'identification des travaux de réhabilitation d'urgence de la ligne Dakar-Bamako, études préparatoires, accompagnement des appels d'offres, travaux et contrôle des travaux
  - Formation des transporteurs, Chauffeurs et Auxiliaires des Transports aux règles et procédures des transports ;
  - Elaboration et mise en œuvre d'un programme de formation relative à l'accès à la profession de transporteur routier ;
  - Elaboration et adoption des textes réglementaires relatifs à la gestion des PPP ;
  - Formation de deux (2) cadres relevant de chaque service du département sur les modalités des Partenariats Publics Privés dans le secteur des transports.
  - Mise en place d'un comité chargé de la gestion des projets en PPP
  - Réalisation d'une étude de détermination des projets pouvant être réalisés dans le cadre du Partenariat Public Privé
  - Révision des conventions en PPP des projets à réaliser et ceux en cours.
- ii. Les actions relatives à l'axe stratégique N°2 intitulé « Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants » sont :**
- Entretien de 5 000 km de RR et 15 000 km de Routes en Terre ;
  - Entretien périodique de 1000 km de RB et 3000 km de RT par an ;
  - Réhabilitation de 500 km de RB et 1000 km de RT par an ;
  - Mise en place d'un fonds suffisant destiné à l'exécution des travaux d'urgence ;
  - Renouvellement du parc matériel de la CETRU ;
  - Réhabilitation des gares routières de Gao, Ansongo, Ménaka, Bourem, Tombouctou, Diré et Kidal ;
  - Réhabilitation et équipement des Directions Régionales des Transports Terrestres et Fluviaux (DRTTF) de Gao et Kidal ;

- Achèvement de la construction et de l'équipement d'un Centre d'Information de Vol (CDIV) ;
  - Achèvement de la mise en œuvre du programme d'extension et modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou ;
  - Construction d'un dépôt de Kérosène à l'aéroport de Kayes ;
  - Réhabilitation de l'aéroport de Gao ;
  - Délimitation et clôture la zone réservée des aéroports (Gao, Goundam) ;
  - Construction de l'aéroport de Kidal ;
  - Construction de l'aéroport de Taoudéni ;
  - Construction de l'aéroport de Mopti ;
  - Extension et réhabilitation de l'aéroport de Tombouctou ;
  - Extension de l'aéroport de Sikasso ;
  - Réhabilitation des quais fluviaux de Ségou, Dioro, Macina, Diafarabé, Mopti, Niafunké, Tonka, Dire, Tombouctou, Rharous et Bamba ;
- iii. Les actions relatives à l'axe stratégique N°3 intitulé « Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques » sont :**
- Mise en œuvre des projets routiers prioritaires dans le cadre du Programme de désenclavement des régions du Mali
  - Construction de gares routières Bamako – Kayes – Sikasso – Ségou – Koutiala
  - Construction des ports secs de Kayes, Sikasso et Gao
  - Construction de l'autoroute Bamako-Ségou (228 km raccordement à la RN6), phase II
  - Réhabilitation de la section Tour d'Afrique – Yirimadio, 6,5km de la RN6, tronçon Bamako – Ségou
  - Reconstruction de la route Douentza – Gao
  - Mise à 2x2 voies (Etude et travaux) de la voie reliant le 3<sup>ème</sup> pont à la RN6 (Bamako – Ségou), longue de 3,260km et construction d'un échangeur au carrefour de la RN6
  - Construction et de bitumage de la bretelle Katélé (R N7) – Kadiolo – Zégoua, 36 km et l'aménagement de voies urbaines dans la localité de Kadiolo
  - Construction de la route à 2x2 voies entre Bamako et Koulikoro (40 km), le pont de Kayo à Koulikoro et la route Tien-Gouni-Zantiguila (raccordement à la RN6) ;
  - Construction d'un pont sur le fleuve Baoulé à Dioïla sur la route Fana – Dioïla
  - Construction de la route Dioïla-Koualé-Massigui
  - Construction de l'autoroute Sikasso-Zégoua (95 km)
  - Construction du pont de Fourou
  - Construction du pont de Kouoro barrage sur la RN11 (Sikasso – Koutiala) ;
  - Construction de la route Niono-Tombouctou (564,7 km)
  - Construction de la route Douentza- Tombouctou (200 km)
  - Construire la route Bourem-Kidal-Frontière Algérie (750 Km)
  - Construction de la route Bandiagara-Bankass- Koro (Tronçon Wo- Bankass-Koro-Fr Burkina (259 Km)
  - Construction de la route Macina-Diafarabé-Téninkou (94, 3km)
  - Construire la route Gao-Bourem-Taoussa (130 km)
  - Construction de la route Kwala- Nara-Fre Mauritanie (239 km) ;
  - Construction de la route Dialaka-Yélimané
  - Construction de la route Nioro-Yélimané
  - Construction de la route Zantiébougou- Kolondiéba-Fre RCI (140 km)
  - Construction de la route Bougouni-Manankoro – Frontière Côte d'Ivoire (130 km)
  - Construction de la route Kayes-Aourou Frontière Mauritanie (160 km)
  - Construction de la section Kangaba-Dioulafoundo-Fre Guinée (50 km)
  - Aménagement de la section urbaine Banamba – Touba ;
  - Construction de la section Yafolila-Kalana-Fre Guinée (50 km)
  - Construire la route Sandaré-Nioro (103 km)
  - Construction de la route Tominian-Bénéna-Fre Burkina Faso (33 km) ;
  - Construction du 2<sup>ème</sup> Pont de Kayes ;
  - Construire deux Ponts à Bafoulabé ;
  - Construction et bitumage de la route Kayes – Sadiola – Kéniéba (250 km) ;
  - Construction de la route Tambaga – Manantali (104 km) ;
  - Bitumage de la route Bafoulabé - Mahina (6,5 km)
  - Construction de la route Ansongo – Ménaka - Andéramboukane (320 Km)
  - Construction de la route Kidal-Ménaka (370 km)
  - Construction de la route Taoussa-Tombouctou- (215 km)
  - Construction de la Voie d'accès à la cité Universitaire de Kabala (13 km)
  - Construction et bitumage de la route Banconi – Diallakorodji – Safo – Dabani – Nonsombougou (56 km) ;
  - Aménagement en 2x3 voies du Boulevard du 22 octobre 1946 et en 2x2 voies de la Corniche
  - Construction d'un 4<sup>ème</sup> pont et ses voies d'accès à Bamako
  - Construction d'un pont sur le fleuve Niger à Ségou
  - Réhabilitation de l'Avenue An 2000 à Ségou (9,5 km) ;
  - Aménagement en 2x2 voies de la section Ségou-San sur 7 km de la Route Nationale n°6, avec la construction d'un Echangeur au Carrefour de la route de Markala, ainsi que l'aménagement en BB et l'assainissement d'au moins Dix (10) km de voiries dans la ville de Ségou ;
  - Construction de la Voie de Koulobléni dans la Commune Rurale de Kalaban Coro (5 km)
  - Elargissement du Boulevard de l'Indépendance en 2x3 voies du Rond Point Babemba à Kolouba
  - Aménagement de 3 km de voiries urbaines dans la ville de Koro et construction d'une Gare routière, ainsi que d'une Plate-forme douanière
  - Construction de la Voie de ceinture ouest de Koulikoro (13 km)
  - Construire la voie de contournement de l'Aéroport de Mopti Ambodédjo (15 km)

- Réalisation d'un Programme d'aménagement de 50 km de voiries urbaines, dans les localités importantes du pays (5 km la 1<sup>ère</sup> année et 10 km/an les autres années)
- Réalisation d'un Programme d'aménagement de 100 km de voies de raccordement d'agglomérations importantes au réseau de routes principales ;
- Construction de chantier naval ;
- Acquisition de quatre bateaux à faible tirant d'eau ;
- Réalisation de l'étude APS-APD pour la réhabilitation de la partie malienne du corridor ferroviaire Dakar-Bamako.
- Réhabilitation de la voie ferrée existante
- Construction de la ligne Bamako-Bougouni-Sikasso-Ouangolodougou (569 km) et la bretelle Sikasso- Bobo Dioulasso en écartement standard.
- Etude de l'axe Dori-Ansongo (210 km) de la Boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ansongo-Kaya-Ouagadougou-Abidjan.

**iv. Les actions relatives à l'axe stratégique N°4 intitulé «Développement et promotion du transport rural» sont :**

- Mettre en place un programme d'appui institutionnel (équipements, formations, assistance technique) en faveur des Collectivités rurales et les autres acteurs du sous-secteur transport rural.
- Mettre à la disposition des communautés rurales des MIT financièrement abordables en atténuant le poids fiscal
- Prendre des mesures de soutien au crédit, en faveur des entrepreneurs et artisans locaux, pour la promotion des MIT et des services de transport.
- Prendre des mesures en faveur de la promotion de l'accès des femmes à la propriété des MIT et services de transport
- Prendre les mesures pour rendre les MIT éligible dans la liste des moyens de production agricole bénéficiant des facilités de crédit
- Développer et améliorer la technologie de fabrication des MIT afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs
- Prendre des mesures pour la promotion de l'installation d'unité de fabrication des MIT
- Promouvoir et vulgariser les MIT et les services de transport rural
- Réaliser une étude environnementale stratégique du secteur
- Veiller au respect de la mise en œuvre des mesures environnementales préconisées.
- Mettre au point des outils et mécanismes propres à évaluer, ajuster, adapter ou corriger les différentes actions entreprises dans le cadre du transport rural.
- Mettre en place un programme d'IEC (Information/Education/Communication).
- Organiser des voyages d'études regroupant les acteurs impliqués dans la gestion du sous-secteur transport rural

**v. Les actions relatives à l'axe stratégique N°5 intitulé « Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier » sont :**

- Relecture des textes relatifs à l'application de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers
- Application des tarifs et du mode de paiement contenus dans l'étude de mise en place du schéma directeur de l'implantation des postes de péage et pesage du Mali
- Relecture des textes (Arrêté interministériel) relatifs au reversement des ressources issues des pénalités de surcharges
- Prise d'acte en vue de supprimer la dérogation accordée aux miniers et à l'EDM quant au paiement de la redevance d'usage routier sur les produits pétrolier.
- Etude pour la proposition de nouvelles ressources de financement.

**vi. Les actions relatives à l'axe stratégique N°6 intitulé « Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport » sont :**

- Développement des entrepôts maliens dans les ports de transit
- Création de ports secs intérieurs et/ou de plateformes logistiques
- Adoption de la convention internationale sur le transport multimodal (contrat, assurances, opérateurs) ;
- Opérationnalisation des postes de contrôle juxtaposés (Hérémakono, Kourémalé, Moussala, Zégoua) ;
- Mise œuvre des textes communautaires en matière de limitation des postes de contrôle routier ;
- Mise en œuvre de la convention TRIE avec le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ;
- Tenue régulière des réunions du Comité National de Facilitation des Transports du Mali.

**vii. Les actions relatives à l'axe stratégique N°7 intitulé « Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports» sont :**

- Elaboration et mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière.
- Elaboration et mise en œuvre du code navigation et de transport sur le fleuve Niger.
- Réalisation l'étude des conditions d'exploitation du transport fluvial artisanal et de sécurisation des embarcations fluviales
- Réalisation de contrôles annuels dans le but d'identifier et de dégager du parc les véhicules hors normes
- Révision des normes techniques relatives aux véhicules de transport pour les adapter aux nouvelles règles concernant les surcharges
- Réalisation de l'étude de mobilité dans le périmètre d'urbanisation du District de Bamako
- Réalisation de l'étude de faisabilité technico économique, socio environnemental et la construction de l'aire de repos de Diéma

- 
- Etude d'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des aires de repos le long des corridors
  - Etude d'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement des gares routières
  - Revue de la législation relative au transport de matières dangereuses
  - Etude d'élaboration et mise en œuvre d'un programme d'appui au renouvellement du parc de véhicules de transport de marchandises et de passagers (bus et minibus).
  - Mise en œuvre de la feuille de route de l'UEMOA et des recommandations de l'étude d'impact de la lutte contre la surcharge ;
  - Poursuite des actions de sensibilisation dans les corridors de transport ;
  - Poursuite, sur tous les chantiers de travaux et toute circonstance, de la sensibilisation sur les maladies à potentiel épidémique et sur la propagation du SIDA, l'épidémie à virus Ebola, des IST et autres maladies chroniques.

**viii. Les actions relatives à l'axe stratégique N°8 intitulé « Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des transports » sont :**

- Réalisation de l'étude et la mise en place d'une bourse virtuelle de fret ;
- Opérationnalisation du suivi électronique des véhicules (tracking) sur les corridors ;
- Mise en place d'un système de suivi du parcours des véhicules de transports de passagers sur les corridors en cas d'épidémie.

**B. PROGRAMMATION DES ACTIONS**

Le plan d'actions est un cadre de référence qui doit offrir la possibilité à toutes les parties d'inscrire leurs actions dans la perspective des objectifs de la politique nationale des transports et infrastructure de transport et de développer de nouvelles actions qui y contribueront. Chaque partie est responsable par ses compétences et ses capacités d'élaborer son programme d'action en prenant en compte des pistes tracées dans ce plan d'actions.

**A. CADRE LOGIQUE**

Objectifs de la PNTITD		Indicateurs	Valeur référence/Cibles	Source de Vérification
Objectif global	L'objectif général de la PNTITD est de développer et d'assurer l'exploitation et la maintenance des infrastructures de transport, de créer un environnement propice à l'émergence des activités de transport efficaces, économiques, fiables et sûrs, afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue social, économique et environnemental	Part des frais de transport dans le coût de la marchandise	de 35% en 2011 à 32% en 2024	CPS-ETC/Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions
		Part du transport multimodal dans le transport	de 12% en 2011 à 20% en 2024	CPS-ETC/Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions
		Pourcentage de population vivant à 2km d'une route praticable en toutes saisons	34% en 2011 à 45% en 2024	CPS-ETC/DNR/SDR/ Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions.
Objectifs spécifiques	Contribuer à la croissance de l'économie du pays par le désenclavement intérieur et extérieur	Part des transports dans le PIB	de 4% en 2011 à 6% en 2024	CPS-ETC/DFM/Rapport annuel d'évaluation
	Créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports	Taux d'accroissement des investissements du secteur public et privé.	De 3% en 2011 à 10% en 2024	DFM/CPS-ETC/ rapport annuel d'évaluation du plan d'actions
	Assurer la formation et le développement des ressources humaines participant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport	- Pourcentage de services publics et privés ayant participé à une formation - Taux d'exécution des programmes de formation	De 60% en 2011 à 90% en 2024	CPS-ETC/DNTTMF /DNR/DRH/INFET Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions
	Promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies dans l'exploitation des infrastructures et moyens de transport	Pourcentage de services publics et privés de transport utilisant les TIC dans la gestion. Taux de prise en compte des informations météorologiques et cartographiques dans les rapports d'études relatifs aux projets et programmes	De 10% en 2011 à 50% en 2024 De 50% en 2011 à 80% en 2024	CPS-ETC/DNTTMF/ Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions CPS-ETC/IGM/MALI-METEO Rapport annuel d'évaluation du plan d'actions

**B. PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PLAN D' ACTIONS**

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
<b>Axe stratégique N° 1 : Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes.</b>											
Disposer de textes réglementaires régissant le service des transports adaptés aux contextes actuels	Les textes de la DNTTMF sont relus et adaptés	Relecture des textes législatifs et réglementaires régissant la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF).	DNTTMF	MEF/CDI/MAE/MCI	Loi et décret de création de la DNTTMF.	0	0	0	0	0	0
Renforcer les rôles du CMC et du CMTR dans le développement du sous-secteur transport routier	Les textes du CMC et du CMTR sont relus	Relecture des textes du Conseil Malien des Chargeurs et du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.	DNTTMF	MEF/MCI/CMC/CMTR	Lois et décrets de création du CMC et du CMTR	50	0	0	0	0	50
Réglementer la prise en compte de l'utilisation des informations climatologiques et météorologiques dans les études, la conception des travaux BTP	Un texte réglementaire est adopté	Elaboration d'un projet de texte pour la prise en compte des informations climatologiques et météorologiques dans les études, la conception des travaux BTP	MALI-METEO	MEADD/MDAC/MEF/MDR	Décret, arrêté ou décision	0	0	0	0	0	0
Conserver le patrimoine climatologique national	Des archives climatologiques disponibles	-Aménagement du local -Classement et numérisation des documents -formation des agents -Acquisition d'équipements et de mobilier	MALI-METEO	MEADD/MDAC/MEF/MDR	PV de réception de la salle d'archivage	0	50	50	50	0	150
Assister le transport routier et fluvial par la fourniture d'informations météorologiques	Un schéma d'assistance météorologique approprié et adapté est mis en place	Mise en place d'un schéma d'assistance météorologique comprenant la formation des acteurs, l'acquisition d'équipements de traitement et de diffusion des produits	MALI-METEO	MEADD/MDAC/MATP/MDR	Informations météorologiques collectées Taux de diffusion des informations météorologiques	0	100	100	0	0	200

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Doter la DRH d'infrastructures et d'équipement	Le bâtiment de la DRH est construit et équipé	Construction et équipement du bureau de la Direction des Ressources Humaine (DRH) du secteur des infrastructures	GRH	MTFPRI/MEF	PV de réception définitive du bâtiment	100	390	0	0	0	490
Créer un cadre de communication au sein du département	Le département dispose d'un cadre de communication	Elaboration et mise en œuvre d'une stratégie de communication relative au développement des ressources humaines au niveau du Ministère de l'Équipement des Transports et du Désenclavement	GRH	MENIC	Document de la stratégie de communication validé	0	0	0	0	0	0
Disposer d'un CDMT régulièrement à jour	Le CDMT est disponible	Actualisation régulière du CDMT	CPS	MEF/MATP	Document du CDMT validé	0	50	0	0	0	50
Relire les textes et mettre en place un logiciel et un fonds statistiques et de suivi – évaluation	Les textes sont relus et le logiciel est mis en place	Relecture des textes des structures composant le système statistique du département	CPS	MEF/MATP	Lois et décrets de création des structures du système statistique du département	0	0	0	0	0	0
	Le logiciel de traitement des documents statistiques est mis en place	Mise en place de logiciel de traitement et d'analyse des données statistiques, formation des agents et production en imprimerie des documents statistique	CPS	MEF/MATP	- PV de réception du Logiciel - Rapport de formation des agents - Nombre de documents produits	0	40	0	0	0	40
	Les actions retenues dans le schéma directeur sont exécutées	Réalisation des actions retenues dans le schéma directeur de la statistique en ce qui concerne le secteur du transport	CPS	MEF/MATP	Taux d'exécution des actions du schéma directeur de la statistique	100	100	100	100	100	500

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
	Les annuaires statistiques sont améliorés	Production de l'annuaire statistique du secteur des transports et de l'annuaire statique du Ministère de l'Équipement des Transports et du Désenclavement	CPS	MEF/MATP	annuaire statistique amélioré	70	70	70	70	70	350
	Les indicateurs de référence sont déterminés	Mener des enquêtes pour déterminer la situation de référence des indicateurs de l'objectif global de la PNTITD	CPS	MEF/MATP	Rapports d'enquêtes d'évaluations annuelles de la PNTITD	0	0	200	200	200	600
	Les moyens logistiques sont disponibles	Fourniture de moyen logistique à la CPS et à l'Observatoire des Transports (4 véhicules et 20 motos) dans le cadre de leurs enquêtes	CPS	MEF/MATP	PV de réception des véhicules et motos	0	0	200	0	200	400
	Les notes de conjoncture sont régulièrement élaborées par la CPS et l'Observatoire	Elaboration régulière des notes de conjoncture	CPS	MEF/MATP	Notes de conjonctures	10	10	10	10	10	50
	Les activités de planifications et de statistique est mise en place par des comités de coordination	Mise en place par décision du METD d'un comité de coordination des activités de planification sous la responsabilité de la CPS	CPS	MEF/MATP	Décision de création du comité de coordination	0	0	0	0	0	0
		Mise en place d'un comité de coordination statistique au sein du département	CPS	MEF/MATP	Décision de création du comité de coordination	0	0	0	0	0	0
	Fonds d'étude et de recherche est disponible	Mise en place de fonds destiné aux études et à la recherche	CPS	MEF/MATP	Décret/Arrêté de mise en place du fonds d'étude	0	0	1 000	1 000	0	2 000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Mettre en place un système de modernisation de la gestion des Titres de Transport.	Le système de gestion des titres de transport est modernisé	Etude et mise en place d'un système de modernisation de la gestion des Titres de Transport.	DNTTMF	MPISP/MEF/MCI	Rapport d'étude	0	410	0	0	0	410
	Les cadres de la DNTTMF sont formés	Formation des cadres de la DNTTMF en vue du renforcement de leurs capacités dans le domaine de la production des documents de transport.	DNTTMF	MTFPRI/MPISP/MESRS/ INFP	Agents formés en production des documents de transport.	50	50	50	50	50	250
Renforcer les capacités de la DNTTMF et de la DNR		Formation des agents de la DNTTMF : - au logiciel « Win Project » ; - dans le domaine des transports ferroviaire et fluvial ; - en SPSS et CESPRO, Accès avec fourniture du logiciel et mise en place.	DNTTMF	MTFPRI/MPISP/MESRS/ INFP	Agents formés sur les différents modules.  PV de réception des logiciels	340	340	340	340	340	1700
		Les structures concernées sont mieux organisées et disposent d'outils adéquats de planification et de gestion	Relecture des textes de création de la DNR	DNR	MDEAF/CDI/MUH/MEF	Lois et décret de création de la DNR	0	0	0	0	0
		Audit de la réforme du sous-secteur du transport routier	DNR	MDEAF/CDI/MUH/MEF	Rapport Final audit	0	0	0	30	30	60
		Etude d'élaboration d'un Schéma d'Aménagement des Routes du Mali	DNR	MDEAF/ MAT/MUH/MEF	Rapport d'étude du Schéma d'aménagement	0	0	0	0	300	300
	Etude d'élaboration d'un Schéma d'Aménagement des Routes du District de Bamako	DNR	MDEAF/ MAT/MUH/MEF	Rapport d'étude du Schéma d'aménagement	0	0	0	0	150	150	

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Renforcer les capacités des agents du Département	Les ressources humaines sont bien formées	Mise en place d'un outil de gestion des ressources humaines	INFP/BTP	MTFPRI/ MEF/ MPISP	PV de réception de l'outil de gestion des ressources humaines	0	20	30	0	0	50
		Elaboration et mise en œuvre d'un plan de carrière au sein du METD	DRH	MTFPRI/ MEF/INFP	Rapport de validation du plan de carrière	0	0	0	0	0	0
		Actualisation et mise en œuvre du plan pluriannuel de formation du secteur des transports	DRH	MTFPRI/ MEF/INFP	Rapport de validation du Plan pluriannuel de formation	100	500	0	0	0	600
		Mise en œuvre d'un programme de formations diplômantes (MASTER, DESS) pour le secteur des transports au niveau de l'INFP en rapport avec des grandes écoles étrangères.	INFP/BTP	MESRS/ MEF	Taux d'exécution du programme de formations diplômantes	125	125	125	125	125	625
		Mise en œuvre d'un programme de formation selon la méthode de « Chantier école » par l'INFP	INFP/BTP	MTFPRI/ MEF	Taux d'exécution du programme de formation selon la méthode de « Chantier école »	0	100	100	100	100	400
		Construction et équipement d'un centre de formation pour l'INFP	INFP/BTP	MTFPRI/ MEF	PV de réception du centre de formation	500	1000	1000	1000	1000	4 500
Adapter le cadre institutionnel à l'évolution du transport aérien	Les textes de création de l'ANAC sont relus	Relecture des textes de création et d'organisation de l'ANAC	ANAC	MTFPRI/ CDI/MEF/MDAC/ MSPC	Lois de création et décret d'organisation de l'ANAC	0	0	0	0	0	0

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Adapter le cadre institutionnel à l'évolution du transport aérien	Le bureau Enquête /Analyse est créé et opérationnel	Création d'une structure indépendante dénommée « Bureau Enquêtes/ Analyse d'accident d'aviation civile »	ANAC	MJDH/ MSPC	Lois et décret de création de la structure indépendante	0	0	0	0	50	50
	Le rapport de l'étude d'amélioration de la gestion est disponible	Faire une étude relative à l'amélioration de la gestion de l'aéroport Bamako Sénou	ANAC	MJDH/ MSPC	Rapport d'étude	0	0	0	10	50	60
	Le contrat particulier entre l'ASECNA et le Mali est révisé	Relecture du contrat particulier entre l'ASECNA et le Mali	ANAC	MEF/ ASECNA	Document de contrat particulier	0	0	0	0	0	0
Etablir un schéma directeur adapté à l'évolution du transport aérien	Le schéma directeur des infrastructures aéronautique est élaboré	Elaboration d'un schéma directeur des infrastructures aéronautiques	ANAC	MEF/ ASECNA	Rapport de validation du schéma directeur des infrastructures aéronautiques	0	50	50	100	100	300
Renforcer la capacité des transporteurs, Chauffeurs et Auxiliaires des Transports.	aux règles et procédures des transports.	Formation des transporteurs, Chauffeurs et Auxiliaires des Transports aux règles et procédures des transports.	DNTTMF	MTFPRI/MDRE/CMC/CMTR/ INFP	Nombre de transporteurs, Chauffeurs et Auxiliaires des Transports formés	0	50	50	50	50	200
Elaborer et mettre en œuvre un programme de formation relative à l'accès à la profession de transporteur routier.	Le programme de formation est élaboré	Elaboration et mise en œuvre d'un programme de formation relative à l'accès à la profession de transporteur routier.	DNTTMF	MESRS/ INFP/CMC/CMTR	Taux d'exécution du programme de formation	20	20	30	30	50	150
Elaborer les textes relatifs à la réglementation des projets à mettre en œuvre dans le cadre du PPP	Les textes réglementaires relatifs à la gestion des PPP sont élaborés et adoptés	Elaboration et adoption des textes réglementaires relatifs à la gestion des PPP	DFM	MPISP/ MEF	Textes réglementaires relatifs au PPP	0	0	0	0	0	0

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Renforcer les capacités des ressources humaines	Deux cadres sont formés par service	Formation de deux (2) cadres relevant de chaque service du département sur les modalités du Partenariat Public Privé dans le secteur des transports.	DFM	MTFPRI/ MPISP/ MEF	Nombre de cadres formés en gestion de projets dans le cadre du PPP	100	100	100	100	100	500
Améliorer la gestion des projets en cours ou à réaliser dans le cadre du PPP	Le comité de gestion des projets retenus dans le cadre du PPP est mis en place	Mise en place et assurer le fonctionnement d'un comité chargé de la gestion des projets retenus dans le cadre du PPP	DFM	MPISP/ MEF	Textes de création du comité	0	10	10	10	10	40
	L'étude est réalisée	Réalisation d'une étude d'identification des projets à réaliser dans le cadre du Partenariat Public Privé	DFM	MPISP/ MEF	Rapport d'étude réalisée	0	0	30	0	0	30
	Les conventions de PPP en cours de mise en œuvre et rencontrant des problèmes sont révisées	Révision des conventions de PPP en cours de mise en œuvre et rencontrant des problèmes.	DFM	MPISP/ MEF	Nombre de convention révisée	25	25	0	0	0	50
Contribuer au renforcement des capacités en matière de formation dans le domaine aéronautique	Filières aéronautiques introduites dans l'enseignement	Introduction de filières aéronautiques dans l'enseignement	ANAC	MESRS/ ASECNA	Nombre de filières aéronautiques introduites	0	0	0	0	0	0
	école de formation initiale en aéronautique civile créée	Création d'une école de formation initiale en aéronautique civile	ANAC	MESRS/ ASECNA	Lois et décret de création de l'école de formation	0	0	100	500	500	1100

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Contribuer au renforcement des capacités en matière de formation dans le domaine aéronautique	Bourses de coopérations orientées vers les spécialités aéronautiques	Orientation des bourses de coopération vers les spécialités aéronautiques	ANAC	MESRS/ ASECNA	Nombre de bourses obtenues dans le domaine aéronautique	0	0	0	0	0	0
<b>Sous total axe N°1 :</b>						<b>1 590</b>	<b>3 610</b>	<b>3 745</b>	<b>3 875</b>	<b>3 585</b>	<b>16 405</b>
<b>Axe stratégique N° 2 : Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants</b>											
Maintenir les équipements et infrastructures de transport existants dans leur état initial d'aménagement.	5000 km de RB et 15 000 km de RT entretenus	Entretien de 5 000 km de RB et 15 000 km de RT par an	DNR	MEF/MPISP/PTF/MUH/MDEAF/Population	Longueur de RB en entretien courant Longueur de RT en entretien courant	18 000	19 800	21 600	23 400	25 200	10 8 0002
	1000 km de RB et 3 000 km de RT entretenus	Entretien périodique de 1000 km de RB et 3000 km de RT par an	DNR	MEF/MPISP/PTF/MUH/MDEAF/Population	Longueur de RB en entretien périodique Longueur de RT en entretien périodique	60 000	63 000	66 150	69 458	72 930	331 538
Améliorer l'environnement de travail des Agents par la construction, la réhabilitation et l'équipement des locaux.	500 km de RB et 1 000 km de RT réhabilités	Réhabilitation de 500 km de RB et 1000 km de RT par an	DNR	MEF/MPISP/PTF/MUH/MDEAF	Longueur de RB réhabilité Longueur de RT réhabilité	0	0	70 000	74 000	80 000	224 000
	Fonds disponible	Mise en place d'un fonds suffisant destiné à l'exécution des travaux d'urgence	CETRU	MEF/MPISP/PTF/MUH	Arrêté de création du fonds	0	1000	1000	1000	1000	4 000
	Le parc est renouvelé	Renouvellement du parc matériel de la CETRU	CETRU	MEF/MPISP/PTF/Privés/MDEAF	Taux de renouvellement du parc	0	5000	5000	0	0	10 000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Améliorer l'environnement de travail des Agents par la construction, la réhabilitation et l'équipement des locaux.	Les agents disposent d'un bon environnement de travail	Réhabilitation des gares routières de Gao, Ansongo, Ménaka, Bourem, Tombouctou, Dire et Kidal	DNTTMF	MEF/PTF/ MDEAF	Taux de réhabilitation des gares routières	293	293	293	293	293	1 465
	Les DRTTF sont réhabilités et équipés	Réhabilitation et équipement des Directions Régionales de Transports Terrestres et Fluviaux (DRTTF)	DNTTMF	MEF/MUH/ MDEAF	Taux de réhabilitation des DRTTF	0	0	500	500	500	1 500
		La réhabilitation et équipement des Directions Régionales des Routes (DRR)	DNR	MEF/MUH/ MDEAF	Taux de réhabilitation des DRR	0	0	500	500	500	1 500
Réhabiliter et équiper les infrastructures aéroportuaires existantes	Les infrastructures sont réhabilitées et équipés	Réhabilitation des infrastructures et équipements des autres aéroports et aérodromes par rapport au besoin requis par le trafic	ANAC	MEF/PTF/ ADM	Taux de réhabilitation des infrastructures et équipements des aéroports et aérodromes	0	0	0	500	1000	1 500
<b>Sous total axe N°2</b>						<b>78 293</b>	<b>89 093</b>	<b>165043</b>	<b>169651</b>	<b>181423</b>	<b>683 503</b>
<b>Axe stratégique N° 3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques</b>											
Construire de gares routières	Les gares routières de sont construites	Construction de gares routières Bamako – Kaye – Sikasso – Ségou – Koutiala	DNTTMF	MEF/Privés	Taux de construction des Gares routières	2000	2000	2000	2000	2000	10 000
Construire des ports secs de Kayes, Sikasso et Gao.	Les ports secs de Kayes, Sikasso et Gao sont construits	Construction des ports secs de Kayes, Sikasso et Gao.	DNTTMF	MEF/Privés	Nombre de ports secs construits	0	10 000	10 000	10 000	0	30 000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	7082 Km de routes et 4 ponts sont construits	Construction de l'autoroute Bamako-Ségou (228km)	DNR	MEF/Privés	Longueur d'autoroutes construites	69 000	40 000	40 000	20 000	0	169 000
		Réhabilitation de la section Tour d'Afrique – Yirimadio, 6,5km de la RN6, tronçon Bamako – Ségou	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes réhabilitées	8000	0	0	0	0	8000
		Réhabilitation de la route Douentza – Gao	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes réhabilitées	5000	10000	10000	20000	15000	60000
		Mise à 2x2 voies (Etude et travaux) de la voie reliant le 3 <sup>ème</sup> pont à la RN6 (Bamako – Ségou), longue de 3,260km et construction d'un échangeur au carrefour de la RN6.	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes réalisées en 2x2 voies Taux d'exécution de l'échangeur	5000	5500	5000	0	0	15500
		Projet de construction et de bitumage de la bretelle Katélé (RN7) – Kadiolo – Zégoua, 36 km et l'aménagement de voies urbaines dans la localité de Kadiolo	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes construites Longueur de voies urbaines aménagées	4000	8000	0	0	0	12 000
		Construction de la route à 2*2 voies entre Bamako et Koulikoro (40km), le pont de Kayo à Koulikoro et la route Tien-Gouni-Zantiguila (raccordement à la RN6)	METD/ DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes réalisées Taux d'exécution du pont de kayo	6 682	10 000	40 000	20 000	12 000	88 682
		Construction de l'autoroute Sikasso-Zégoua (95 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur d'autoroutes construites	0	0	0	10 000	20 000	30000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	7082 Km de routes et 4 ponts sont construits	Construction de la route Niono-Tombouctou (564,7 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	66 000	34 000	0	0	0	100000
		Construction de la route Douentza- Tombouctou (200 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	2 000	10000	10000	22000
		Construction de la route Macina-Diafarabé-Téninkou (94, 3km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	5000	5000	5 000	5000	10000	30000
		Construction la route Bourem-Kidal-Frontière Algérie (750 Km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	5 000	10 500	10 000	10000	10 000	45500
		Construction de la route Gao-Bourem-Taoussa (130 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	1 870	2000	2000	2000	5 000	12870
		Construction de la route Kwala- Nara-Fre Mauritanie (239 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	6 900	15 000	5 000	4100	0	31000
		Construction de la route Zantiébougou-Kolondiéba-Fre RCI (140 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	2 000	3 000	5000	5 000	10 000	25000
		Construction de la route Bougouni-Manankoro (130 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	3 000	5000	10 000	18000
		Construction de la route Kayes-Aourou Frontière Mauritanie (160 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	2 000	5 000	10000	17000
		Construction de la section Kangaba-Dioulafoundo-Fre Guinée (50 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	2 000	7 000	9000
Construction de la section Yanfolila-Kalana-Fre Guinée (50 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	2 000	3 000	5000		

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	7082 Km de routes et 4 ponts sont construits	Construction la route Sandaré-Nioro (103 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	4 000	10 000	14000
		Construction de la route Tominian-Bénéna-Fre Burkina Faso (33 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	0	4 500	4500
		Construction de deux Ponts à Bafoulabé	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation des ponts	500	500	1000	1000	2000	5000
		Construction de la route Ansongo – Ménaka - Andéramboukane (320 Km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	400	500	10 000	10900
		Construction de la route Kidal-Ménaka (370 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	0	5 000	5000
		Construction de la route Taoussa-Tombouctou- (215 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	0	0	0	1000	1000
		Construction de la Voie d'accès à la cité Universitaire de Kabala (13 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voie aménagée	1 000	5 000	3 000	0	0	9000
	Le boulevard du 22 octobre 1946 est aménagé en 2x3 voies	Aménagement en 2x3 voies du Boulevard du 22 octobre 1946 et en 2x2 voies de la Corniche	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voie aménagée	17 000	0	0	0	0	17000
	Le 4è pont est construit	Construction d'un 4è pont et ses voies d'accès à Bamako	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du 4 <sup>ème</sup> Pont de Bamako	0	0	1000	1000	2 000	4000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	La voie de la section Ségou – San est aménagée et un échangeur est construit au Carrefour de Markala	Aménagement en 2x2 voies de la section Ségou-San sur 7 km de la Route Nationale n°6, avec la construction d'un Echangeur au Carrefour de la route de Markala, ainsi que l'aménagement en BB et l'assainissement d'au moins dix (10) km de voiries dans la ville de Ségou	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes aménagées  Taux de réalisation de l'échangeur  Taux d'assainissement de voiries	4 000	6 000	5 000	0	0	15000
	La voie de Kouloubléni est construite	Construction de la Voie de Kouloubléni dans la Commune Rurale de Kalaban Coro (5 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes construites	0	0	1 000	0	0	1000
	Le boulevard de l'indépendance est élargi	Elargissement du Boulevard de l'Indépendance en 2x3 voies du Rond Point Babemba à Kolouba	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de boulevard élargie	0	0	0	1000	1000	2000
	Les 3km de la voirie urbaine de Koro sont aménagés	Aménagement de 3 km de voiries urbaines dans la ville de Koro et construction d'une Gare routière, ainsi que d'une Plate-forme douanière	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voiries construites  Taux d'exécution de la gare routière  Taux d'exécution de la plateforme douanière	1 000	5 000	0	0	0	6000
	28 km de voie construites	Construction de la Voie de ceinture ouest de Koulikoro (13 km)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voie construite	0	0	0	2 000	4000	6000
Construction la voie de contournement de l'Aéroport de Mopti Ambodédjo (15 km)		DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voie construite	0	0	0	0	2 000	2000	

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	50 km de voiries urbaines réalisés	Réalisation d'un Programme d'aménagement de 50 km de voiries urbaines, dans les localités importantes du pays (5 km la 1ère année et 10 km/an les autres années)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de voiries urbaines construites	0	0	0	5 000	10 000	15000
	Le programme d'aménagement des 100 km est réalisé	Réalisation d'un Programme d'aménagement de 100 km de voies de raccordement d'agglomérations importantes au réseau de routes principales	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution du programme Taux d'aménagement de voies de raccordement	0	0	2000	3 000	10 000	15000
	Le pont sur le fleuve Baoulé à Dioïla sur la route Fana – Dioïla est construit	Construction d'un pont sur le fleuve Baoulé à Dioïla sur la route Fana – Dioïla ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du Pont	1500	2500	1000	0	0	5000
	Le pont de Fourou est construit	Construction du pont de Fourou ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du Pont	2381	0	0	0	0	2381
	Le pont de Kouoro barrage sur la RN11 (Sikasso – Koutiala) est reconstruit	Reconstruction du pont de Kouoro barrage sur la RN11 (Sikasso – Koutiala)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du Pont	1350	2250	900	0	0	4500
	Aménagement de la section urbaine Banamba – Touba est réalisée	Aménagement de la section urbaine Banamba – Touba ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'aménagement de la section urbaine	300	500	200	0	0	1000
	Le 2ème Pont de Kayes est construit	Construction du 2ème Pont de Kayes ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du Pont	0	6000	12000	9000	3000	30000
	La route Kayes – Sadiola – Kéniéba (250 km) est construite et bitumée	Construction et bitumage de la route Kayes – Sadiola – Kéniéba (250 km) ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	16200	24300	24300	16200	81000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Réunir les conditions nécessaires au développement des réseaux de transport (corridors, autoroutes, routes interurbaines et urbaines, rails, voies navigables, etc.), en vue d'assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays	La route Mahina – Bafoulabé (6,5 km) est bitumée	Bitumage de la route Mahina – Bafoulabé (6,5 km) ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	450	750	300	0	0	1500
	La route Banconi – Diallakorodji – Safo – Dabani – Nonsombougou (56 km) est construite et bitumée	Construction et bitumage de la route Banconi – Diallakorodji – Safo – Dabani – Nonsombougou (56 km) ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	3600	5400	5400	3600	18000
	Le pont sur le fleuve Niger à Ségou est construit	Construction d'un pont sur le fleuve Niger à Ségou ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation du Pont	0	0	9000	8000	0	17000
	La voie express Bamako-Ségou (Avenue An 2000 : 9,5 km) est réhabilitée	Voie express Bamako-Ségou (réhabilitation de l'Avenue An 2000 : 9,5 km) ;	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réhabilitation de la voie express	0	2100	5000	2300	1000	10400
	La route Bamako Sénou – Kabala (route du savoir) est construite	Construction de la route Bamako Sénou – Kabala (route du savoir)	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Longueur de routes bitumées construites	0	1800	3000	1200	0	6000
	Trois projets prioritaires sont réalisés par région	Mise en œuvre de trois (3) projets routiers prioritaires (300km par région et 100 km par projet, dans le cadre du Programme de désenclavement des régions du Mali	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution du programme	144000	144 000	144 000	144 000	144 000	720 000
	Infrastructures Sommet Afrique-France sont réalisées	Infrastructures Sommet Afrique- France	DNR	MEF/MPISP/PTF/Privés	PV de réception des infrastructures	5000	5000	0	0	0	10000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Modernisation des infrastructures et équipements	Les infrastructures et équipements aériens sont modernisés	Poursuivre le Programme de Pluies Provoquées	Mali-Météo	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution du programme de pluies provoquées	1200	1200	1200	1200	1200	6000
	Le réseau d'observation météorologique est renforcé	Renforcement et extension du réseau d'observation météorologique	Mali-Météo	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'extension du réseau d'observation météorologique	500	500	500	1000	1000	3500
	Le CDIV est opérationnel	Achèvement de la construction et de l'équipement d'un Centre d'Information de Vol (CDIV)	ASECNA	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution des travaux de construction et d'équipement du centre d'information de vol.	1 300	0	0	0	0	1300
	Le programme d'extension et de Modernisation de l'aéroport de Bamako Sénou est achevé	Achèvement et mise en œuvre du programme d'extension et de modernisation de l'aéroport de Bamako-Sénou	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'extension et de modernisation de l'aéroport Bamako-Sénou	20 000	5000	0	0	0	25000
	Le dépôt de Kérosène de Kayes est construit	Construire un dépôt de Kérosène à l'aéroport de Kayes	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de construction du dépôt de Kérosène	200	500	1000	1000	1000	3700
	L'aéroport de Gao est réhabilité	Réhabiliter l'aéroport de Gao	AAMN	MEF/MPISP/PTF/Privés	Pourcentage de réhabilitation	14 000	700	0	0	0	14700
	Les domaines aéroportuaires sont clôturés	Délimiter et clôturer la zone réservée des aéroports (Gao, Goundam)	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution des travaux de délimitation et de clôture	0	0	500	500	1000	2000
	L'Aéroport de Kidal est construit	Construction de l'aéroport de Kidal	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de réception technique de l'aéroport	0	16 500	16 000	0	0	32500

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
	L'aéroport de Taoudéni est construit	Construction de l'aéroport de Taoudéni	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de réception technique de l'aéroport	0	0	0	4000	6000	10000
	L'Aérogare de Mopti est construit	Construction de l'aérogare de Mopti	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de réception technique de l'aérogare	0	2000	1000	0	0	3000
	Les infrastructures équipements de l'aéroport de Tombouctou sont adaptées aux besoins de l'exploitation	Réhabilitation de l'aéroport de Tombouctou	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de réception technique de l'aéroport	4 000	6 000	0	0	0	10 000
	Les infrastructures équipements de l'aéroport de Sikasso sont adaptées aux besoins de l'exploitation	Extension l'aéroport de Sikasso	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réalisation des travaux d'extension	0	0	0	1000	1000	2000
Réaliser des études relatives à la réglementation et à l'harmonisation des conditions de navigabilité et de transport fluvial	Le code de navigation est élaboré et mis en œuvre	Elaboration et mise en œuvre du code de navigation et de transport sur le fleuve Niger.	DNTTMF/	MEF/MPISP/PTF/Privés	Loi relative aux codes de la navigation et du transport sur le fleuve Niger	0	50	75	75	100	300
	L'étude des conditions d'exploitation est réalisée	Réalisation de l'étude des conditions d'exploitation du transport fluvial artisanal et de sécurisation des embarcations fluviales.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de l'étude.	0	65	50	0	0	115
	Le transport fluvial est encouragé	Faire une étude pour la promotion du transport fluvial.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	80	0	0	0	80



Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Adapter les moyens de transport à l'état actuel du réseau fluvial et augmenter la durée de la période de navigation	Le réseau fluvial est actualisé et la durée de la période de navigation est augmentée	Dragage du chenal navigable du fleuve Niger.	DNTTMF	MEF/MPISP /PTF/Privés	Longueur de chenal navigable du fleuve Niger dragué.	0	0	0	8800	8800	17600
		Construction de chantier naval	COMANAV	MEF/MPISP /PTF/Privés		0	0	1000	1000	0	2000
<b>Sous total axe N°3</b>						<b>405 683</b>	<b>353 727</b>	<b>369 307</b>	<b>318 607</b>	<b>357 732</b>	<b>1 805 056</b>
<b>Axe stratégique N° 4 : Développement et promotion du transport rural</b>											
Renforcer les capacités institutionnelles des collectivités rurales	Les capacités collectives rurales sont renforcées	Mettre en place un programme d'appui institutionnel (équipements, formations, assistance technique) en faveur des Collectivités rurales et les autres acteurs du sous-secteur transport rural.	METD	MEF/MPISP /MDRE/PTF /Privés	Taux d'exécution du programme institutionnel	0	50	100	100	200	450
Promouvoir les MIT et les services de transport	Les services de transport sont promus aux MIT	Mettre à la disposition des communautés rurales des MIT financièrement abordables en atténuant le poids fiscal.	METD	MEF/MPISP /MDRE/PTF/Privés	Disponibilité des MIT aux communautés rurales	0	0	0	0	0	0
		Prendre des mesures de soutien au crédit en faveur des entrepreneurs et artisans locaux, pour la promotion des MIT et des services de transport.	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/MCAT/Privés	Taux d'exécution des mesures de soutien au crédit des entrepreneurs et artisans locaux	0	0	0	0	0	0
		Prendre des mesures en faveur de la promotion de l'accès des femmes à la propriété des MIT et services de transport.	METD	MEF/MPISP/MDRE/MPFEF/PTF/Privés	Taux d'exécution des mesures pour la promotion et l'accès des femmes à la propriété des MIT	0	0	0	0	0	0

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Promouvoir les MIT et les services de transport	Les services de transport sont promus aux MIT	Prendre les mesures pour rendre les MIT éligible dans la liste des moyens de production agricole bénéficiant des facilités de crédit.	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Taux d'exécution des mesures d'éligibilité des MIT	0	0	0	0	0	0
		Développer et améliorer la technologie de fabrication des MIT afin de mieux répondre aux besoins spécifiques des utilisateurs	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Niveau de développement et d'amélioration des MIT	0	0	10	10	20	40
		Prise de mesures pour la promotion de l'installation d'unité de fabrication des MIT	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Taux d'exécution des mesures pour la promotion de l'installation d'unité de d'éligibilité des MIT	0	0	0	0	0	0
		Promotion et vulgarisation des MIT et des services de transport rural	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Niveau d'intégration des MIT	50	0	0	0	0	50
Mettre en place un Plan de gestion environnementale et sociale	Le plan de gestion est mis en place	Réaliser une étude environnementale stratégique du secteur.	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	0	0	0	0	0
		Veiller au respect de la mise en œuvre des mesures environnementales préconisées.	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Taux d'exécution des mesures environnementales	0	0	0	0	0	0
Mettre en place un dispositif de suivi évaluation	Le dispositif de suivi évaluation est mis en place	Mettre au point des outils et mécanismes propres à évaluer, ajuster, adapter ou corriger les différentes actions entreprises dans le cadre du transport rural.	METD	MEF/MPISP/MDRE/PTF/Privés	Rapport du mécanisme d'évaluation, d'ajustement ou de correction	0	0	0	0	0	0

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Mettre en place un dispositif de suivi évaluation	Le dispositif de suivi évaluation est mis en place	Procéder à des évaluations périodiques des projets.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ MATP/ Privés	Rapport d'évaluations périodiques	0	0	0	0	0	0
		Tenir les réunions de validation des évaluations.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ Privés	Compte rendu des réunions	0	0	0	0	0	0
		Faire des missions périodiques de supervision.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ Privés	Rapport de missions périodiques de supervision	0	0	0	0	0	0
Mettre en place un Plan de communication	Le plan de communication est mis en place et les rapports d'activités trimestriels des organes impliqués et des partenaires sont produits.	Mise en place d'un programme d'IEC (Information/Education/Communication).	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ Privés	Taux d'exécution du programme d'IEC	50	0	0	0	0	50
		Organiser des voyages d'études regroupant les acteurs impliqués dans la gestion du sous-secteur transport rural.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ Privés	Nombre de voyages d'études organisés	75	0	0	0	0	75
		Produire les rapports d'activités trimestriels à l'attention du Comité de pilotage, des institutions impliquées ainsi que des partenaires techniques et financiers.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/ Privés	Rapports des activités	0	0	0	0	0	0
		Tenir régulièrement les réunions.	METD	MEF/ MPISP/ MDRE/PTF/Privés	PV des réunions	0	0	0	0	0	0
<b>Sous total axe N°4</b>						<b>175</b>	<b>50</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>220</b>	<b>665</b>

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
<b>Axe stratégique N° 5 : Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier</b>											
Rechercher et mobiliser les ressources pérennes pour assurer la maintenance du patrimoine	Les ressources sont mobilisées	Relecture des textes relatifs à l'application de la redevance d'usage routier sur les produits pétroliers	AR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Le texte approuvé	0	0	0	0	0	0
		Application des tarifs et du mode de paiement contenus dans l'étude de mise en place du schéma directeur de l'implantation des postes de péage et pesage du Mali	AR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution de l'application des tarifs et les modes de perception	0	0	0	0	0	0
		Relecture des textes (Arrêté interministériel) relatifs au reversement des ressources issues des pénalités de surcharges	AR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Lois et décret relatifs au reversement des ressources de pénalité sur la surcharge.	0	0	0	0	0	0
		Prise d'acte en vue de supprimer la dérogation accordée aux miniers et à l'EDM quant au non-paiement de la redevance d'usage routier sur les produits pétrolier.	AR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Le texte approuvé	0	0	0	0	0	0
		Etude pour la proposition de nouvelles ressources de financement	AR	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	40	0	0	40	0	80
<b>Sous total Axe N°5 :</b>						<b>40</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>0</b>	<b>80</b>
<b>Axe stratégique N°6 : Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport</b>											
Renforcer les capacités d'entreposage et de magasinage des entrepôts maliens dans les ports de transit.	Les capacités d'entreposage et de magasinage sont renforcées	Développement des entrepôts maliens dans les ports de transit.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Nombre d'entrepôts renforcés	1000	2000	2000	2000	3000	10 000
Désengorger les entrepôts maliens dans les ports de transit	Les entrepôts sont fluides	Création de ports secs intérieurs et/ou de plateformes logistiques.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Lois et décret de création des ports secs intérieurs	5000	5000	8 000	8 000	8 000	34 000

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Promouvoir le transport multimodal et intermodal	Le transport multimodal et intermodal est promu	Adoption de la convention internationale sur le transport multimodal (contrat, assurances, opérateurs).	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution de la convention internationale sur le transport multimodal	5	10	0	0	0	15
Renforcer la et la réduction des tracasseries routières	Le transit international est facilité et les tracasseries routières sont réduites	Opérationnalisation des postes de contrôle juxtaposés (Hérémakono, Kourémalé, Moussala, Zégoua).	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Nombre de postes de contrôle juxtaposés opérationnels.	0	0	1000	1000	1000	3000
		Mise œuvre des textes communautaires en matière de limitation des postes de contrôle routier.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Les textes Communautaires sont mise en œuvre.	0	20	20	0	0	40
		Mise en œuvre de la convention TRIE avec le Sénégal, la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso.	DNTTMF	MEF/MPISP/MCI/PTF/Privés	Le TRIE est mise en œuvre.	60	60	0	0	0	120
		Tenue régulière des réunions du Comité National de Facilitation des Transports du Mali	DNTTMF	MEF/MPISP/MSPC/PTF/Privés	Le nombre d'activités réalisées.	10	10	10	10	10	50
Améliorer le financement des investissements de transport aérien	Les prestations aéronautiques fournies et non rémunérées sont identifiées	Identification des prestations aéronautiques fournies et non rémunérées	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Nombre de prestations fournies et non rémunérées	0	0	0	0	0	0
Acquérir le financement au niveau des PTF	Le financement est acquis	Recherche de financement auprès des partenaires techniques et financiers	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Plan de recherche	0	0	0	0	0	0
Créer la société du patrimoine ferroviaire Dakar-Bamako.	L'assistance technique à la mise en place de la société du patrimoine ferroviaire est opérationnelle	Assistance Technique à la création d'une société binationale (ou de deux sociétés) chargée de la régulation des activités ferroviaires sur l'axe Dakar-Bamako.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Décret de création de la société binationale.	350	350	0	0	0	700

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Identifier et apporter les moyens de pérennisation et de réhabilitation des projets ferroviaires	Les projets d'innovation et de pérennisation du transport ferroviaire sont identifiés et apportés	Identification des correctifs à apporter à l'accord de concession actuel pour garantir en situation transitoire la pérennité des transports ferroviaires jusqu'à l'achèvement des projets de réhabilitation majeure/ investissement.	DNTTM F	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Accord de concession actualisé	100	0	0	0	0	100
Réaliser le programme de rénovation et des infrastructures ferroviaires, en conformité avec les études entreprises au niveau régional pour l'interconnexion des réseaux de l'Afrique de l'Ouest	le développement à long terme est assuré et les options d'aménagement sont comparées	Réalisation de l'étude de faisabilité technico-économique et financière d'un programme de modernisation de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako et comparant les options d'aménagement possibles ;	DNTTMF	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Rapport de l'étude	0	300	300	0	0	600
Développer le réseau ferré du Mali	Le rapport de l'étude est disponible.	Réalisation de l'étude d'APS et d'APD de la ligne ferroviaire Kankan-Bamako.	DNTTMF	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	5 000	15 000	0	0	0	20 000
	Les rapports d'APS et d'APD des 4 lignes sont disponibles.	Réalisation de l'étude d'APS et d'APD de 4 lignes ferroviaires : Bamako-Sikasso (294 km) ; Bamako-Kouroussa (310 km) ; Bamako-Markala (273 km) ; Kayes- Ambidedi (50 km).	DNTTMF	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	9 000	12 000	0	0	0	21 000
	Le programme d'investissement en matière d'infrastructures ferroviaires est disponible.	Elaboration d'un programme d'investissement en matière d'infrastructures ferroviaires pour assurer leur développement vers les autres réseaux régionaux selon les plans de la CDEAO et de l'UEMOA.	DNTTMF	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Taux d'exécution du programme d'investissement	0	350	0	0	0	350
	Le rapport d'étude est disponible.	Réalisation de l'étude d'identification des travaux de réhabilitation d'urgence de la ligne Dakar-Bamako.	DNTTMF	MEF/ MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	300	300	0	0	0	600

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Développer le réseau ferré du Mali	Le rapport d'étude est disponible.	Réalisation de l'étude APS-APD pour la réhabilitation de la partie malienne du corridor ferroviaire Dakar-Bamako.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	300	300	0	0	600
Réhabiliter la voie ferrée existante.	La voie ferrée est en bon état	Réhabilitation de la voie ferrée existante.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Taux de réhabilitation	0	67 000	100000	100000	100000	367000
Construction de nouvelles lignes ferroviaires	Longueur de ligne construite	Construction de la voie ferrée Bamako – Conakry	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	PV de réception technique de la ligne ferroviaire	0	50 000	150 000	150000	100 000	450000
	Longueur de ligne construite	Construction de la ligne Bamako-Bougouni-Sikasso-Ouangolodougou (569 km) et la bretelle Sikasso- Bobo Dioulasso en écartement standard.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	PV de réception technique de la ligne ferroviaire	0	50 000	150 000	150000	100 000	450000
Construire l'axe Dori-Ansongo (210 km) de la Boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ansongo-Kaya-Ouagadougou-Abidjan.	Longueur de ligne construite.	Etude de l'axe Dori-Ansongo (210 km) de la Boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ansongo-Kaya-Ouagadougou-Abidjan.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	0	0	5000	0	5000
Améliorer la gestion du transport ferroviaire sur l'axe Bamako-Dakar	l'option institutionnelle de gestion du transport ferroviaire est mise en œuvre	Mise en œuvre de l'option institutionnelle relative à la gestion du transport ferroviaire retenue par le Mali et le Sénégal	DNTTMF	MEF/MPISP/MDEAF/PTF	Taux de réalisation de l'option institutionnel le dans la gestion du transport ferroviaire	50	50	0	0	0	100
	Le patrimoine immobilier est inventorié	Inventaire du patrimoine immobilier de l'Etat le long de l'axe Bamako-Kayes	DNTTMF	MDEAF/MEF/PTF/	Rapport d'inventaire	50	100	200	0	0	350
<b>Sous total axe N°6</b>						<b>20 925</b>	<b>202 850</b>	<b>413 830</b>	<b>418 010</b>	<b>314 010</b>	<b>1 369 625</b>

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
<b>Axe stratégique N° 7 : Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports</b>											
Améliorer la sécurité des personnes et des biens.	La sécurité des personnes et biens, est améliorée	Elaboration et mise en œuvre de la politique nationale de sécurité routière.	ANASER	MEF/MSPC/PTF/MDRE	Taux d'exécution de la politique nationale de sécurité routière.	0	0	50	100	100	250
		Poursuite des actions de sensibilisation contre le VIH dans les corridors de transport	CLS – SIDA	MEF/MPISP/MSHP/PTF/Privés	Nombre de corridors/ routes sensibilisées	20	20	20	20	20	100
Disposer d'un parc de véhicule conforme aux normes de l'UEMOA.	Le parc de véhicule est disponible et en norme	Réalisation de contrôles annuels dans le but d'identifier et de dégager du parc les véhicules hors normes.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de la mission de contrôle.	10	10	10	10	0	40
		Révision des normes techniques relatives aux véhicules de transport pour les adapter aux nouvelles règles concernant les surcharges.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Les normes techniques des véhicules sont adaptées au règlement 14 de l'UEMOA	0	60	0	0	0	60
Améliorer les conditions de déplacements.	Les conditions de déplacement sont améliorées	Réalisation de l'étude de mobilité dans le périmètre d'urbanisation du District de Bamako.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	0	40	40	100	180
Construire une aire de repos à Diéma.	L'aire de repos de Diéma est construite	Réalisation de l'étude de faisabilité technico économique, socio environnemental et la construction de l'aire de repos de Diéma.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	50	50	50	100	250
Elaborer un plan d'aménagement des aires de repos le long des corridors.	Le plan d'aménagement des aires de repos le long des corridors est réalisé	Etude d'élaboration d'un plan d'aménagement des aires de repos le long des corridors.	DNTTMF	MEF/MATP/MDRE/MUH/PTF/Privés	Rapport d'étude	0	100	0	0	0	100
Elaborer un schéma directeur d'aménagement des gares routières.	Le plan d'aménagement des gares routières est disponible	Etude d'élaboration d'un plan d'aménagement des gares routières.	DNTTMF	MEF/MATP/MCI/PTF/MDRE/Privés	Rapport d'étude	200	0	0	0	0	200

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Renforcer la législation relative au transport de matières dangereuses.	La législation relative au transport de matières dangereuses est revue	Revue de la législation relative au transport de matières dangereuses.	DNTTMF	MEF/MSPC/MCI/MEAD	Lois et décret de la législation relative au transport de matières dangereuses.	0	30	0	0	0	30
Mettre en place un programme d'appui au renouvellement du parc de véhicules commerciaux.	Le programme est mis en place	Etude d'élaboration et mise en œuvre d'un programme d'appui au renouvellement du parc de véhicules de transport de marchandises et de passagers (bus et minibus).	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude  Taux d'exécution du programme d'appui au renouvellement du parc.	25	0	0	0	0	25
Mettre en œuvre la feuille de route de l'UEMOA et les recommandations de l'étude d'impact de la lutte contre la surcharge.	La feuille de route de l'UEMOA et les recommandations de l'étude d'impact de la lutte contre la surcharge, est mise en œuvre	Mise en œuvre de la feuille de route de l'UEMOA et des recommandations de l'étude d'impact de la lutte contre la surcharge.	DNTTMF	MEF/MSPC/MCI/PTF/Privés	Taux d'exécution des recommandations de l'étude d'impact de la lutte contre la surcharge	0	50	50	0	0	100
Etablir les programmes nationaux de sécurité, de sûreté et de facilitation de l'aviation civile	Le programme national de sécurité est élaboré	Elaboration du programme national de sécurité	ANAC	MEF/MSPC/MDAC/PTF/Privés	Rapport de validation du programme	0	0	0	0	0	0
	Le programme national de sûreté est élaboré	Elaboration du programme national de sûreté	ANAC	MDAC/MDRE/MSPC	Rapport de validation du programme	0	0	0	0	0	0
	Le programme national de facilitation est élaboré et mis en œuvre	Elaboration du programme national de facilitation	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés MDAC/MDRE/MSPC	Rapport de validation du programme	0	0	0	0	0	0
Protéger l'environnement de l'aviation civile	L'environnement est propice pour éviter les maladies transmissibles.	Elaboration d'un plan de prévention contre les maladies transmissibles présentant un risque grave pour la santé publique au niveau de l'aviation civile	ANAC	MEF/MSHP/MEADD	Rapport de validation du plan	50	0	0	0	0	50

Stratégies	Résultats attendus	Actions	Acteur ou organisme responsable	Acteurs ou organismes impliqués	Indicateurs de suivi	Période de mise en œuvre et budget (Millions FCFA)					
						2015	2016	2017	2018	2019	Total
Améliorer le trafic aérien national et international	Les infrastructures et services de maintenance sont créés	création et équipement d'un centre de maintenance	ANAC	MEF/MPISP/PTF	Lois et décret de création du centre de maintenance	0	0	200	0	0	200
	La nouvelle compagnie est créée	Etude pour la création d'une compagnie aérienne nationale aux normes internationales	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport de l'étude	0	0	0	0	100	100
	La capacité de surveillance de l'espace aérien est renforcée	Acquisition d'équipements dans le cadre du renforcement de la capacité de surveillance de l'espace aérien	ANAC	MEF/MPISP/PTF/Privés	Equipe ment de surveillance de l'espace aérien acquis	0	0	316	500	300	1 116
<b>Sous total axe N°7 :</b>						<b>20 925</b>	<b>202 850</b>	<b>411 830</b>	<b>408 010</b>	<b>304 010</b>	<b>1 347 625</b>
<b>Axe stratégique N° 8 : Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des transports</b>											
Mettre en place une bourse virtuelle de fret.	La bourse virtuelle est mise en place	Réalisation de l'étude et la mise en place d'une bourse virtuelle de fret.	DNTTMF	MEF/MPISP/PTF/Privés	Rapport d'étude Taux d'exécution de la bourse virtuelle.	50	50	0	0	0	100
		Opérationnalisation du suivi électronique des véhicules (tracking) sur les corridors.	DNTTMF	MEF/MISP/PTF/Privés	Nombre de véhicules équipés du système de tracking. Nombre de corridors couverts.	200	0	0	0	0	200
<b>Sous total axe N°8 :</b>						<b>250</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0-</b>	<b>300</b>
<b>Total général</b>						<b>507 261</b>	<b>649 700</b>	<b>950 771</b>	<b>901 013</b>	<b>847 690</b>	<b>3 856 435</b>

### III. STRATEGIE DE FINANCEMENT

Le Ministère de l'Economie et des Finances a proposé des systèmes de préfinancement en mettant des entreprises intéressées en compétition en vue de retenir la meilleure. Les prêts concessionnels qui sont de plus en plus rares sont des pistes à explorer et discuter avec les institutions financières internationales. La réalisation des projets avec des partenariats publics-privés sous forme de BOT pour la réalisation de certains projets et les arrangements financiers sont aussi envisagés.

### IV. SYSTEME DE PILOTAGE ET DE SUIVI EVALUATION

Dans le cadre de la gestion harmonieuse de la politique, il sera mis en place un système de pilotage et un mécanisme de suivi-évaluation. Le système de pilotage sera composé d'un organe d'orientation et d'un organe d'exécution. Le mécanisme de suivi-évaluation se fera à travers un suivi mensuel des actions, des revues annuelles, des revues à mi-parcours et une évaluation finale. Le gouvernement veillera à ce que le cadre juridique et stratégique nécessaire à une meilleure coordination nationale et intersectorielle, soit effectivement en place qui prenne en compte l'existant auprès des partenaires techniques et financiers tant aux niveaux national que régional.

#### 4.1. Système de pilotage :

Le système de pilotage est composé d'un organe d'orientation et d'un organe d'exécution. Il s'agit de :

**4.1.1. l'Organe d'orientation :** C'est un organe de décision. Il sera présidé par le Ministre en charge de l'équipement, des transports et du désenclavement, composé des départements sectoriels concernés notamment certaines institutions de la république, des organisations de la société civile et des partenaires techniques et financiers du secteur. Il aura pour mission :

- de donner les orientations nécessaires dans le cadre de la mise en œuvre de la politique pour l'atteinte des objectifs dans les délais fixés ;
- d'impulser la mise en œuvre de la politique et de proposer au gouvernement les recadrages appropriés ;
- de veiller à la conformité des activités mises en œuvre avec la politiques et les axes stratégiques retenues ;
- de valider les rapports des différentes revues ;
- de veiller à la mise en œuvre d'un plan de communication de la politique.

**4.1.2. l'Organe d'exécution :** C'est un organe opérationnel, il sera dirigé par une des structures techniques du département notamment la Cellule de Planification et de Statistique (CPS) et composé de l'ensemble des services techniques du département, des organisations de la société civile et du Chef de file des partenaires techniques et financiers du secteur. L'organe aura pour mission, de suivre l'état d'exécution des activités programmées au niveau des plans d'actions.

L'organisation et les modalités de fonctionnement des deux organes ci-dessus seront déterminées par un acte réglementaire.

**4.2. Mécanisme de suivi-évaluation :** Ce mécanisme est un instrument pour mesurer le degré de performance au niveau de la mise en œuvre de la politique. Il sera bâti autour des indicateurs de performance qui seront retenus au niveau du plan d'actions de la politique.

Il permettra sous l'égide de l'organe d'exécution :

- le suivi de la mise en œuvre des actions ;
- l'organisation des liens de travail entre les différentes parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre des plans quinquennaux ;
- l'organisation des différentes revues ;
- la gestion du système de rapportage.

Le suivi-évaluation comprendra les étapes ci-après :

**4.2.1. Revues annuelles :** Chaque année une revue sera réalisée par le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Désenclavement en rapport avec l'organe de pilotage et des différentes parties prenantes (PTF, ONG, etc.) Un rapport d'évaluation annuelle sera élaboré. Dans ce rapport, des recommandations seront faites en vue d'améliorer les performances du processus de mise en œuvre de la politique. Ces améliorations concerneront les actions, des résultats attendus et les indicateurs éléments du plan d'actions en cours de mise en œuvre.

**4.2.2. Revue à mi-parcours :** Réalisée au milieu de la 3<sup>ème</sup> année, elle permettra de corriger le plan d'actions en revoyant si nécessaire les objectifs stratégiques en fonction des contraintes apparues lors de la mise en œuvre de la politique. Les rapports des revues à mi-parcours seront validés par l'organe d'orientation.

**4.2.3. Evaluation finale :** Au terme de la période couverte par le plan d'actions, il sera procédé à une évaluation globale de la politique des transports et d'infrastructures de transport. Il s'agit d'évaluer : l'efficacité, l'efficacités, et les impacts de la politique dans le développement dans ses diverses dimensions économiques, sociales, environnementales et culturelles.

**4.3. Elaboration et mise en œuvre du plan de communication :** Le système de suivi - évaluation sera complété par la mise en place d'un plan de communication portant sur un véritable programme d'Information, d'Education et de Communication (IEC) afin que les parties prenantes (populations, acteurs) s'approprient pleinement la politique.

**4.4. Révision de la Politique :** Afin de s'assurer que la politique demeure actuelle et pertinente, le Ministère en charge de l'équipement, des transports et du désenclavement, devra prévoir des révisions régulières de ladite politique et procéder aux réajustements et modifications qui s'imposent sur la base des évaluations effectuées. Les réorientations en matière de politiques ayant des implications juridiques, la procédure devrait comprendre une documentation indiquant les changements qui ont été effectués et les raisons qui les sous-tendent. Cette documentation provient des évaluations faites ; il s'agira de la mise en œuvre des recommandations desdites revues.

**V. BUDGET :**

Le budget estimatif global du plan d'actions de la politique nationale des transports et infrastructures de transport (2015 – 2019) s'élève à **(Trois mille huit cent cinquante six milliards quatre cent trente cinq millions (3 856 435 000 000) F CFA** La répartition de ce budget s'effectue par année selon une période de cinq ans.

La mise en œuvre de cette politique exige alors une diversification des sources de financement (Etat, privé, Partenaires Techniques et Financiers et les ONG.

Le financement des plans quinquennaux de mise en œuvre de la politique se fera principalement par les ressources publiques notamment les ressources de l'Etat, des PTF et celles du secteur privé.

Les partenaires techniques et financiers seront sollicités dans le cadre de la coopération bilatérale et multilatérale. Des stratégies seront développées auprès des partenaires en vue de mobiliser les ressources nécessaires à la mise en œuvre des projets et programmes de la PNTITD. L'organisation des tables rondes autour des projets majeurs retenus sera envisagée avec les bailleurs de fonds dans ce sens.

La mobilisation des ressources auprès des structures autonomes à mettre en place après les réformes sera aussi envisagée.

La répartition du budget estimatif global est déclinée comme suit :

- l'Etat : 462,720 milliards soit 12%
- PTF/ONG/Structures autonomes : 3 393,715 milliards soit 88%

Le financement acquis est d'environ 877 milliards (22,74%) dont l'Etat pour 263 milliards (30%) et les PTF 614 milliards soit 70% et le financement à rechercher 2 979,435 milliards de FCFA (77, 26%). Suivant le cadrage budgétaire du Ministère de l'Economie et des Finances, le cumul des dotations budgétaires en faveur du Ministère en charge de l'Equipeement et des Transports sur la période 2015-2018 est de 295 309 224 000 FCFA avec un gap de 167 410 776 000 FCFA qui pourra faire l'objet de prise en charge sur l'exercice 2019. Cette enveloppe sera complétée par les contributions des Départements sectoriels et Etablissements Publics à Caractère Administratif cités dans le plan d'actions.

**TABLEAU RECAPITULATIF DES COUTS PAR AXE ET PAR ANNEE DU PLAN D' ACTIONS**

AXE	2 015	2 016	2 017	2 018	2 019	Total	Poids de l'axe en %
Axe 1 : Renforcement de la capacité institutionnelle et humaine de l'administration et des autres acteurs par la formation, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes	1590	3610	3745	3875	3585	16405	0,43
Axe 2 : Entretien et réhabilitation des équipements et infrastructures existants	78 293	89 093	165 043	169 651	181 423	683 503	17,72
Axe 3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques.	405 683	353 727	369 307	318 607	357 732	1 805 056	46,81
Axe 4 : Développement et promotion du transport rural	175	50	110	110	220	665	0,02
Axe 5 : Renforcement du mécanisme de financement de l'entretien routier	40	0	0	40	0	80	0,002
Axe 6 : Développement du transport multimodal et amélioration de la performance des activités de transport	20925	202850	411830	408010	304010	1347625	34,94
Axe 7 : Promotion de la sécurité et de la sûreté des transports	305	320	736	720	720	2801	0,07
Axe 8 : Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des transports	250	50	0	0	0	300	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>507 261</b>	<b>649 700</b>	<b>950 771</b>	<b>901 013</b>	<b>847 690</b>	<b>3 856 435</b>	<b>100,00</b>

**COMMUNICATION ECRITE**

**I. OBJET :**

La présente communication écrite a pour objet de soumettre à l'approbation du Conseil des Ministres, le document de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) ainsi que son Plan d'Actions 2015 – 2019.

**II. EXPOSE SUCCINCT DE L'ETAT DE LA QUESTION :**

Le développement et la promotion des infrastructures de transport est un des axes majeurs de la vision du Président de la République, c'est-à-dire un Mali émergent avec comme base essentielle, d'une part, le développement de l'agriculture à travers la mise en place des agropoles, et d'autre part, le développement minier, l'augmentation des échanges commerciaux et le développement de l'industrie en vue d'améliorer les conditions de vie des citoyens partout où ils se trouvent et donc de contribuer à la réduction de la pauvreté et à la création d'emplois. Tout cela rentre dans le cadre du renforcement de l'intégration sous-régionale et régionale. Pour ce faire, il s'agira de mettre en place un système de transport intégré, fiable, efficace, sûr et abordable en vue de transformer notre enclavement en un atout. Cette vision a été traduite dans la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement présenté par le Premier ministre.

Le secteur des transports est un levier important de la croissance économique au Mali (5% du PIB en 2013). Il contribue, entre autres, à relier les zones de production aux zones de consommation, valoriser les potentialités agricoles, minières et touristiques, renforcer les échanges, intégrer les économies et créer des emplois et de la richesse.

Depuis l'accession du pays à l'indépendance, le secteur a été régi par quatre plans quinquennaux sur la période 1960-1980 et un plan de transport qui a couvert la période 1980 – 1994.

A la suite de ce plan de transport, le Gouvernement a adopté le 2 novembre 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) qui a permis de préparer et de mettre en œuvre le premier Projet Sectoriel des Transports (PST-1) qui visait :

- \* le renforcement des capacités de gestion et de performance du secteur à travers sa réorganisation et le développement des capacités locales ;
- \* la restructuration des entreprises publiques de transport ;
- \* la révision du cadre réglementaire et institutionnel pour promouvoir une participation plus importante du secteur privé dans la fourniture de services et l'exécution des travaux ;
- \* la réhabilitation et le maintien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ;

\* l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et la réduction des coûts de transport.

Le PST 1 a couvert la période 1994 – 2004 et a permis de réaliser d'importants investissements et réformes sectorielles avec l'appui des Partenaires Techniques et Financiers.

Le Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT) couvrant la période 2004-2008 a succédé au PST 1. Il visait l'amélioration de l'efficacité du transport ferroviaire, l'entretien périodique, le bitumage des axes routiers prioritaires et la restructuration des entreprises publiques du secteur.

Le deuxième Projet Sectoriel des Transports (PST-2) d'un montant de 55 450 000 000 de F CFA, financé exclusivement par la Banque Mondiale, est basé sur une lettre de Politique du Secteur des Transports signée le 20 avril 2007. Il se poursuit encore et vise à faciliter l'accessibilité des communautés rurales et la mobilité dans le District de Bamako, à travers l'amélioration des infrastructures rurales, des services de transport fluvial ainsi que le transport urbain à Bamako.

C'est à la faveur de ces différents Plans quinquennaux, Projets et Documents que le Mali dispose actuellement :

- d'un réseau routier aménagé de 21 681 km dont 5 694 km de routes bitumées, 1 767 km de routes en terre et 14 220 km de pistes améliorées, contre un réseau routiers aménagé à l'indépendance, de 4 000 km dont 370 km de routes bitumées et 3 630 km de pistes difficilement praticables en toute saison ;
- de vingt et six (26) aéroports, dont six (6) à savoir Bamako, Kayes, Sikasso, Mopti, Gao et Tombouctou sont ouverts au trafic international et sur lesquels cinq (5) reçoivent des vols réguliers ;
- de nombreux biefs navigables sur les fleuves Sénégal et Niger totalisant 2 334 Km de voies mais qui ne sont navigables que sur 4 à 7,5 mois par an. Treize (13) Ports « formels » disposant d'au moins un poste à quai, sont aménagés sur ces biefs. Koulikoro est le plus important. Seuls les ports de Koulikoro et Mopti disposent de grues ;
- des entrepôts dans les principaux ports de transit de côté ouest africain : Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou. Il dispose aussi de trois terminaux à containers à proximité de Bamako pour le stockage, le contrôle douanier et la manutention des marchandises ;
- d'une ligne à écartement métrique unique qui relie Dakar à Bamako sur 1 286 km dont 642 km au Mali et desservant 24 gares dans le pays.

Dans les domaines de l'aviation civile et de l'information géographique, un document de politique nationale de

l'aviation civile et un document de politique nationale d'information géographique ont été récemment adoptés par le Gouvernement.

En terme de structures d'appui et d'institutions, il existe, entre autres, l'Institut National de Formation Professionnelle pour le bâtiment et les travaux publics (INFP/BTP), le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR), le Conseil Malien des Chargeurs (CMC), le Centre National de Recherche et d'Expérimentation pour le bâtiment et les travaux publics (CNREX/BPT) ; l'Ordre des Ingénieurs Conseils (OICM), l'Ordre des Géomètres Experts (OGE), l'Organisation Patronale des Entrepreneurs de la Construction du Mali (OPECOM) et l'Ordre des Entrepreneurs Cartographiques et Topographiques (OECT).

Par ailleurs, le Mali, membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et du Programme de Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP), a adopté de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur du transport, notamment la libre circulation des personnes et des biens, le libre échange des marchandises, la facilitation du transport en transit, le commerce et les procédures en matières de douane et créé diverses structures autonomes de gestion de services et d'infrastructures de transport. Il s'agit, entre autres, de l'Agence Nationale de Sécurité Routière (ANASER), de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), de l'Autorité Routière (Fonds d'entretien routier de deuxième génération), de l'Agence Nationale de la Météorologie, de l'Agence d'Exécution des Travaux d'entretien Routier (AGEROUTE) et de la Société d'Assistance Aéroportuaire du Mali.

Bien qu'une très grande partie des orientations contenues dans les différents documents de politique ait servi de base à la mise en œuvre des projets sectoriels ci-dessus évoqués soient encore d'actualité, il convient de les actualiser et d'avoir un cadre global et fédérateur d'intervention notamment des Partenaires Techniques et Financiers en tenant compte des enseignements tirés de leur application, des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) et des nouvelles tendances qui apparaissent dans le monde dans le cadre de la coopération avec les Partenaires Techniques et Financiers et surtout pour cadrer avec la vision du Président de la République et combler l'absence d'une vision à long terme dans le secteur.

La présente politique, élaborée dans ce sens, de façon participative avec l'appui constant en particulier des partenaires techniques et financiers et sur la base d'une vision partagée, constitue une opportunité pour booster et orienter véritablement les activités du secteur jusqu'à l'horizon 2034.

L'objectif général de la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) est de contribuer à la croissance économique

par le désenclavement intérieur et extérieur, de créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports, d'assurer une articulation entre les différentes politiques et stratégies d'intervention et contribuer au renforcement des capacités afin de répondre aux besoins d'aménagement du territoire de façon pérenne d'un point de vue sociale, économique et environnementale ? Elle est en cohérence avec le cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR 2012 – 2017) et les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

Les objectifs spécifiques de la PNTITD sont les suivants :

\* contribuer à la croissance de l'économie du pays par le désenclavement intérieur et extérieur ;

\* créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports ;

\* assurer la formation et le développement des ressources humaines participant à la conception, à la construction, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de transport ;

\* promouvoir l'utilisation des nouvelles technologies dans l'exploitation des infrastructures et moyens de transport.

La mise en œuvre de la PNTITD 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, le développement de la recherche, la modernisation des outils de travail et le recrutement de jeunes ;**

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

**Axe stratégique N°3 : Poursuite du désenclavement intérieur et extérieur par la construction de nouvelles infrastructures de qualité et changement des caractéristiques techniques ;**

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

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

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

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

**Axe stratégique N°8 : Promotion de l'utilisation des TIC au niveau du secteur des Transports.**

Pour s'assurer de la mise en œuvre efficace de la politique, il sera mis en place un système de pilotage et de suivi-évaluation composé : d'un organe d'orientation présidé par le ministre, d'un organe d'exécution (toutes les structures impliquées) et coordonné par la Cellule de Planification et de Statistique (CPS) et d'un plan de communication pour mieux faire connaître aux populations les actions réalisées.

**III. LEGISLATION :**

- \* la Constitution du Mali ;
- \* la Loi n°00-051 du 4 août 2000 portant création de l'Autorité Routière ;
- \* la Loi n°02-057 du 16 décembre 2002 portant création de la Direction Nationale des Routes ;
- \* la Loi n°05-027 du 06 juin 2005 portant ratification de l'Ordonnance n°05-009/P-RM du 09 mars 2005, portant création de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux ;
- \* La Loi n°05-04 du 22 juillet 2005 portant principe de classement des routes ;
- \* la Loi 99-004/AN-RM du 02 mars 1999, régissant la circulation routière ;
- \* l'Ordonnance n°99-036/P-RM du 23 septembre 1999 portant création du Conseil Malien des Chargeurs, modifiée par l'Ordonnance n°05-008/P-RM du 09 mars 2005 ;
- \* l'Ordonnance n°04-018/P-RM du 16 septembre 2004, modifiée portant création de l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier ;
- \* l'Ordonnance n°05-024/P-RM du 27 septembre 2005 portant création de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, ratifiée par la loi n°05-066 du 26 décembre 2005 ;
- \* l'Ordonnance n°09-003/P-RM du 9 février 2009 portant création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière ;
- \* l'Ordonnance n°2012-004/P-RM du 24 février 2012 portant création de l'Agence Nationale de la Météorologie (MALI-METEO) ;
- \* le Décret 202/PG-RM du 18 juillet 1983 modifié, portant Code de la Route.

**IV. SOLUTIONS PROPOSEES :**

- adoption de la Politique et mise en œuvre du plan d'action 2015-2019 à l'effet de poursuivre les réformes institutionnelles dans le secteur sur la base des axes stratégiques proposés en vue de responsabiliser les structures et de mobiliser des ressources internes ;

- sollicitation du Conseil des Ministres des suggestions et orientations en vue de mieux affiner la politique et de revoir les projets et programmes.

**V. AVANTAGES ET INCONVENIENTS :**

**5.1. Avantages :**

- \* contribution à la croissance du Mali par l'augmentation de la part du transport dans le PIB ;
- \* lutte contre la pauvreté en facilitant l'accessibilité aux services sociaux de base ;
- \* disponibilité d'un cadre de référence d'intervention pour les PTF ;
- \* disponibilité de stratégies couvrant l'ensemble des domaines du secteur ;
- \* amélioration du cadre institutionnel du secteur ;
- \* amélioration des conditions de mobilité en milieu urbain et rural ;
- \* amélioration de la sécurité dans les transports ;
- \* meilleure prise en compte des notions du Genre et du Développement durable dans les transports.

**5.2. Inconvénients :**

**Néant.**

**VI. INCIDENCES FINANCIERES :**

Le financement global nécessaire à la mise en œuvre du plan d'actions 2015-2019, est estimé à environ à **3 856 435 000 000 F CFA (Trois mille huit cent cinquante six milliards quatre cent trente cinq millions de francs CFA)** pour les 5 premières années.

Ce coût sera soutenu nécessairement par l'effort de l'Etat et des Partenaires Techniques et Financiers.

La part de l'Etat est estimée **462 720 000 000 de F CFA** (12 %) et le financement du reliquat 3 393 715 000 000 de F CFA (88%) sera assuré par les autres partenaires notamment les PTF, les ONG et les structures Autonomes à mettre en place après les réformes envisagées.

Le financement acquis est d'environ 877 000 000 000 de F CFA (22,74 %) et le financement à rechercher 2 979 435 000 000 de F CFA (77,26%).

**VII. CONSULTATIONS INTERMINISTERIELLES :**

Tenue de la réunion Interministérielle le lundi 1<sup>er</sup> décembre 2014 au Secrétariat Général du Gouvernement. Tous les départements ministériels étaient conviés.

**Etaient absents à la réunion les départements suivants :**

- \* Ministère de la Justice et des Droits de l'Homme ;
- \* Ministère des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine et de la Coopération Internationale ;
- \* Ministère de l'Intérieur et de la Sécurité ;
- \* Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique ;

- 
- \* Ministère des Domaines de l'Etat, des Affaires Foncières et du Patrimoine ;
  - \* Ministère des Mines ;
  - \* Ministère de la Femme de l'Enfant et de la Famille ;
  - \* Ministère de la Jeunesse et de la Construction Citoyenne ;
  - \* Ministère de l'Artisanat et du Tourisme ;
  - \* Ministère des Affaires Religieuses et du Culte.

Tenue de la réunion du Comité de Coordination des Secrétaires Généraux au Secrétariat Général du Gouvernement le jeudi 17 septembre 2015. Tous les départements ministériels étaient conviés.

**Etaient absents :**

- \* Ministère de la Défense et des Anciens Combattants ;
- \* Ministère des Affaires Religieuses et du Culte.

**VIII. ELEMENTS DE PARTICIPATION :**

- \* l'Ordre des Ingénieurs Conseils (OICM) ;
- \* l'Ordre des Géomètres Experts (OGE) ;
- \* l'Organisation Patronale des Entrepreneurs de la Construction du Mali (OPECOM) ;
- \* l'Ordre des Entrepreneurs Cartographiques et Topographiques (OECT) ;
- \* l'Assemblée Permanente de la Chambre d'Agriculture (APCAM) ;

- \* le Conseil Malien des Chargeurs (CMC) ;
- \* le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) ;
- \* la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM) ;
- \* l'Association des Consommateurs du Mali (ASCOMA) ;
- \* l'Association des Régions du Mali (ARM) ;
- \* la Fédération des Chauffeurs et Conducteurs Routiers (FCCR).

**IX. RECOMMANDATIONS :**

- \* assurer la participation effective des départements impliqués dans la mise en œuvre de la politique ;
- \* contribuer à la recherche du financement complémentaire en appuyant l'organisation des tables rondes des bailleurs de fonds et les méthodes innovantes proposées par le département.

**X. DOCUMENTS ANNEXES :**

- \* Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement (PNTITD) ;
- \* Plan d'Actions 2015 – 2019.

**Bamako, le 05 octobre 2015**

**Le ministre,  
Mamadou Hachim KOUMARE**