

**MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE**

Direction de la Coopération Multilatérale

**REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple-Un But –Une Foi**

**RAPPORT NATIONAL SUR LA MISE EN
ŒUVRE DU PROGRAMME D’ACTION
D’ALMATY EN FAVEUR DES PAYS EN
DEVELOPPEMENT SANS LITTORAL**

Koulouba, le 05 juillet 2013

SOMMAIRE

CONTEXTE ET JUSTIFICATION :	3
I. LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT NATIONAL....	4
II. LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS	6
III. LES EFFORTS FOURNIS DANS LE CADRE DE LA FACILITATION DU COMMERCE AU MALI	18
IV. LES DIFFICULTES RENCONTREES :	24
V. LES RECOMMANDATIONS.....	25
ANNEXE.....	26

CONTEXTE ET JUSTIFICATION

Le Programme d'action d'Almaty a été adopté en 2003 au Kazakhstan, pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays.

A cet égard, il vise l'atteinte des objectifs suivants :

- garantir l'accès à la mer à tous les modes de transport;
- réduire les coûts et améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives;
- diminuer les coûts de livraison des importations;
- analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux;
- mettre en place un réseau national adéquat;
- réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route;
- favoriser l'essor des exportations;
- améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

Après dix ans de mise en œuvre, l'Assemblée Générale des Nations Unies dans sa résolution 66/214 a décidé de tenir une conférence de revue du Programme d'Action d'Almaty en 2014. La conférence de Revue de dix ans fournira à la communauté internationale l'occasion de procéder à une évaluation complète de la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty au cours de la période 2003-2013.

En préparation aux revues mondiale et régionale, il est important d'entreprendre une évaluation au niveau national de la mise en œuvre du Programme en vue d'évaluer le degré d'atteinte des résultats attendus. Les évaluations au niveau national seront également importantes dans l'appréciation de la mise en œuvre des actions nationales prévues dans le Programme, les principaux défis rencontrés et l'identification des priorités pour la prochaine décennie.

L'élaboration du Rapport national de mise en œuvre du Programme par le Mali se situe dans ce cadre.

Il convient de signaler qu'elle se déroule dans un contexte national très difficile marqué par une crise politico-sécuritaire ayant négativement affecté l'économie et freiné l'élan de développement amorcé par le pays et ses partenaires.

I. LE PROCESSUS DE PLANIFICATION DU DEVELOPPEMENT NATIONAL, L'EVALUATION DES TENDANCES-CLES EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Le Mali figure toujours parmi les 25 pays les plus pauvres du monde et n'a pas d'accès direct à la mer. L'économie du pays est hautement dépendante de l'exploitation des mines d'or et de l'agriculture. Le pays connaît de grandes fluctuations de revenus en fonction des prix mondiaux de l'or, des produits agricoles et reste souvent tributaire de la pluviométrie pour ses récoltes. C'est pourquoi le Mali reste toujours dépendant de l'aide extérieure.

Le Gouvernement du Mali a clairement affiché depuis 1997 sa ferme volonté de faire de la lutte contre la pauvreté la priorité de toutes les priorités de développement. Cette volonté politique s'est traduite par l'élaboration par le Gouvernement, en juillet 1998, d'une Stratégie Nationale de Lutte contre la Pauvreté (SNLP). A partir de l'année 2000, le Mali a décidé de placer sa stratégie de lutte contre la pauvreté dans un cadre de croissance forte et durable bâti sur un socle de long terme (Etude Nationale Prospective Mali 2025). C'est ainsi qu'il a élaboré, adopté et mis en œuvre le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP) et le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) couvrant respectivement les périodes 2002-2006 et 2007 – 2011. Le CSCR 2012-2017 a été adopté en décembre 2011. Il constitue la référence du Mali en matière de formulation et de mise en œuvre des politiques économiques et sociales. 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. Le CSCR, qui prend en compte les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), est le fruit d'une large concertation entre l'administration, les élus régionaux et locaux, la société civile, le secteur privé et les Partenaires Techniques et Financiers (PTF) du Mali.

Depuis le début de la mise en œuvre du CSCR, le Mali a enregistré des taux de croissance positifs. Sur la période 2003 à 2011, la croissance moyenne a été de 4,8% du PIB. Avec la crise sécuritaire et institutionnelle que le Mali a connue, cette dynamique est brisée en 2012 avec une croissance négative de 1,2%.

En 2010, l'incidence de la pauvreté monétaire est estimée à 43,6 % contre 47,4% en 2006 et 55,6% en 2001.

Si cela marque une avancée acceptable sur le front de la réduction de la pauvreté, les progrès en question sont irréguliers et les clivages géographiques se creusent. A cela s'ajoute le taux de croissance démographique élevé (3,6%) qui rend difficile une réduction rapide de la pauvreté, malgré une progression favorable de l'économie. La pauvreté reste un phénomène essentiellement rural.

Le taux de chômage officiel reste élevé (8,2% en 2010) et essentiellement urbain avec un sous emploi plus important en milieu rural.

Les transferts internationaux et les échanges commerciaux sur les corridors de transit ont été sérieusement perturbés par la crise en Côte d'Ivoire. Le Mali continue d'étendre son réseau routier afin de faciliter les échanges commerciaux avec les pays voisins.

La performance de l'économie malienne est tributaire du climat et des variations des termes de l'échange. Elle dépend aussi des relations avec les ports situés dans les pays voisins, de la concentration de ses exportations sur trois produits du secteur primaire (or, coton et produits de l'élevage) et de la faiblesse de ses capacités sur le plan administratif.

Le Développement durable est une préoccupation constante du Gouvernement et les questions environnementales sont prises en compte dans les politiques, stratégies, programmes et projets de développement.

Au 31 décembre 2012, l'encours de la dette publique à moyen et long terme est estimé à 1 545,0 milliards de FCFA. Il comprend la dette intérieure pour 195,0 milliards de FCFA soit 12,6% du total et la dette extérieure pour un montant de 1 350,0 milliards de FCFA soit 87,4% de l'encours total.

Le pays ne pourra sans doute pas atteindre tous les Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD) d'ici 2015, en particulier dans le domaine de la santé. Les indicateurs sociaux présentent actuellement un tableau contrasté, et le Mali n'atteindra probablement pas tous ses OMD sans une croissance plus forte et plus largement partagée sur le moyen terme, conjuguée à l'amélioration de l'accès des pauvres aux services sociaux de base.

Le Mali devrait atteindre les objectifs fixés en matière d'accès à l'eau potable et de lutte contre le VIH/SIDA s'il poursuit sur la lancée de ces dernières années. Il pourrait par ailleurs atteindre les cibles concernant l'extrême pauvreté, le taux de scolarisation dans le primaire, l'égalité des sexes dans ce même domaine, et la coordination entre donateurs. Pour cela, le pays et ses partenaires devront consentir un surcroît d'efforts dans tous ces domaines.

L'intégration du Mali au commerce international demeure un souci pour le Gouvernement du Mali. A cet égard, des efforts importants ont été déployés dans le domaine des transports et du commerce.

II. LE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS

Depuis 2003, le Mali s'est engagé dans une politique ambitieuse de développement des infrastructures de transports. C'est dans ce cadre global que les activités menées sont aussi variées que diverses et touchent tous les aspects des transports.

II.1 La politique de base en matière de transports et de transit

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'Almaty, le Mali a fait plusieurs réalisations en matière de transport et de transit :

- la mise en œuvre de la politique de diversification des voies d'accès à la mer ;
- la création des structures administratives d'appui aux opérateurs économiques en application des dispositions particulières de la Convention des Nations Unies sur le transit des marchandises des pays sans littoral dénommés Entrepôts Maliens dans les ports (Dakar, Abidjan, Conakry, Tema, Lomé, Nouakchott et Cotonou) ;
- établissement de Protocole d'Accord de transport et de transit de marchandises maliennes dans les domaines maritimes, routiers et ferroviaires avec tous les pays limitrophes du Mali;
- l'organisation de la branche des transports du secteur privé en chambres consulaires : Conseil malien des Chargeurs (CMC), Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) qui sont des établissements publics à caractère professionnel, dotés d'une personnalité morale et de l'autonomie de gestion avec les pays de transit ;
- le renforcement des capacités de transport et de transit par l'extension des installations portuaires du Mali dans les ports de transit des marchandises maliennes, à savoir :

SENEGAL : Le Mali dispose au port de Dakar :

- en zone sud au mole 3, d'une superficie de 2350 m² de magasins couverts et dans l'enceinte portuaire, un magasin couvert de 5000m² ; un terre-plein de 4000m² ;
- en zone nord à Bel-AIR, d'une surface de 30 000m² de magasin couverts et 23 000m² de terre-pleins ;
- une parcelle non aménagée de 9600 m².

GHANA : Le Mali dispose au port de Tema :

- dans l'enceinte portuaire, d'un espace de 5700m² sur lequel est réalisé un bâtiment à usage de bureaux et un terre-plein.

GUINEE : le Mali dispose au port de Conakry :

- dans l'enceinte portuaire d'un magasin couvert de 1 800 m² ;
- au niveau du domaine de la gare ferroviaire, un magasin dit « magasin de l'Armée » de 1200 m² ;
- au niveau du carrefour Constantin dans la commune de MATAN, deux (2) magasins dits « magasins Mali » d'une superficie de 100 m² ;
- à FRIGUIADI, dans la préfecture de COYAH, une parcelle de 12 000m² sur laquelle sont réalisées deux (02) magasins couverts de 3500m² et un bâtiment à usage de bureau.

BENIN : Le Mali dispose au port de Cotonou :

- dans l'enceinte portuaire, d'une parcelle de 15000 m² dont les travaux de clôture sont en cours de réalisation, de 17 018 m² de terre-pleins ;
- une zone nord au mole 8 d'une superficie de 400 m² où sont installées les pipelines pour l'importation et l'exportation de l'huile.

COTE D'IVOIRE : le Mali dispose au port d'Abidjan :

- dans l'enceinte portuaire : un magasin cale couvert de 6000 m² (magasin N°4) avec une capacité de 12 000 à 14 000 tonnes en sacheries ;
- à VRIDI, d'un magasin couvert sous Douanes de 6 000 m² (lot n°219) destiné à l'entreposage des balles de coton de la CMDT, d'une capacité de 3000T ;
- un terre-plein attenant au magasin sous Douanes de 5342 m² ;
- une parcelle clôturée de 10 660 m² (parcelle n°2-ZI-084-375), située dans la zone industrielle de VRIDI, comprenant un bâtiment à usage de bureau ;
- à OUANGOLODOUGHOU, au niveau de la gare ferroviaire, d'un magasin couvert de 1 000 m² pour les marchandises en rupture de charge.

TOGO : le Mali dispose au port de Lomé :

- dans l'enceinte portuaire, d'un magasin couvert de 5 000m² ;

- un terre-plein de 4 000m² ;
- une parcelle non aménagée de 9 600 m² (parcelle reprise pour le moment par les autorités portuaires).

MAURITANIE : Le Mali dispose au port de Nouakchott d'une parcelle de 12 000 m² sur laquelle sont réalisés deux (02) magasins couverts de 3500 m² et un bâtiment à usage de bureaux.

II.2 La facilitation des transports et du transit

Le Mali dispose d'un Comité de Facilitation des Transports créé par Arrêté interministériel N°322/MET-MSIPC-MAEP-SG du 27 février 2003, un organe consultatif auprès du Ministère chargé des transports avec pour mission de promouvoir la modernisation des pratiques en matière de transports et les supports offerts par la technologie de l'information en matière de commerce international.

Ce Comité est composé de tous les acteurs du secteur (Administration et Professionnels, notamment les chargeurs, les transporteurs, les commerçants). Dans le cadre de ses activités, il élabore en rapport avec l'Administration des transports, un plan d'action de mise en œuvre des textes régionaux.

II.3 Réduction des points de contrôles

Dans le cadre de la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires et conformément à la Directive N°082005/CM/UEMOA du 16 décembre 2005 portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'UEMOA, un acte réglementaire a été pris au Mali à travers la signature de l'Arrêté interministériel N°03-3314/MET-MSIPC-MEA-MEIC-MATCL-SG du 26 novembre 2008 fixant les modalités pratiques de mise en œuvre du plan régional de contrôle des axes routiers inter-états de l'UEMOA.

Dans la perspective de l'application des dispositions du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA du 26 décembre 2005 relatif à l'harmonisation des normes et des procédures de contrôle du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA, les actions suivantes ont été entreprises :

- l'élaboration du plan d'action national, le 08 avril 2010, en cours d'exécution ;
- la création du Comité de pilotage du contrôle de la charge à l'essieu par Décision N°0011/MET-SG du 06 février 2013 ;

- la désignation du point focal chargé du suivi du plan d'action pour la mise en œuvre du contrôle de la charge à l'essieu issu de la feuille de route de l'UEMOA.

II.3.1 Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ)

Suivant la Décision N°08/2001/CM/UEMOA du 20 novembre 2001, la mise en œuvre du Programme communautaire de construction des postes de contrôles juxtaposés aux frontières des Etats de l'Union qui est une des composantes du Programme Régional de Facilitation des Transports de l'UEMOA, est financé et réalisé par la commission.

Au Mali, l'état de ces projets se présente comme suit :

- PCJ de Hérémakono : Convention de concession entre l'UEMOA et Scanning System. Travaux non démarrés ;
- PCJ de Moussala : Convention de concession entre l'UEMOA et Scanning System. Travaux non démarrés ;
- PCJ de Kourémalé : Etudes réalisées. Problème de financement ;
- PCJ de Moussala : par lettre N° 0432/DATC/DATIT du 10 mai 2013, la Commission de l'UEMOA a informé le Ministère de l'Equipement et des Transports du démarrage des travaux de construction et d'équipement du PCJ de Moussala

II.3.2 Mise en œuvre du Transit Routier Inter-Etats (TRIE)

Le lancement de l'application du TRIE unique entre le Sénégal et le Mali à été fait le 07 mai 2013 à Dakar. Dans ce cadre, les actions suivantes ont été menées :

- l'instruction interministérielle N°2013/CM-MEFB/MCL-MSIPC-SG du 08 avril 2013 relatif aux procédures d'agrément applicable aux véhicules routiers admis au transport inter-état (CEDEAO) de marchandises sous le régime TRIE entre le Sénégal et le Mali ;
- l'instruction interministérielle relative à l'application de la convention TRIE-CEDEAO entre la République du Mali et la République du Sénégal est disponible ;
- l'interconnexion des deux systèmes douaniers malien et sénégalais ;
- l'harmonisation des plaques TRIE, de certificat d'agrément et de macaron.

Par ailleurs, le Mali a adopté un système de suivi électronique des convois de véhicules dénommé E-BEMI pour l'ensemble de ses corridors de desserte. Il s'agit maintenant d'harmoniser avec le système sénégalais géré par la société COTECNA.

II.4 Le transport routier

Dans le cadre de l'Aménagement des couloirs de transport régionaux, les routes Bougouni-Sikasso-Ouagadougou-Téma entre le Mali, le Burkina Faso et le Ghana, et Bamako-Dakar par le Sud entre le Mali et le Sénégal ont été réalisées respectivement dans le cadre des Programmes Routiers n°1 (PR1) et n°2 (PR2) sous la coordination de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).

En vue de consacrer une part plus importante des investissements publics au développement des infrastructures, des efforts consentis par le Gouvernement du Mali pour le développement des infrastructures de transport routier sont en constante progression.

Pour mettre d'avantage l'accent sur les tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous régionaux, en plus des PR1 et PR2 mentionnés ci-dessus, d'autres programmes sont en cours d'identification ou de préparation avec les partenaires techniques et financiers pour l'aménagement de certains tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous régionaux (Routes Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière Burkina Faso, Kayes-Aourou-Frontière Mauritanie, Didiéni-Nara-Frontière Mauritanie, Zantiébougou-Kolondiéba-Frontière RCI, Bougouni-Manankoro, etc.).

La création des infrastructures sociales le long des couloirs de transit est prise en compte dans tous les programmes d'aménagement de couloirs au Mali.

En faveur de la remise en état et de la reconstruction des infrastructures de transports, en particulier dans les pays ou régions qui ont connu une guerre ou un conflit ou des catastrophes naturelles, la construction du pont de Tassiga à Gao constitue une illustration et un vaste plan d'actions pour la reconstruction du pays est en cours de préparation à la suite de la Conférence des donateurs pour le développement du Mali, tenue à Bruxelles le 15 mai 2013.

II.4.1 La création de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER)

Dans le cadre de sa politique de lutte contre l'insécurité routière, le Gouvernement a créé en février 2009, l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER). Elle est un établissement public à caractère administratif créé par Ordonnance n°09- 003/P-RM du 9 février 2009 ratifiée par la Loi n°09-006 du 5 juin 2009.

L'ANASER a pour mission de promouvoir et renforcer la sécurité routière et de contribuer à l'amélioration des conditions d'exploitation du réseau routier. A ce titre, elle est chargée de :

- participer à la définition des règles en matière de circulation et de sécurité routière et veiller à en assurer le respect ;
- veiller au maintien des véhicules routiers en bon état technique ;
- contribuer à l'application des normes d'exploitation des véhicules routiers ;
- contribuer à l'exploitation optimale et sécurisante des voies routières ouvertes à la circulation publique ;
- entreprendre toutes études nécessaires à l'amélioration de la sécurité routière ;
- entreprendre toutes actions de formation, d'information, de communication et de sensibilisation des usagers de la route ;
- gérer la banque des données de la sécurité routière.

A cet égard, la structure a bénéficié d'un appui de l'Union Européenne à travers :

- **9^{ème} FED - PAASER** : projet d'appui à l'amélioration de la sécurité routière (2007- 2009) ;
- **10^{ème} FED - PALIR** : projet d'appui à la lutte contre l'insécurité routière (2012- 2014).

Tableau n° 1 comparatif des statistiques des cinq dernières années :

Année	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	de	Nombre de tués
2008	13 772	10 510		671
2009	12 910	9 411		573
Ecart (2009/2008)	-6,26%	-10,46%		-14,61%
2010	10 465	8 754		687
Ecart (2010/2009)	-18,94%	-6,98%		19,90%
2011*	8 159	11 447		889
Ecart (2011/2010)	-22,04%	30,76%		29,40%
2012*	6 090	8 191		536
Ecart (2012/2011)	-25,36%	-28,44%		-39,71%

Source : ANASER (* il s'agit des accidents corporels uniquement sans les accidents avec dégâts matériels).

Aussi, les facteurs d'accidents qui sortent des différentes études réalisées dans le domaine de la sécurité routière, sont repartis comme suit :

- 71% des accidents sont dus à l'imprudence du conducteur ;
- 14% dû à des défaillances techniques du véhicule ;
- 8% dû au comportement imprudent de la victime ;

- 7% dû à des collisions qui peuvent être assimilés au mauvais état de la chaussée.

II.5 Les progrès dans le transport aérien

Le sous-secteur de l'aviation civile a mis en œuvre de nombreux projets de modernisation et de développement des infrastructures afin de désenclaver le pays. Une répartition efficace des aéroports internationaux sur toute l'étendue du territoire national, par une adaptation des infrastructures aéroportuaires (pistes et dépôts...) aux besoins des exploitants aériens, ainsi que par l'acquisition de matériels aidant à la navigation aérienne et à la Sécurité en sont une illustration.

II.5.1 La répartition optimale des aéroports internationaux

Situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest, le Mali est un pays vaste avec une superficie de 1 241 238 km². Bamako, la capitale est à une heure et demie (1h30) de vol des capitales de ses pays limitrophes que sont : l'Algérie, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée, la Mauritanie, le Niger et le Sénégal. Le pays dispose de vingt six (26) aéroports ouverts à la circulation aérienne publique.

Ces infrastructures aéroportuaires sont réparties selon une stratégie de désenclavement du pays. En effet, outre l'aéroport de Bamako-Senou, cinq (05) autres sont ouverts à la circulation aérienne publique internationale. Il s'agit des aéroports de Kayes (1^{ère} région), Sikasso (3^{ème} région) Mopti (5^{ème} région), Tombouctou (6^{ème} région) et Gao (7^{ème} région). Ainsi, sur les huit régions que compte le pays, cinq disposent d'un aéroport international. L'objectif est de doter chaque région d'au moins un aérodrome international pouvant aider au désenclavement de cet espace grand comme trois (3) fois la France Métropolitaine. Une des difficultés opérationnelles rencontrées est (dans une moindre mesure) l'adaptation de ces infrastructures aéroportuaires aux besoins des exploitants et des usagers.

II.5.2 L'adaptation des infrastructures aéronautiques aux besoins de l'exploitation

Au cours de ces dix dernières années (2003-2013), le secteur du transport au Mali a ouvert de nombreux chantiers. Pour ce qui relève de l'Aviation Civile, il sied de noter la construction et la réception définitive d'un bâtiment conforme aux standards internationaux et abritant les bureaux de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile chargée de la supervision technique des entreprises du secteur aérien.

Les Aéroports de Bamako-Senou et de Kayes ont fait l'objet de travaux d'allongement de leurs pistes d'atterrissage. L'aéroport de Mopti a été réhabilité. Cependant, des financements sont à rechercher pour les travaux de réhabilitation de l'aéroport de Gao et d'extension de la piste de l'aéroport de Sikasso.

Dans le cadre du Millenium Challenge Account (MCA-MCC), Bamako-Senou a connu une modernisation de sa plateforme avec la construction d'une nouvelle aérogare Fret. Elle est l'une des plus modernes au Sud du Sahara avec une capacité de 8 000 à 10 000 tonnes de Fret sur une surface au sol de 7 267 m².

Un dispositif de ravitaillement en eau et en émulseur (DREEM) a été construit sur la plate forme en vue de renforcer les services de sécurité Incendie (SSLI).

A côté de l'aérogare Fret et du DREEM, le projet MCC a aussi financé une nouvelle aérogare passagers d'une capacité de 1.500.000 passagers/an qui devrait être livrée en fin 2012, mais la situation politico-militaire a constitué un frein à l'achèvement du projet, le bailleur s'étant retiré. Le projet était à 68% de réalisation physique.

En plus d'une politique de modernisation de ces infrastructures aéroportuaires, le Mali a renforcé sa politique d'équipement.

Plusieurs Aéroports intérieurs ont été clôturés courant 2003-2013 dont ceux de Yélimané, Nioro, Kayes et Mopti.

II.5.3 L'acquisition d'équipements d'aide à la navigation aérienne et de sûreté

Avec le concours de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), l'aéroport de Bamako-Sénou a bénéficié de la réhabilitation et de la mise en place d'équipements d'aide à l'atterrissage (ILS, D-VOR). Des équipements complémentaires de navigation et de météorologie ont été installés. Le Mali s'est également doté d'équipements de communication et de surveillance de la navigation aérienne pour l'année 2013. Seuls les équipements de communication. Cependant, les équipements de surveillance de navigation aérienne font défaut. Au cours de ces dernières années, des équipements de contrôle de sûreté ont été installés sur l'Aéroport de Bamako-Sénou et de Kayes. Des voies de patrouilles ont été construites à Bamako. Cependant, il est nécessaire d'acquérir d'autres équipements de contrôle de sûreté en vue de doter tous les aéroports ouverts à la circulation aérienne publique et de mettre en place un système de détection d'explosif performant.

Dans la perspective de répondre aux exigences de l'aviation civile en termes d'équipements, d'harmonisation et d'interopérabilité à l'échelle mondiale, conformément au plan régional de navigation aérienne, le Mali doit se doter des équipements ci-après :

- ILS pour les aéroports de Mopti et Kayes ;
- VOR pour l'aéroport de Kidal ;
- surveillance pour l'espace aérien.

II.5.4 La libéralisation du Transport Aérien :

Plusieurs Accords, Protocoles internationaux et bilatéraux visant à simplifier et harmoniser les échanges commerciaux et les transports entre Etats ont été signés en Afrique depuis les années 1999. Le Mali est signataire de l'ensemble de ces Accords africains et de la plupart des Accords internationaux. Par conséquent, il n'échappe pas à la tendance mondiale de libéralisation de ce secteur. Plus spécifiquement, le pays est signataire de la décision de Yamoussoukro du 14 novembre 1999 et du règlement N° 24/2002/CM/UEMOA fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires du 18 novembre 2002.

Le pays n'applique pas de restrictions pour les vols cargo, néanmoins les coûts de transport Fret reste très élevés par rapport à la nature des produits transportés qui sont pour l'essentiel des matières premières sans transformation et donc avec une faible valeur ajoutée. C'est en cela que la question de la mutualisation des activités de transports aériens se pose avec acuité.

Enfin, le processus de mise en concession de l'aéroport international de Bamako-Sénou est en suspension compte tenu de la situation de crises du pays.

II.5.5 La centralisation des activités de transports aériens (mutualisation)

L'aviation joue un rôle important particulièrement dans le transport des marchandises à grande valeur et le développement du tourisme. Malgré une reprise timide, le Mali connaît une baisse du tourisme depuis la crise de 2012, mais le transport de produits miniers par voie aérienne reste important.

Les Etats doivent encourager les entreprises privées communautaires pour permettre une mutualisation des moyens et le transport de produits finis ou semi finis à forte valeur ajoutée pour que l'aviation puisse jouer son rôle et éviter aux pays sans littoral les problèmes de transit liés au transport terrestre et maritime des marchandises. L'aviation pourra également jouer son rôle par rapport au gain de temps pour les denrées périssables.

La politique de mutualisation des moyens pourra être appliquée également au transport de passagers, avec une baisse des coûts d'exploitation pouvant influencer les prix du billet et démocratiser le transport par voie aérienne.

Il convient de souligner que la mutualisation constitue une piste d'étude pour le financement des compagnies aériennes, un défi important à relever.

II.5.6 Mutualisation (uniformisation) des programmes de formation

A l'image de l'Ecole Régionale de la Navigation Aérienne et de la Météorologie (ERNAM) à Dakar (Sénégal) et de l'Ecole Africaine de la Météorologie et de l'Aviation Civile (EAMAC) à Niamey (NIGER), d'autres écoles spécialisées doivent

voir le jour dans la sous-région (UEMOA par exemple) pour la formation des équipages de conduite et des techniciens de maintenance d'aéronefs.

L'aviation civile est l'un des rares domaines où l'uniformisation des programmes de formation comme celle des règles régissant le sous-secteur est une nécessité. Les pays sans littoral ont surtout besoin d'une offre diversifiée de formations aéronautiques.

II.6 Transport ferroviaire

Il repose sur une ligne unique qui relie Dakar à Bamako (1 286) dont 642 km au Mali et qui dessert 24 gares dans le pays.

Les projets d'interconnexions régionales étudiés par la CEDEAO et l'UEMOA constituent aussi une perspective à long terme digne d'intérêt, ainsi que le développement de lignes pour l'exploitation de gisements miniers à travers la réalisation des actions ci-après :

- l'étude APS-APD pour la réhabilitation de la partie malienne du corridor ferroviaire Dakar-Bamako : termes de référence disponibles ;
- l'étude APS-APD Kankan-Bamako pour interconnecter les réseaux ferroviaires Ouest africains : Protocole signé entre les Ministres en charge des transports du Mali et de la Guinée ;
- la mise en œuvre de l'option institutionnelle retenue dans le cadre de l'exploitation du chemin de fer Bamako-Dakar ;
- la construction de la ligne Bamako-Bougouni-Sikasso-Ouangolodougou (569 km) en chemin écartement standard ;
- la construction de la ligne Bamako-Bougouni-Sikasso-Ouangolodougou (569) km en écartement standard : validation du rapport provisoire de l'étude de faisabilité du projet (octobre 2012) ;
- l'axe Dori-Ansongo (210 km) de la Boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ansongo-Kaya-Ouagadougou-Abidjan : Avant-projet sommaire disponible ;
- la construction de 4 lignes ferroviaires :
 - Bamako-Sikasso (294 km) ;
 - Bamako-Kouroussa (310 km) ;
 - Bamako-Markala (273 km) ;
 - Kayes-Ambidedi (50 Km).

II.7 Transport Fluvial

Dans le cadre de la mise en valeur du fleuve Sénégal qui constitue une voie de pénétration importante pour le transport des marchandises et des passagers vers les zones de l'intérieur ne disposant pas de façade maritime, l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal (OMVS) a lancé les bases d'une navigation de type fluvio-maritime à travers :

- l'adoption d'un Code International de la navigation et des transports sur le fleuve Sénégal de Saint-Louis (Sénégal) à Kayes (Mali) ;
- la mise en œuvre d'un ambitieux programme de développement multisectoriel et intégré du bassin du fleuve Sénégal dénommé Système Intégré de Transport Multimodal (SITRAM) ;
- la création d'une Société de Gestion et d'exploitation de la Navigation sur le fleuve Sénégal (SOGENAV).

Pour le Fleuve Niger :

Le transport fluvial reste un moyen de transport essentiel pour la population du delta intérieur du Niger, il est utilisé pour le transport de biens et des personnes.

Certains métiers tels que la pêche en dépendent complètement car ce transport leur permet d'acheminer les produits de pêches vers les centres de conditionnement et/ou de commercialisation et de stockage.

Les actions entreprises par le Mali dans le cadre de l'amélioration de ce sous-secteur sont entre autres :

- l'élaboration du schéma directeur d'implantation des quais fluviaux le long du fleuve Niger en vue de disposer d'un programme cohérent de développement du transport fluvial, élaboration des termes de référence ;
- l'élaboration du Code de navigation et des transports sur le fleuve Niger, projet de code élaboré ;
- l'étude des conditions d'exploitation du transport fluvial artisanal, termes de référence disponibles ;
- l'étude de sécurisation des embarcations fluviales, termes de référence disponibles
- l'acquisition de deux (02) bateaux à faible tirant d'eau, réception technique des bateaux ;

- Le dragage et le balisage du fleuve Niger, travaux en cours de réalisation.

II.8 Les Ports secs

Les mutations profondes du commerce international caractérisées entre autres par l'augmentation de la taille des navires et la poursuite inéluctable de la conteneurisation ont mis en exergue les limites des Entrepôts maliens dans les ports de transit dont l'engorgement des zones d'entreposage se traduit par le paiement de frais d'entreposage hors Entrepôts maliens cinq fois plus chers à nos opérateurs économiques.

La construction des ports secs de Kayes, Sikasso et Gao s'inscrit dans le but de soustraire les produits à ces taxations hors zone malienne, pour constituer des stocks suffisant en territoire malien.

Les infrastructures sont constituées de stations douanières intérieures qui faciliteront le stockage, le conditionnement et la distribution sous douane de produits stratégiques pour l'économie malienne tant à l'importation qu'à l'exportation.

II.8.1 Objectifs macro-économiques

Les incidences escomptées sur l'économie nationale sont entre autres :

- la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations permettant une relance de l'économie par l'accroissement de la consommation ;
- la maîtrise du volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique ;
- une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

II.8.2 Objectifs micro-économiques

A ce titre, on peut noter :

- la disponibilité des intrants nécessaires pour l'économie ;
- la réduction des coûts et de la durée d'acheminement des produits à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants ;
- une plus grande sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de livraison etc.

II.8.3 Objectifs stratégiques

La création des ports secs permet de:

- disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace ;

- constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits) ;
- contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion de magasins cales ou sous douane.

II.9 Les aires de repos

L'organisation des réseaux de transport constitue un enjeu de taille pour le Mali qui désire, d'une part, optimiser ses liaisons avec les pays voisins pour assurer l'efficacité du transport international de voyageurs et de marchandises et, d'autre part, faciliter les liens entre ses diverses communautés tout en améliorant la sécurité des personnes et des biens.

La réalisation de ces infrastructures vise l'amélioration et la promotion des actions de sécurité routière sur les Corridors de desserte du Mali à travers la réduction des accidents de la circulation dus à la fatigue.

Ces complexes sont essentiellement composés de :

- aires de stationnement de véhicule ;
- espaces verts (espace tampon comme ceinture verte, aire d'extension) ;
- stations de ravitaillement en carburants et en lubrifiants et
- bâtiments de service.

Il convient de signaler que les efforts déployés dans le domaine des transports ont contribué à la fluidité des personnes et des marchandises et partant, à l'intégration du Mali au commerce international.

III. LES EFFORTS FOURNIS DANS LE CADRE DE LA FACILITATION DU COMMERCE AU MALI

Le Mali dispose d'importantes potentialités en matière de produits d'exportation. A cet effet, des activités ont été réalisées pour faciliter le commerce.

III.1 La structure des exportations du Mali

La structure des exportations du Mali demeure simple et dominée par quatre produits. Le tableau suivant permet de relever l'évolution de ces produits durant les neuf dernières années.

Tableau n°2: Evolution des exportations (en millions de FCFA)

PRODUITS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coton	140 850	181 355	139 656	141 027	110 889	91 921	67 447	84 370	90 900
Part en %	26,10%	35,40%	24,20%	17,40%	14,9%	9,8%	8,1%	8,3%	8,1%
Or non monétaire	326 833	270 567	355 504	587 486	515 178	645 871	635 508	761 791	804 145
Part en %	60,60%	52,80%	61,70%	72,70%	69,1%	68,8%	75,9%	74,9%	71,3%
Animaux vivants	24 534	22 904	27 829	30 204	37 601	51 812	41 245	35 079	46 247
Part en %	4,50%	4,50%	4,80%	3,70%	5%	5,5%	4,9%	3,5%	4,1%
Combustibles minéraux	-	-	-	-	3 236	12 856	8 603	14 081	26 218
					0,4%	1,4%	1,0%	1,4%	2,3%
Engrais	-	-	-	-	537	8 297	13 413	14 948	73 275
					0,1%	0,9%	1,6%	1,5%	6,5%
Mangues	186	596	742	1 703	1 599	2 114	2 011	6 588	8 393
Part en %	0,03%	0,12%	0,13%	21%	0,21%	0,23%	0,24%	0,65%	0,74%
Autres	46 859	37 317	52 844	47 836	76 550	125 597	68 593	99 743	78 477
Part en %	9%	7,28%	9,17%	5,92%	10,27%	13,38%	8,20%	9,81%	7%
Total exportation	539 262	512 739	576 575	808 256	745 590	938 450	836 820	1 016 600	1 127 655

Source : BCEAO, INSTAT

En 2011, les exportations sont de 1.127,7 milliards de FCFA, en hausse de 10,9% par rapport à 2010.

Les exportations du Mali comprennent quatre (04) principaux produits d'exportation, à savoir l'or non monétaire (71,3%), le coton (8,1%), les engrais (6,5%) et les animaux vivants (4,1%).

Les principales destinations des produits maliens sont : Afrique (73,0%) avec 14,0% pour l'UEMOA, Europe (16,8%) et Asie (9,7%).

Les exportations maliennes sont dominées ces neuf dernières années par l'or, le coton, les animaux vivants, les engrais et la mangue. A ceux-ci, il faut ajouter d'autres produits d'exportation non moins importants : les produits oléagineux (karité, sésame), la gomme arabique, les tubercules, les cuirs et peaux, les poissons séchés, produits divers, etc.

En effet, les exportations maliennes sont alimentées essentiellement par l'or, le coton, le bétail et la mangue face à un volume d'importations avec une prépondérance de biens d'équipement, les hydrocarbures, les produits alimentaires, les produits chimiques et le ciment. L'importance du volume d'importation des cinq catégories de produits constituent la source de déficit chronique de la balance commerciale du pays.

Grace aux réductions des coûts liés aux transports avec les pays par le bitumage des routes qui desservent le Mali à travers les différents ports des pays côtiers, les exportations maliennes ont fortement augmenté vers les pays de la sous-région (Côte d'Ivoire, Sénégal, Guinée, Mauritanie, entres autres).

Les marchés d'exportation sont dominés, entre autres, par les pays suivants :

- UEMOA : Côte d'Ivoire, Sénégal, Burkina Faso, Bénin, Togo,
- Autres pays de l'Afrique : Afrique du Sud, Ghana, Nigéria, Mauritanie, Gabon, Guinée, Guinée Equatoriale, Gambie, Angola, Algérie etc ;
- Europe : France, Allemagne, Suisse, Espagne etc;
- Amérique : Etats-Unis, Canada, Mexique etc;
- Asie : Chine, Hong Kong, Inde, Indonésie, Corée du Sud et du Nord, etc.

III.2 Fonctionnement en termes de réduction des coûts de transport et de commerce

Le bitumage des différents réseaux routiers qui lient le Mali aux différents ports des pays côtiers ont permis considérablement de réduire les coûts liés au transport et développer le commerce.

Ces dix derniers années, le Mali a développé les infrastructures et aménagé des magasins ou des espaces au niveau des ports en vue de faciliter le stockage et l'acheminement des marchandises.

Les opportunités sont, notamment l'existence des textes relatifs à la facilitation du commerce et des transports.

III.3 Les structures créées, actions et mesures prises dans le cadre de la facilitation du commerce et des transports

Ces structures créées et mesures prises sont entre autres :

III.3.1 Création du Comité Mixte de Suivi des Reformes Etat/Secteur Privé

Le Comité a pour mission l'impulsion, la coordination et le contrôle de la mise en œuvre du plan d'actions pour l'amélioration de la pratique des affaires au Mali. Il est chargé de proposer toutes dispositions nécessaires à la bonne mise en œuvre des réformes, d'accompagner la conception de toutes nouvelles réformes positives et leur validation. Le Comité est présidé par le Premier Ministre.

III.3.2 Création du Comité technique restreint des réformes du commerce extérieur

Le Comité Technique a pour mission d'analyser et de proposer des réformes visant à améliorer l'environnement des affaires dans le cadre du commerce extérieur. Il est chargé de :

- mener des réflexions et études sur les aspects techniques pour la mise en œuvre du plan d'actions de l'indicateur commerce frontalier ;
- définir les objectifs, les résultats attendus et l'impact des réformes mises en œuvre ;
- soumettre au Comité mixte des Réformes Etat/Secteur privé les résultats de ses travaux pour validation.

III.3.3 Création de la Cellule Technique de Suivi de la Réforme du Cadre des Affaires au Mali

Sous l'autorité directe du Ministre chargé du commerce, la Cellule a pour mission d'assurer le secrétariat du Comité Mixte de Suivi des Réformes Etat/Secteur privé, la coordination institutionnelle et le suivi-évaluation des Réformes du Cadre des Affaires au Mali. Elle est chargée de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan d'actions, du programme de travail et du budget annuel du Comité.

III.3.4 Création de la Commission Nationale chargée du suivi des Accords de l'OMC et des relation avec la CNUCED

Elle est chargée de faire le point de l'application des Accords par le Mali en ce qui concerne ses droits et engagements y compris les questions relatives à la Facilitation du commerce.

III.3.5 Mise en œuvre d'un programme de renforcement des capacités de la Banque Mondiale sur la Facilitation des échanges

En vue de l'appropriation de la méthodologie d'autoévaluation mise au point par la Banque Mondiale en matière de facilitation du commerce, un atelier national d'autoévaluation des besoins en matière de facilitation des échanges en collaboration avec l'OMC et la CNUCED s'est tenu du 08 au 12 septembre 2008 à Bamako.

Selon le guide d'autoévaluation de l'OMC en matière de facilitation des échanges, 35 mesures ont été examinées dont :

- 07 sont déjà conformes ;
- 10 en partie conformes ;
- 12 non conformes ;
- 06 ne peuvent s'appliquer au pays.

III.3.6 Mise en Œuvre du Programme Cadre Intégré du commerce

Le Cadre intégré du commerce a été mis en place en vue de renforcer les capacités d'offre des produits sur les marchés internationaux, à travers le renforcement des capacités des acteurs du commerce et la valorisation des produits exportables. A cet égard, l'Unité de Mise en Œuvre du Cadre intégré a, entre autres :

- appuyé les groupes thématiques de la Commission Nationale chargée du suivi des Accords de l'OMC et des relations avec la CNUCED, y compris la Sous-Commission chargée des Douanes ;
- appuyé de l'atelier national d'autoévaluation des besoins en matière de facilitation des échanges en collaboration avec l'OMC et la CNUCED, tenu du 08 au 12 septembre 2008 à Bamako ;
- participé à la réunion des Pays en Développement Sans Littoral présidé par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et du Commerce du Mali, le 12 avril 2008, en prélude de la XIIème CNUCED tenue du 20 au 25 avril 2008 à Accra au Ghana.
- participé à la réunion plénière de haut niveau de l'Assemblée générale des Nations Unies consacrée à l'examen à mi-parcours du Programme d'Action d'Almaty, prévue du 2 au 3 octobre 2008 à New York.

III.3.7 Participation du Mali à la réalisation de l'Etude d'auto-évaluation des besoins et priorités nationaux et régionaux sur la facilitation des échanges

L'Etude d'auto-évaluation des besoins et priorités nationaux et régionaux sur la facilitation des échanges est une étude de la Commission de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) financée par la Banque Mondiale. Elle a pour objectif de définir un programme régional sur la facilitation des échanges pour les pays membres de l'UEMOA et la Commission de l'UEMOA.

C'est dans ce cadre qu'une Consultante de la Commission de l'UEMOA a séjourné au Mali du 13 au 15 août 2012. La mission a rencontré les membres de la Sous-commission chargée des Douanes. Le Rapport national élaboré sur le Mali est disponible.

III.3.8 Création de l'Agence pour la Promotion des Exportations (APEX Mali)

Etablissement public à caractère administratif, l'APEX a pour mission de développer l'exportation des biens et services maliens. A ce titre, elle est chargée de :

- organiser des activités promotionnelles pour les biens et services maliens ;
- mettre en œuvre des programmes de développement des filières et des stratégies sectorielles de promotion des exportations formulées par les pouvoirs publics ;
- mettre en œuvre des mécanismes d'incitation à l'exportation ;
- aider à la mise en place des facilités techniques, bancaires et d'assurance pour les biens et services d'exportation ;

- contribuer au renforcement des capacités des Cadres des sociétés, des entreprises et de l'administration par la formation technique et professionnelle en matière de commerce extérieur ;
- fournir aux producteurs et aux exportateurs des informations sur les normes de qualité et les conditions d'accès aux marchés des biens et services ;
- appuyer, conseiller et accompagner les exportateurs ;
- accompagner les entreprises pour accroître et diversifier l'offre de biens et services à l'exportation ;
- mener des recherches et études en matière de promotion des exportations et diffuser les résultats ;
- établir des certificats d'origine des marchandises destinées à l'exportation ;
- contribuer à la collecte, au traitement et à la diffusion des statistiques du commerce extérieur ;
- susciter et développer des partenariats stratégiques pour l'augmentation des exportations et la promotion de l'origine Mali.

III.3.9 Création d'un Guichet Unique pour la création des Entreprises au niveau de l'Agence pour la Promotion des Investissements au Mali (API)

Le Guichet Unique a pour mission de simplifier les procédures administratives pour la création d'entreprises, de réduire les coûts et les délais d'obtention des autorisations d'exercice et demandes d'agrément au Code des Investissements, de faciliter les formalités déclaratives « post création » à travers le NINA pour l'obtention du Numéro Unique d'Identification National.

Un service d'information en ligne (e-Régulations Mali) a été également créé afin de faciliter les démarches administratives des entrepreneurs et des investisseurs. C'est une initiative de l'UEMOA et de la CNUCED sur financement de Luxembourg.

III.3.10 Guichet Unique Electronique du Commerce Extérieur et des Transports (GUECET) en cours d'installation au Mali

Les études complémentaires de la mise en place du Guichet électronique du commerce extérieur et des transports (GUECET) sont en cours:

- l'élaboration des textes juridiques et réglementaires des TIC au Mali : un atelier de lancement de l'étude s'est tenu à Bamako le 08 novembre 2012, les rapports de cadrage et de benchmark sont disponibles, le rapport d'audit stratégique et cinq projets de loi ont été transmis au Ministère de la Poste et des Nouvelles technologies pour avis.
- le plan d'affaires du GUECET est en cours de finalisation;

- l'élaboration du cahier des charges technique et fonctionnel: les TDR ont été validés, le processus de sélection du consultant est en cours. Un atelier de lancement de l'étude est programmé.

Nonobstant ces efforts déployés, des difficultés demeurent encore dans la mise en œuvre du Programme.

IV. LES DIFFICULTES RENCONTREES

Les défis et les contraintes auxquels les pays en développement sans littoral sont confrontés sont entre autres :

- la multiplicité des postes de contrôle et des procédures de contrôle tant pour les pays en développement de transit que pour les pays en développement sans littoral ;
- le coût très élevé des transports qui affecte les produits de ces pays et qui peut dépasser 70% de leur valeur à l'exportation ;
- la difficulté et la cherté de l'accès aux ports des pays en transit portuaires et, par là, de l'accès aux marchés internationaux ;
- la faible compétitivité des produits en provenance des pays en développement sans littoral ;
- l'insuffisance de financement pour des investissements lourds dans le domaine du transport ferroviaire ;
- l'insuffisance de ressources humaines qualifiées ;
- la non application du régime TRIE entre le Mali et le Sénégal (le lancement a eu lieu en mai 2013 et les démarches sont en cours pour l'application du TRIE) ;
- la fréquence des tracasseries routières selon l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) sur les axes routiers de l'UEMOA ;
- la vétusté du parc des véhicules commerciaux.

Il convient de faire face à ces difficultés en vue d'assurer la fluidité et la sécurité des personnes et des marchandises. Pour ce faire, la mutualisation des efforts tant au niveau du pays que le cadre de l'aide publique au développement permettra le développement des transports et du commerce.

V. RECOMMANDATIONS

Face à ces difficultés, les recommandations suivantes pourront être mises en œuvre :

- former les acteurs impliqués dans le développement des transports et du commerce ;
- financer un programme de la mise en œuvre du Transit Routier Inter-Etats sur le corridor Bamako-Dakar ;
- financer le développement, la réhabilitation et l'entretien des infrastructures de transports (routières, ferroviaires, aériennes et maritimes);
- accompagner le Mali dans son programme de renouvellement et de redimensionnement du parc des véhicules de transports commerciaux afin d'éradiquer la surcharge routière;
- appuyer le Mali dans son programme de réalisation de ports secs,
- appliquer les réglementations communautaires en matière de transport ;
- appuyer la mise en place d'un fonds de garantie auto ;
- appuyer la mise en valeur des espaces portuaires affectés au Mali ;
- appuyer le développement du système de suivi électronique des véhicules de transport de marchandises à partir des meilleures pratiques existantes ;
- appuyer un programme de facilitation du commerce.

ANNEXE

**TERMES DE REFERENCE DU PROCESUS D'ELABORATION DU
RAPPORT NATIONAL SUR LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME
D'ALMATY**

Koulouba, le 10 juin 2013

I. Contexte et justification

En vue de répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et à offrir un cadre d'action mondial conçu pour doter ces pays et les pays de transit de systèmes de transport en transit efficaces en tenant compte des intérêts de ces deux catégories de pays, le Programme d'action d'Almaty a été adopté en 2003. Il vise les objectifs suivants :

- garantir l'accès à la mer à tous les modes de transport;
- réduire les coûts et d'améliorer les services pour que les exportations soient plus compétitives;
- diminuer les coûts de livraison des importations;
- analyser le problème des retards et des aléas sur les itinéraires commerciaux;
- mettre en place un réseau national adéquat;
- réduire les pertes, les dommages et les avaries qui surviennent en cours de route;
- favoriser l'essor des exportations;
- améliorer la sécurité du transport routier et la sécurité des voyageurs dans les couloirs de transport.

Après dix ans de mise en œuvre, l'Assemblée Générale des Nations Unies dans sa résolution 66/214, a décidé de tenir une conférence de revue Complet du Programme d'Action d'Almaty en 2014, conformément au paragraphe 49 du Programme d'action et le paragraphe 32 de la Déclaration sur la Revue à mi-parcours. La conférence de Revue de dix ans fournira à la communauté internationale l'occasion de procéder à une évaluation complète de la mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty au cours de la décennie 2003-2013.

L'évaluation complète devrait faire la lumière sur les principales réalisations et les contraintes majeures et proposer de nouvelles stratégies en vue de combler les lacunes identifiées aux niveaux nationale, régionale et mondiale.

En préparation aux revues mondiale et régionale, il est important d'entreprendre une évaluation au niveau national de la mise en œuvre du programme en vue d'évaluer le degré d'atteinte des résultats attendus du Programme. Les évaluations au niveau national seront également importantes dans l'appréciation de l'étendue de la mise en œuvre des actions nationales prévues dans le programme, les principaux défis rencontrés et l'identification des priorités pour la prochaine décennie.

Il convient de signaler que depuis 2012, le Mali traverse une période difficile marquée par une crise politico-sécuritaire ayant négativement affecté l'économie et freiné l'élan de développement amorcé par le pays et ses partenaires.

L'élaboration du Rapport national se déroule dans ce contexte.

II. Objectifs du Rapport

L'objectif général du Rapport national sur l'état de mise en œuvre du Programme d'Action d'Almaty est d'examiner le développement socio-économique global du Mali et sa performance en matière de commerce extérieur et les progrès qu'il a accompli dans ses efforts d'intégrer l'économie mondiale depuis l'adoption du programme d'Almaty.

A cet égard, il vise de façon spécifique à :

- évaluer les progrès accomplis par le Mali dans la mise en œuvre de tous les secteurs prioritaires du Programme d'Action d'Almaty par rapport aux objectifs et les actions qui y sont contenues ;
- évaluer les améliorations dans l'efficacité des systèmes de transport de transit existants et formuler des recommandations quant aux moyens d'améliorer la connectivité aux marchés internationaux ;
- identifier les lacunes, contraintes et obstacles dans la mise en œuvre de ce programme, ainsi que les besoins de développement spécifiques au Mali ;
- identifier les stratégies novatrices et meilleures pratiques au Mali pouvant être imitées et partagées avec les autres pays en développement sans littoral.

III. Résultats attendus

Les résultats attendus sont les suivants :

- les progrès accomplis par le Mali dans la mise en œuvre de tous les secteurs prioritaires du Programme d'Action d'Almaty sont évalués ;
- les améliorations dans l'efficacité des systèmes de transport de transit existants sont évaluées ;
- les recommandations quant aux moyens d'améliorer la connectivité aux marchés internationaux sont formulées;
- les lacunes, contraintes et obstacles dans la mise en œuvre de ce programme, ainsi que les besoins de développement spécifiques au Mali sont identifiés;
- les stratégies novatrices et meilleures pratiques au Mali pouvant être imitées et partagées avec les autres pays en développement sans littoral sont identifiées ;
- l'impact de nouveaux défis relatifs aux prix de l'alimentation et de l'énergie, aux changements climatiques et à la crise financière et économique ainsi que les réponses de politique est analysé ;
- les politiques et mesures additionnelles prises au Mali et sur le plan international en vue d'éradiquer la pauvreté et assurer le développement durable sont analysées.

IV. Méthodologie d'élaboration du Rapport

En sa qualité de Structure gouvernementale de coordination, la Direction de la Coopération Multilatérale mettra en place une équipe technique pluridisciplinaire composée de représentants du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale (04), du Ministère de l'Équipement et des Transports (03), du Ministère du Commerce et de l'Industrie (03) et du Ministère de l'Économie, des Finances et du Budget (02).

Cette équipe aura pour mission de :

- collecter les données relatives à la mise en œuvre du Programme d'Almaty au Mali ;
- produire le Rapport national provisoire ;
- préparer l'Atelier national de validation du Rapport provisoire ;
- finaliser le Rapport après sa validation ;
- diffuser le Rapport final auprès des acteurs concernés par la mise en œuvre du Programme.

A cet effet, l'équipe restreinte tiendra des réunions préparatoires, sous la conduite de la Direction de la Coopération Multilatérale, autant de fois que nécessaires.

Atelier national de validation du rapport

Le Rapport provisoire sera validé en Atelier national, en présence de tous les acteurs impliqués dans la mise en œuvre du Programme d'Almaty.

Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale : Cabinet du Ministre, Direction de la Coopération Multilatérale, CONFED.

Ministère de l'Équipement et des Transports : Direction Nationale des Transports, Direction Nationale des Routes, Cellule de Planification et de Statistique du secteur des transports, Agence Nationale de l'Aviation Civile, Compagnie malienne de la Navigation, Transrail, Observatoire des Transports, Conseil Malien des Transports Routiers, Conseil Malien des Chargeurs, Institut National de Formation en Équipement et en Transport, Service des données routières, Agence nationale de la Sécurité Routière, Autorité Routière.

Ministère de la Sécurité Intérieure et de la Protection Civile : Direction Nationale de la Police, Direction Nationale de la Gendarmerie.

Ministère du Commerce et de l'Industrie : Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence, Cadre Intégré pour le Commerce, Chambre de Commerce et d'Industrie, Organisation des Propriétaires Industrielle (OPI).

Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget : Direction Générale de la Douane, la Cellule Technique du Cadre stratégique de Lutte contre la Pauvreté.

Assemblée Nationale : un représentant.

Partenaires Techniques et Financiers : Délégation de l'Union Européenne, PNUD.

L'atelier sera placé sous la présidence du Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération Internationale, en présence de ses homologues du Commerce, des Transports et de l'Economie.

Il se tiendra dans un Hôtel à Bamako, pour une durée d'un jour, conformément au programme ci-joint.

Production et diffusion du Rapport final

Les observations issues de l'Atelier de validation du Rapport provisoire y seront intégrées. Le Rapport final sera produit en une centaine d'exemplaires et diffusé à tous les acteurs, y compris le Bureau du Haut Représentant des PMA, les Pays en Développement sans Littoral et les Petits Etats Insulaires en Développement.

V. Chronogramme pour l'élaboration du Rapport

- 03 juin au 14 juin 2013 : collecte des données par l'équipe restreinte ;
- 14 juin au 01^{er} juillet : production du Rapport provisoire ;
- 08 juillet : validation nationale du Rapport ;
- 08 au 18 juillet : production et diffusion du Rapport final.

VI. Financement

Le financement des activités d'élaboration du Rapport sera assuré par le Budget Spécial d'Investissement alloué à la Composante Renforcement des Capacités de la Direction de la Coopération Multilatérale du Projet d'Appui au Renforcement des Capacités (PARC).