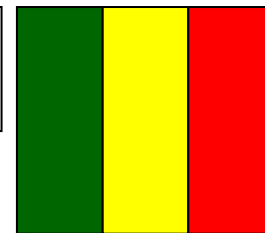


Ministère de l'Équipement
et des Transports

République du Mali
Un Peuple – Un But – Une Foi



AGEPAR

AIPCR

**PROMOTION DES PME
AFRICAINES DANS LE SOUS
SECTEUR ROUTIER
CAS DU MALI**

Gabouné KEITA

Directeur National des Routes du Mali

CONGRES MONDIAL DE LA ROUTE –
PARIS DU 17 AU 21 SEPTEMBRE 2007

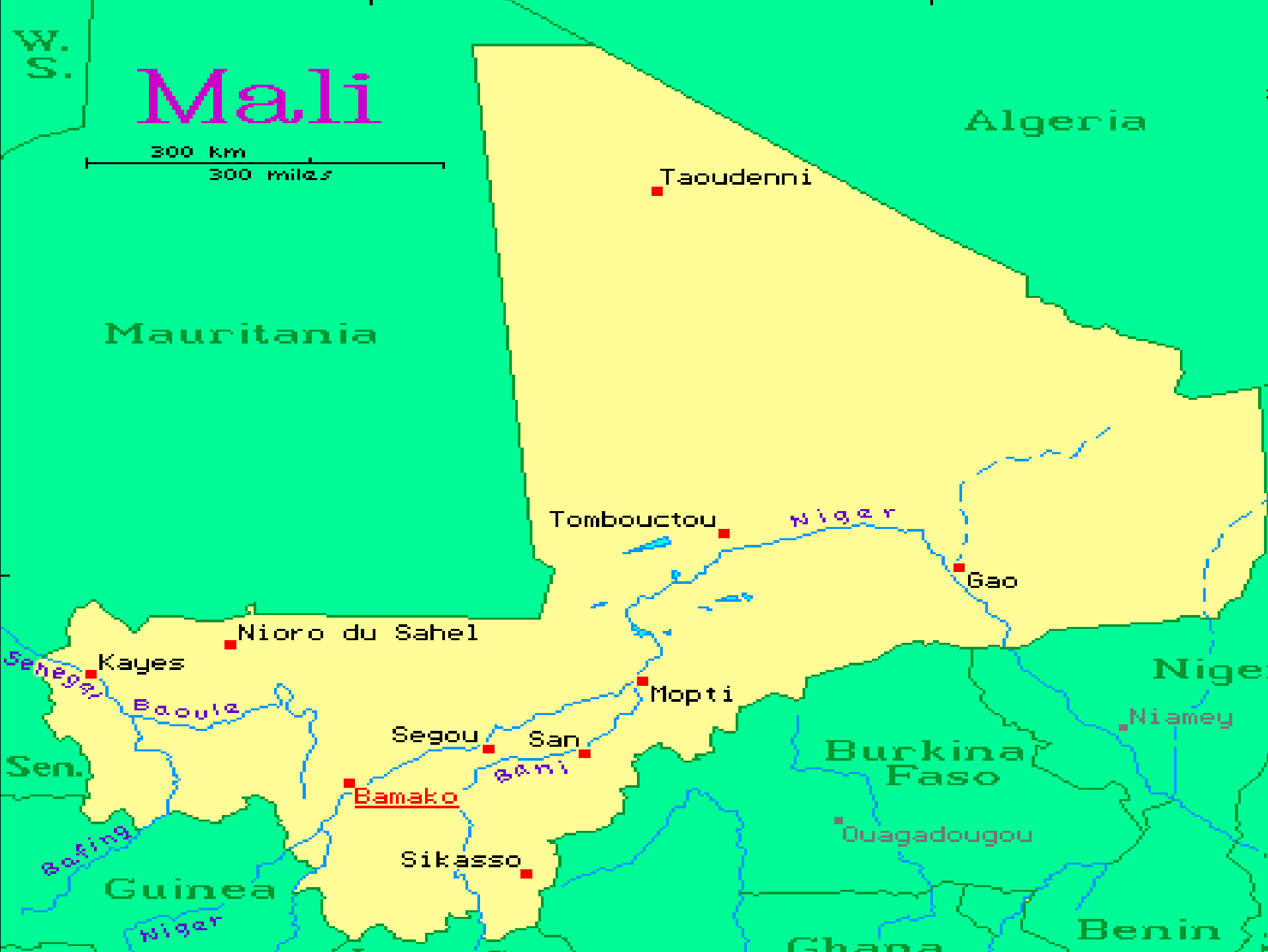
SOMMAIRE

- PRESENTATION DU PAYS
- HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER
- FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER
- INTERVENTION DES PME DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ROUTIER
- EVOLUTION DE QUELQUES ENTREPRISES ET BET
- PARC MATERIEL
- CONCLUSION

10/09/2006

PRESENTATION DU PAYS ET DE SON RESEAU ROUTIER

SITUATION GEOGRAPHIQUE	AFRIQUE DE L'OUEST
SUPERFICIE	1 241 238 KM²
SOUVERAINITE NATIONALE	22 SEPTEMBRE 1960
RESEAU ROUTIER (Actuel)	89 024 KM
- BITUME	3 748 KM
- TERRE (laterite)	15 946 KM
- RESEAU NON AMENAGE	69 542 KM



Mali

300 km
300 miles

Algeria

Taoudenni

Mauritania

Tombouctou

Niger

Gao

Nioro du Sahel

Kayes

Senegal

Baoule

Sen.

Mopti

Segou

San

Sani

Bamako

Sikasso

Niger

Niamey

Burkina Faso

Ouagadougou

Guinea

Bering

Niger

Ghana

Benin

REPARTITION DU LINEAIRE DU RESEAU PRIORITAIRE

Régions administratives	routes revêtues	routes en terre
Kayes	756	913
Koulikoro	362	825
Sikasso	786	1016
Ségou	684	904
Mopti	558	555
Tombouctou	17	875
Gao	220	708
Kidal	0	841
District	87	0
total	3470	6637
total général		10107

HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER



Dans le domaine des transports en général et des routes en particulier, le Mali a adopté différentes politiques d'entretien routier.

Nous retiendrons:

-1960 - 1994:

l'entretien Routier était conçu et réalisé par l'administration des Travaux Publics à travers la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) démembrée au niveau régional, en Directions Régionales (6 DRTP puis 8 DRTP avec la réorganisation administrative intervenue en 1980) et au niveau des cercles en Subdivision des Travaux Publics pouvant couvrir dans certains cas plusieurs cercles;

Cette période a été marquée par 5 Grands Projets Routiers.

HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

- **1994 – 1998: Adoption de la déclaration de Politique Générale dans le secteur des Transports:**

Cette politique se fixe comme objectif l'amélioration, la réorganisation complète de l'entretien routier et la mise en place de mécanisme garantissant le financement.

Elle se décline en:

- a) réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics en Direction Nationale des Routes chargée de la normalisation, de l'élaboration des éléments de politique, de programmation, du suivi, de la mise en place et de l'exploitation d'une banque de données routières;
- b) création d'une société de location de matériel (SLMTP);
- c) restructuration du Centre de Perfectionnement des TP en Institut National de Formation de l'Equipement et des Transports;
- d) relecture de ordonnance n° 13 CMLN portant classement du réseau routier
- e) L'exécution à terme de l'entretien routier par le secteur privé (allègement des procédures de passation de marchés d'entretien courant et de rapidité de règlement des factures, l'assurance d'un plan de charge à moyen terme pour les PME);
- c) réhabiliter et maintenir un réseau prioritaire d'infrastructures de transport; etc...

HISTORIQUES DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

-1998 – 2004: les reformes opérées sont:

- * Création de l'Autorité Routière (2002 démarrage effectif des activités de l'AR);
- * Gestion des travaux d'entretien routier à travers des conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée à des agences (AGETIPE, AGETIER) jouissant de dérogation de passation et de gestion de marchés publics en attendant la création d'une agence spécialisée dans le domaine de l'entretien routier;
- * Recouvrement des charges d'infrastructures pour assurer le financement de l'entretien routier (taxe sur le carburant, péage, pesage, etc.) perception projetée pour courant 2005;
- * création d'un Service de Données Routières (gage de réussite de la réorganisation de l'entretien routier);
- * Création de l'AGEROUTE (opérationnalité prévue courant 2ième semestre 2004);

HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

-2004 – 2008: **Lettre de politique du secteur des transports dans le cadre du Projet d'Amélioration des Corridors de Transports (PACT):**

Elle a été adoptée à la fin du Projet Sectoriel des Transports. Parmi les objectifs touchant l'entretien routier nous retiendrons:

- a) achèvement de la révision du cadre réglementaire et institutionnel de la DNTP avec des missions recentrées sur la programmation et la maîtrise d'ouvrage pour assurer la promotion du secteur privé dans la fourniture des services et l'exécution des travaux;
- b) la création de l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (AGEROUTE);
- c) le recouvrement des charges d'infrastructures pour assurer le financement adéquat de l'entretien routier.

Ces actions concourent à accroître l'efficacité de l'entretien routier.

HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER



A partir de 1995, les efforts importants, consentis par le Gouvernement du Mali et les partenaires financiers, ont permis d'améliorer considérablement le réseau routier qui a absorbé la part du trafic ferroviaire qui connaissait des difficultés.

La concertation sectorielle organisée par le Gouvernement en juin 2006 a confirmé l'inscription du désenclavement intérieur et extérieur du pays dans les priorités.

Dans le cadre de la lutte contre la pauvreté le Gouvernement a opté pour suivre la politique de développement et de modernisation du réseau routier. D'où l'adoption, pour la période 2007-2011, de la lettre de politique sectorielle dans le cadre du Second Projet Sectoriel des Transports (PST2).

HISTORIQUE DES DIFFERENTES POLITIQUES D'ENTRETIEN ROUTIER

2007-2011: Lettre de politique sectorielle dans le domaine des transports (PST 2):

Les actions envisagées sont:

a) Développement des infrastructures routières:

- la réalisation des liens manquants des corridors de transports;
- le développement des routes de désenclavement interne;
- l'amélioration de l'accessibilité et la mobilité rurale.

b) Réorganisation de l'entretien routier:

- création du Service des Données routières (SDR)
- mobilisation des ressources propres nécessaires au fonctionnement de la DNR, des DRR et du SDR.

c) Amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures routières

- l'amélioration du niveau des ressources propres de l'Autorité Routière redevances d'usage de la route;
- accroissement du budget global de l'entretien routier à hauteur de 14,5 milliards de FCFA d'ici 2008. [1€ = 655,98 FCFA]
- améliorer les capacités de gestion à travers un plan de formation continue (administration et secteur privé).

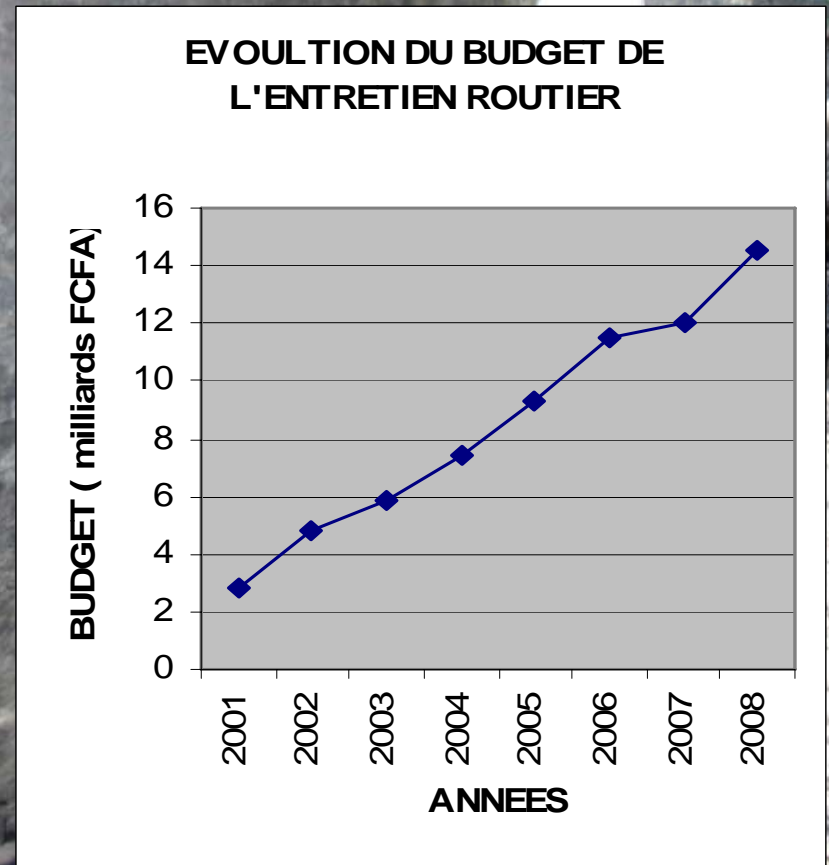
2007/04/21

FINANCEMENT DE L'ENTRETIEN ROUTIER



EVOLUTION DU BUDGET DE L'ENTRETIEN ROUTIER

ANNEES	BUDGET ALLOUE (Milliards FCFA)
2001	2,85
2002	4,77
2003	5,88
2004	7,45
2005	9,3
2006	11,5
2007	12,00
2008 (Prévisions)	14,5



2007/04/20

INTERVENTION DES ENTREPRISES ET BUREAUX D'INGENIERIE DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ROUTIER (1)




A la suite de la déclaration de politique générale des transports, le gouvernement du Mali s'est engagé dans l'exécution des travaux d'entretien routier à l'entreprise privée en lieu et place des régies d'administration.

Des mesures d'accompagnement avaient été initiées, notamment:

- la création du Service de Location du Matériel qui n'a pas connu le succès espéré à cause de la vétusté du parc matériel hérité;
- la formation continue des acteurs du secteur privé. Le Centre de Perfectionnement des Travaux Publics, l'AGETIPE, les pays partenaires ont été d'un apport considérable.

INTERVENTION DES ENTREPRISES ET BUREAUX D'INGENIERIE DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ROUTIER

A photograph of a road lined with trees and a row of white and red markers. The road is paved and appears to be in a rural or semi-rural area. The trees are lush green, and the sky is clear. The markers are spaced evenly along the edge of the road, suggesting a construction or maintenance site.

Les premières expériences d'exécution des travaux d'entretien routier à l'entreprise privée ont été confiées en maîtrise d'ouvrage déléguée à des agences d'exécution créées avec l'appui de la Banque Mondiale dans les années 90 pour faire faire des travaux d'intérêt public en créant des emplois. Il s'agit de l'AGETIPE-MALI de 1994 à 1998 et en plus de l'AGETIER à compter de 2003. Ces agences disposent d'un répertoire de plus de 3000 entreprises et 100 bureaux d'ingénierie locaux qu'elles ont accompagné dans leur processus de création et de développement en mettant en application des procédures rapides, transparentes de passation et de gestion de marchés publics.

INTERVENTION DES ENTREPRISES ET BUREAUX D'INGENIERIE DANS LE DOMAINE DE L'ENTRETIEN ROUTIER (1)



L'année 2006 a vu le démarrage effectif des activités de l'AGERROUTE qui est l'Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier dotée du statut d'établissement public à caractère administratif dotée de l'autonomie de gestion. Elle signe des conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée avec la Direction Nationale des Routes sur financement de l'Autorité Routière.

Elle consacre la fin du processus des réformes institutionnelles entreprises dans le secteur.

Il a été par ailleurs crée une cellule des travaux d'urgence (CETRU) pouvant être vite mobilisée dans le cas des travaux suite à des catastrophes naturelles (travaux d'urgence).



EVOLUTION DE QUELQUES ENTREPRISES

Le mécanisme mis en place de 1994 à nos jours a favorisé l'émergence de PME locales spécialisées dans l'entretien routier. Parmi celle-ci nous retiendrons:

Entreprises	Chiffres d'affaires en millions FCFA												
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
SITAC				213,80	194,24						532,76	835,10	1 943,77
EGK				114,05	204,19				307,98	1 328,90	1 367,48	1 299,61	3 292,37
BILCO		41,98		97,92	200,00				87,71	291,76	220,50	170,54	580,10
ETIC	120,30												592,33
GME	47,67		56,82							418,89			398,71
EITP B										130,00	1 017,15	649,06	873,26

A photograph of a street scene in a city. On the left, a yellow car is parked. In the center, a green van is driving away. On the right, a 'No Entry' sign is visible. The street is lined with trees and buildings. A yellow banner with text is overlaid on the image.

EVOLUTION DE QUELQUES BUREAUX D'INGENIERIE

Les réformes opérées dans le secteur des transports en général et dans le domaine routier en particulier ont favorisé la création de bureaux d'études reposant sur les compétences locales. Plus que les entreprises des travaux, ces bureaux ont connu une évolution notable. Une bonne dizaine de bureaux locaux créés en 1990, interviennent sur le marché sous-régional au Gabon, Bénin, Togo, Burkina, Niger, Côte d'Ivoire, Sénégal, en Guinée Bissao, etc...

19/12/2006

EVOLUTION DE QUELQUES BUREAUX D'ETUDES (Suite)

Bureaux	Présent / Marché local	Présent / marché sous-régional
SOCETEC	Oui	Oui
GID	Oui	Oui
CIRA	Oui	Oui
GIC	Oui	Oui
BETICO	Oui	Oui
BETEC	Oui	Non
BETRAP	Oui	Oui
BEDIS	Oui	Non
LOBOU CONSEILS	Oui	Oui

PARC MATERIEL ACTUEL



Le parc matériel actuel du pays est essentiellement constitué de matériels de seconde main acquis par les PME dans le cadre de leurs activités courantes dans le secteur de l'entretien routier.

05/10/2006

conclusion

- L'Administration a été soulagée de la triple action (planification-programmation; exécution; et contrôle – supervision) et doit se consacrer désormais à la planification, à la recherche de financement , et à la supervision ;
- Ces reformes ont conduit à une éclosion de PME(entreprises et bureaux d'etudes);
Pour ce qui concerne les entreprises, elles pourront bientôt évoluer vers les travaux de réhabilitation ;
Quant aux bureaux d'etudes ils ont étendu leurs prestations au niveau sous-régional et international ;