

**MINISTRE DES TRANSPORTS
ET DES INFRASTRUCTURES**

SECRETARIAT GENERAL

REPUBLIQUE DU MALI
Un Peuple - Un But - Une Foi



**RAPPORT NATIONAL DE MISE EN ŒUVRE
DU PROGRAMME D'ACTION DE VIENNE EN
FAVEUR DES PAYS EN DEVELOPPEMENT
SANS LITTORAL
2014 – 2024**



TABLE DES MATIERES

Page

I. INTEGRATION DU PROGRAMME D’ACTION DE VIENNE DANS LE PLAN DE DEVELOPPEMENT NATIONAL.....	9
1.1. Rappel sur les axes et orientations du CREDD 2016-2018.....	9
1.2. La cohérence et les liens avec le programme de développement après 2015 et d’autres processus mondiaux.....	9
1.3. Evaluation des principales tendances du développement économique, social et environnemental.....	10
II. DOMAINE PRIORITAIRE 1 : PROBLEMES FONDAMENTAUX LIES AUX POLITIQUES DE TRANSIT.....	13
III. DOMAINE PRIORITAIRE 2 : DEVELOPPEMENT ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES.....	14
3.1. Transport.....	14
3.1.1. Progrès réalisés dans le développement des tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous régionaux.....	14
3.1.2. Progrès réalisés dans le développement du transport ferroviaire.....	15
3.1.3. Progrès réalisés dans le développement des infrastructures de transport routier ..	16
3.1.4. Transport fluvial.....	16
3.1.5. Transport aérien.....	17
3.2. Energie et TIC.....	18
IV. PRIORITE 3 : LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LA FACILITATION DES ECHANGES.....	18
V. PRIORITE 4 : INTEGRATION REGIONALE ET LA COOPERATION.....	27
VI. PRIORITE 5 : TRANSFORMATION ECONOMIQUE STRUCTURELLE.....	28
VII. PRIORITE 6 : MOYENS DE LA MISE EN ŒUVRE.....	30

Table des illustrations

Tableau 1: Evolution des indicateurs du transport ferroviaire 2014-2017.....	15
Tableau 2: Evolution des indicateurs de la COMANAV 2014-2017.....	16
Tableau 3: Evolution des indicateurs de transport aérien à Bamako-Senou 2014-2017.....	17
Tableau 4: Evolution des exportations (en millions de FCFA).....	19
Tableau 5: Répartition des coûts des transports à l’export d’un conteneur de 40 pieds au Mali.....	23
Tableau 6 : Répartition des coûts des transports à l’import d’un conteneur de 40 pieds au Mali.....	23
Tableau 7 : Les documents exigibles à l’import et à l’export selon le rapport Doing Business.....	24
Tableau 8 : Evolution de création d’entreprises par branche d’activités de 2015 à 2018.....	25

Sigles et abréviations

AMADER :	Agence malienne pour le développement de l'énergie renouvelable
AMANORM :	Agence malienne de normalisation et de promotion de la qualité
APD :	Aide publique au développement
APEX :	Agence pour la promotion des exportations
API :	Agence pour la promotion des investissements
BAD :	Banque africaine de développement
BRL :	Boucles radio locale
BRMNE :	Bureau de restructuration et de mise à niveau des entreprises
CDA :	Centre de développement du secteur agricole
CEDEAO :	Communauté des Etats de l'Afrique de l'ouest
CEMAPI :	Centre malien pour la promotion de la propriété intellectuelle
CEPD :	Coopération économique entre le pays en développement
CNUCED :	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CREDD :	Cadre stratégique pour la relance économique et le développement durable
CSCRIP :	Cadre stratégique pour la croissance et la réduction de la pauvreté
CTPD :	Coopération technique entre les pays en développement
CTRCA :	Cellule technique des réformes du climat des affaires
EDI :	Echanges de données informatisées
E.D.I.C :	Etude diagnostique pour l'intégration du commerce
EMABE :	Entrepôts maliens au Benin
EMACI :	Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire
FED :	Fonds européen de développement
IDE :	Investissement direct étranger
IMF :	Impôt minimum forfaitaire
LOA :	Loi d'orientation agricole
LOSP :	Loi d'orientation du secteur privé
NINA :	Numéro d'identification national
OCDE :	Organisation de coopération et de développement économique
ODD :	Objectifs de développement durable
OMC :	Organisation mondiale du commerce
OMVS :	Organisation pour la mise en valeur du fleuve Sénégal

PACITR :	Programme d'actions communautaire des infrastructures et du transport routier
PAG :	Programme d'actions du gouvernement
PAGE :	Programme d'appui à la gouvernance économique
PAV :	Programme d'actions de Vienne
PDA :	Politique de développement agricole
PCJ :	Postes de contrôle juxtaposés
PDARN :	Programme de développement accéléré des régions du nord
PDDSS :	Plan décennal de développement sanitaire et social
PDSL :	Pays en développement sans littoral
PIB :	Produit intérieur brut
PME :	Petite et moyenne entreprise
PNR :	Plan national de réponse
PNISA :	Plan national d'investissement dans le secteur agricole
PNPI :	Politique nationale de promotion des investissements
PNTF :	Programme national de transition fiscale
PNTITD :	Politique nationale des transports, des infrastructures de transports et du désenclavement
PNUD :	Programme des nations unies pour le développement
PONAGA :	Politique nationale de gestion de l'aide
PR :	Projet routier
PRED :	Plan pour la relance durable du Mali
PREEFN :	Projet de réhabilitation économique et environnementale du fleuve Niger
PRODEFPE :	Programme décennal de développement de la formation professionnelle pour l'emploi
PTF :	Partenaires techniques et financiers
SNE :	Stratégie nationale d'exportation
SNU :	Système des nations unies
SOPAFERM :	Société de patrimoine ferroviaire du Mali
STP/CSSP :	Secrétariat technique permanent du conseil supérieur du secteur privé
SYTRAM :	Système de transport intégré multimodal
TBA :	Taux brut d'admission
TBS :	Taux brut de scolarisation
TRIE :	Transit routier inter-Etats
UA :	Union africaine

UE : Union européenne
UEMOA : Union économique monétaire ouest africaine

INTRODUCTION ET RESUME EXECUTIF :

Le Mali, d'une superficie de 1 241 238 km² avec une population de 21 900 000 habitants¹ en 2021 dont 51% de femmes et plus de 60% vivant en milieu rural est l'un des plus vastes pays de l'Afrique de l'Ouest. Traversé par deux grands fleuves : le Niger et le Sénégal, le Mali ne dispose pas de façade maritime et partage des frontières de plus de 7 000 kms avec sept pays : l'Algérie, la Mauritanie, le Niger, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée et le Sénégal. Le climat se caractérise par trois saisons : une saison sèche de mars à juin, une saison des pluies ou hivernage de juin à septembre et une intersaison ou saison froide d'octobre à février avec un vent chaud et sec dénommé harmattan. La température moyenne varie entre 24°C au mois de janvier et 37°C en mai.

Figure 1 : Carte du Mali



Source : Institut Géographique du Mali

Insuffisamment diversifiée, fortement informelle, l'économie malienne reste très dépendante de l'extérieur pour ses importations (denrées alimentaires, intrants agricoles, produits raffinés, biens de consommation) et ses exportations (or, coton, produits agricoles).

Les aléas climatiques pèsent très lourdement sur son secteur agricole, historiquement peu développé, et dont 2% seulement de deux millions d'hectares de terres arables disponibles (bassin du Niger) sont mis en valeur et exploités.

En dépit de la crise multidimensionnelle, depuis 2012, à laquelle le Mali fait face, l'économie malienne confirme une résilience atypique avec un taux de croissance économique moyen élevé de +4% sur les 10 dernières années. Malgré la crise sociopolitique et la conjoncture

¹ Source : INSTAT, projection des résultats du RGPH 2009.

internationale, l'économie malienne affiche un dynamisme certain et occupe la troisième place dans la zone UEMOA après la Côte d'Ivoire et le Sénégal.

Le Mali, tout comme les autres pays en développement sans littoral, est confronté à des défis structurels majeurs qui résultent directement ou indirectement de sa position d'éloignement aux marchés mondiaux. Cette situation le met dans une position de désavantage comparatif par rapport à d'autres pays en développement et entrave sérieusement ses perspectives de développement et de croissance.



En effet, les principaux centres économiques du Mali se trouvent à plus de 1000 km des ports maritimes les plus proches. Les distances d'Est en Ouest et du Nord au Sud sont d'environ 1700 km. C'est pourquoi le Gouvernement a toujours accordé une attention particulière aux questions de désenclavement intérieur et extérieur. Le Programme d'Action de Vienne qui couvre la décennie 2014-2024, s'inscrit en droite ligne de cette politique.

Le Programme d'Action de Vienne vise à répondre de façon plus cohérente aux besoins et problèmes particuliers des Pays en Développement Sans Littoral (PDSL).

Le Programme d'Action de Vienne se décline en six (06) actions prioritaires :

- Priorité 1 : Questions fondamentales de politique en matière de transit ;
- Priorité 2 : Développement et entretien de l'infrastructure ;
- Priorité 3 : Commerce international et facilitation du commerce ;
- Priorité 4 : Intégration et coopération régionales
- Priorité 5 : Transformation structurelle de l'économie
- Priorité 6 : Moyens de mise en œuvre.

Le présent rapport fait le point des activités réalisées par le Mali dans le cadre de la mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne.

I. INTEGRATION DU PROGRAMME D'ACTION DE VIENNE DANS LE PLAN DE DEVELOPPEMENT NATIONAL

1.1. Rappel des axes et orientations du CREDD 2016-2018 et du CREDD 2019- 2023

Suite à la crise de 2012, le Gouvernement du Mali a élaboré et adopté formellement en avril 2016 un nouveau document de référence des politiques et stratégies de développement appelé Cadre Stratégique pour la Relance Economique et le Développement Durable (CREDD 2016-2018). En plus des orientations du Cadre stratégique pour la croissance et la réduction de la pauvreté (CSCR 2012-2017), le CREDD prend en charge celles de l'Accord pour la paix et la réconciliation au Mali issu du processus d'Alger et des autres documents de politique à savoir : le Plan pour la Relance Durable du Mali (PRED 2013-2014), le Programme d'Actions du Gouvernement (PAG 2013-2018), le Programme de Développement Accéléré des Régions du Nord (PDARN).

L'objectif global du CREDD 2016-2018 est de « promouvoir un développement inclusif et durable afin de réduire la pauvreté et les inégalités dans un Mali uni et apaisé, en se fondant sur les potentialités et les capacités de résilience en vue d'atteindre les Objectifs de Développement Durable (ODD) à l'horizon 2030 ».

La stratégie se décline en cinq (5) axes :

- la consolidation de la paix et de la sécurité,
- la consolidation de la stabilité du cadre macro-économique ;
- la croissance économique inclusive et durable ;
- le développement social et l'accès aux services sociaux de base ;
- le développement institutionnel et la gouvernance ;

Le CREDD 2019-2023 s'inscrit dans l'objectif de capitaliser les résultats du CREDD 2016-2018 en vue d'une Stratégie nationale de transformation économique et sociale du Mali. Il s'inscrit également dans la perspective de l'Agenda 2030 des Nations unies et de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

La vision du CREDD est : « Un Mali bien gouverné, où le vivre ensemble harmonieux des différentes composantes de la société est restauré, la paix consolidée et la sécurité collective et individuelle assurée dans l'unité, la cohésion et la diversité, où le processus de création de richesse est inclusif et respectueux de l'environnement et où le capital humain est valorisé au bénéfice notamment des jeunes et des femmes ».

Le CREDD prend en compte les priorités du Programme d'Action de Vienne (PAV), notamment en son axe stratégique « Croissance économique inclusive et durable » et plus précisément dans les domaines prioritaires : Développement rural et sécurité alimentaire, Développement des Infrastructures et Développement des autres secteurs porteurs de croissance.

1.2. La cohérence et les liens avec le programme de développement après 2015 et d'autres processus mondiaux

Le CREDD 2019-2023, constitue la nouvelle stratégie de développement qui intègre l'ensemble des orientations stratégiques du Gouvernement et permet de concrétiser l'ambition affichée par

le Gouvernement et les Partenaires Techniques et Financiers de disposer d'un document unique de référence reflétant les priorités de développement.

L'articulation du CREDD avec l'Agenda 2030 des Objectifs de Développement Durable (ODD), l'Agenda 2063 de l'Union africaine, les mesures de modernisation institutionnelles, les activités à impact rapide et la volonté de concrétiser la gestion axée sur les résultats, constituent des avancées importantes pour ce nouveau document de planification stratégique. Des lignes directrices transversales pour la mise en œuvre du CREDD ont été édictées afin de faciliter la poursuite des objectifs recherchés.

II. EVALUATION DES PRINCIPALES TENDANCES DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Le Gouvernement de la République du Mali est résolument engagé à promouvoir une agriculture intensive, diversifiée et durable, assurant l'autosuffisance alimentaire et compétitive sur les marchés sous régionaux et internationaux, à optimiser le potentiel de développement de l'élevage et à accompagner le développement de la pêche et de pisciculture. En outre, le Gouvernement est déterminé à garantir la sécurité alimentaire pour tous et à améliorer l'état nutritionnel des plus vulnérables. Le Gouvernement cherchera à promouvoir l'économie verte à travers une gestion durable des ressources naturelles et une lutte efficace contre le réchauffement climatique. Il veillera également à l'intégration de la dimension environnementale dans les politiques, plans et programmes dans les autres secteurs.

Sur le plan économique, les efforts de consolidation de la stabilité macro-économique et de bonne gestion des finances publiques ont permis de réaliser des performances remarquables se traduisant par une bonne tenue des indicateurs macro-économiques. En effet, le taux de croissance du PIB s'est établi à 5,8% en 2016 et à 5,5% en 2017 après avoir été de 6,0% en 2015 et 7,0% en 2014. De 2018 à 2022, les estimations de croissance sont restées favorables dans le prolongement des deux premières années de mise en œuvre du Programme d'Action de Vienne avec un taux d'environ 5%.

La gestion des finances publiques est marquée par un accroissement significatif des recettes budgétaires et une maîtrise des dépenses publiques conduisant à une soutenabilité budgétaire accrue. Le budget d'Etat 2018 est le premier préparé et exécuté en mode programme.

L'inflation est contenue dans les limites de la norme communautaire de 3% maximum et le Mali respecte en grande partie les critères de convergence communautaire.

S'agissant de l'incidence de la pauvreté qui se définit par la proportion de la population dont la dépense est au-dessous du seuil de pauvreté, elle est passée de 42,5 % en 2019 à 44,4 % en 2021 sous l'effet conjugué des crises sécuritaire et de la pandémie à coronavirus.

Le Mali accorde depuis 2017, 15% du Budget d'Etat au secteur de l'Agriculture. Ce qui pourrait expliquer les performances du secteur. Ainsi, la production céréalière de la campagne agricole 2017/2018 est évaluée à 9 295 974 tonnes, toutes céréales confondues contre 8 849 551 tonnes pour la campagne 2016/2017, soit une hausse de 5,04%. Cette tendance s'est maintenue puisqu'en 2021, le Mali a produit plus de 9,2 millions de tonnes de céréales. Ce chiffre représente cependant une baisse de 10,5% de la production par rapport à l'année précédente.

Il faut noter que la transformation agro-industrielle et la valorisation des productions primaires restent un défi incontournable pour faire du secteur agro-industriel le moteur de la croissance économique

La production de coton graine a été de 728 645 tonnes en 2017/2018 contre 647 000 tonnes en 2016/2017 soit une hausse de 13%, ce qui place le Mali au premier rang dans la zone UEMOA. Le Mali a produit plus de 760 000 tonnes de coton au titre de la campagne 2021-2022. Une production record qui lui permet de reprendre sa place de leader de la production cotonnière sur tout le continent africain.

Le Mali dispose d'un document de Politique nationale de Sécurité alimentaire et nutritionnelle (PolNSAN) dont l'objectif est de développer et d'assurer la sécurité alimentaire de la population malienne, améliorer l'état nutritionnel des couches de population les plus vulnérables et améliorer leurs capacités de résilience dans le cadre de la perspective du CREDD et de l'atteinte des Objectifs de Développement Durable (ODD) d'ici 2030. Pour ce faire, les stratégies de la PolNSAN se développent sur quatre 4 axes stratégiques :

- axe stratégique 1 : améliorer l'incidence des productions agricoles sur la disponibilité, la stabilité, l'accessibilité et l'utilisation des aliments pour ajuster l'offre à la demande alimentaire des populations.
- axe stratégique 2 : prévenir les chocs et les crises, et réduire ou atténuer leurs effets sur les populations vulnérables et faciliter l'accessibilité alimentaire aux ménages en situation d'insécurité alimentaire et nutritionnelle.
- axe stratégique 3 : contribuer à prévenir et à réduire toutes les formes de malnutrition ;
- axe stratégique 4 : améliorer la gouvernance institutionnelle et financière de la sécurité alimentaire et nutritionnelle.

Quant à la production industrielle d'or, elle a largement dépassé les prévisions de l'année 2022, avec une production de 66,2 tonnes d'or en 2022, en hausse de 4,4 % par rapport aux 63,4 tonnes de 2021. Ce résultat est obtenu, grâce à l'exploitation de treize (13) sites miniers. La production artisanale d'or du Mali est annuellement estimée à 6 tonnes environ. Le pays a donc produit au total 72,2 tonnes en 2022 contre 69,4 tonnes en 2021,

Le Mali reste le troisième producteur d'or en Afrique derrière l'Afrique du Sud et le Ghana. L'exploitation du métal jaune y est très importante car elle génère 80% des recettes extérieures et contribue à hauteur de 10% au PIB.

Le sous-secteur de l'or a contribué à la formation du Produit Intérieur Brut (PIB) à hauteur de 5,48% en 2017 contre 5,66% en 2016 soit une régression de 0,18 point de %. La valeur ajoutée du secteur s'élève à 485,4 milliards de F.CFA en 2017 contre 470 milliards de F.CFA en 2016, soit un bond de 15 milliards après un recul de près de 10 milliards entre 2015 et 2016.

Environ 11.000 entreprises, sociétés et de groupement d'intérêt économique ont été enregistrés au niveau du Guichet unique et 1 439 autorisations d'exercice accordées.

L'interconnexion entre les différents acteurs impliqués dans le processus de délivrance du Permis de Construire a été réalisée par l'installation des Boucles Radio Locale (BRL) et les tests de fonctionnalités sont effectués sur 12 des 14 sites.

Le secteur de l'éducation constitue l'une des priorités du Gouvernement dont l'engagement en matière d'allocation des ressources financières reste conforme aux orientations retenues lors du

forum national sur l'éducation. La part de l'éducation dans le budget récurrent de l'Etat est passée de 36,37% en 2016 à 35,06% dans le budget rectifié en 2017 avec une baisse de 1,31 point. Le Taux brut de scolarisation (TBS) au premier cycle de l'enseignement fondamental, est passé de 69,6% en 2016 à 72,1% en 2017. S'agissant du Taux Brut d'Admission au premier cycle (TBA), une avancée considérable est constatée entre 2016 et 2017, passant de 62,7% à 68,7%. L'indice de parité fille/garçon en 2017 est de (0,84).

La Politique Nationale de l'Emploi et de la formation professionnelle (PNEFP) avec son plan d'actions (2015-2017) à travers le PRODEFPE (Programme Décennal de Développement de la Formation Professionnelle pour l'Emploi), intègrent les orientations en matière de création d'emplois massifs et durables, en faveur notamment des jeunes et des femmes dans tous les secteurs d'activités. En 2017, les secteurs publics et privés formels ont créé 59 241 emplois. Les emplois occupés par les hommes représentent 43 240 (soit 73%) de l'ensemble contre 16 001 (soit 27%) pour les femmes. Le taux de chômage de la population a baissé de 0,95 point de pourcentage entre 2016 et 2017.

En vue d'améliorer l'état de santé de la population et lutter contre le VIH/Sida, le Plan Décennal de Développement Sanitaire et Social (PDDSS) 2014-2023 a été mis en œuvre à travers un programme quinquennal. La mise en œuvre de la politique de santé est soutenue par l'Etat, les collectivités territoriales, le secteur privé et les partenaires techniques et financiers. Le taux d'accouchements assistés par du personnel qualifié est passé de 30,31 en 2016 à 32,08% en 2017. Le taux de mortalité maternelle a connu une baisse en 2017 soit 368 pour 100 000 naissances vivantes par rapport aux années antérieures. Le taux de prévalence du VIH/Sida parmi la population âgée de 15 à 49 ans est établi à 1,1%.

La Politique Nationale de l'Eau constitue le cadre d'intervention du secteur de l'eau en vue de promouvoir l'accès à l'eau et à l'assainissement et garantir un cadre de vie sain et hygiénique.

Elle vise à accroître le taux national d'accès au service d'eau potable de base, de 2 points en pourcentage par an, soit passé de 70,9% en 2021, à 85% à l'horizon 2026 et assurer l'accès à l'Eau potable pour 90% des écoles et centres de Santé publics au Mali.

Les risques naturels se sont accrus avec l'intensification des changements climatiques : sécheresses à répétition, inondations, vents forts, feux de brousse, dérèglement du régime des pluies entraînant une incertitude sur les calendriers agricoles.

Le Mali, qui est un puits de carbone et le restera jusqu'en 2030, considère qu'il doit contribuer au maximum de ses possibilités à l'ambition collective de limiter d'ici à la fin du siècle l'augmentation de la température globale de la planète sous 2°C.

En 2017, dans le cadre de l'intégration de la dimension changement climatique dans les politiques et stratégies de développement des sessions de formations ont été réalisées sur l'intégration des liens pauvreté- environnement, changements climatiques et le genre dans la mise en œuvre et le suivi du CREDD et des ODD.

III. DOMAINE PRIORITAIRE 1 : PROBLEMES FONDAMENTAUX LIES AUX POLITIQUES DE TRANSIT.

Dans le cadre de la facilitation des transports et du transit routier, le Mali a transposé toutes les dispositions des textes communautaires CEDEAO et UEMOA dans sa législation nationale. Aussi, des protocoles d'accord en matière de transport routier et de transit maritime ont été signés avec la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Togo, la Guinée, le Bénin, la Mauritanie, la Gambie et le Ghana.

Actuellement, il y a sept (7) Entrepôts Maliens dans les ports de transit, qui ont pour mission la gestion des installations portuaires mises à la disposition du Mali par les pays côtiers et l'assistance aux opérateurs économiques dans les ports de transit en vue d'assurer l'approvisionnement correct du pays à moindre coût et d'améliorer la compétitivité de nos produits à l'exportation.

Au cours de la période sous revue (2014-2022), les principales actions menées dans le cadre de la facilitation des transports et du transit routier sont :

- i. le renforcement des capacités des entrepôts maliens dans les ports de transit par la construction de 15 000 m² de magasin, de terre-plein et la réalisation du mur de clôture des Entrepôts Maliens au Benin (EMABE) et 6 000 m² de magasins pour le stockage du coton aux Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) ;
- ii. la signature de l'arrêté interministériel n°2017-1529/MT-MSPC-MEF-MC-MAT du 29 mai 2017 fixant le nombre et l'implantation des postes de contrôle routier, qui limite le nombre de postes de contrôle routier à trois sur chaque corridor ;
- iii. la réalisation des études (renouvellement du parc de véhicules de transport commercial, fiscalité parafiscalité du secteur des transports, coût d'exploitation des véhicules) visant la professionnalisation et l'amélioration de la performance du secteur des transports routiers ;
- iv. la formation de plus de 200 acteurs sur les textes communautaires et nationaux relatifs au transport en transit ;
- v. la signature d'un protocole d'accord entre les deux chambres consulaires du Mali et du Sénégal pour la mise en œuvre du Transit Routier Inter-Etats (TRIE) ;
- vi. la validation des supports du TRIE (macaron, plaque, certificat d'agrément des véhicules, carnet TRIE, plomb, etc.) ;
- vii. la dynamisation du Comité National d'Agrément des véhicules du Mali ;
- viii. l'organisation des ateliers d'information et de sensibilisation des acteurs, sur l'application du Règlement N°14/2005/CM/UEMOA relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de transport de marchandises dans les Etats membres de l'UEMOA ;
- ix. la mise en place d'une Cellule de Veille à la Fluidité du Trafic Routier, dotée d'un numéro vert ;
- x. la réalisation des missions de sensibilisation des acteurs sur l'application des textes relatifs à la facilitation du transport sur les corridors Bamako-Abidjan, Bamako-Dakar, Bamako-Ouagadougou-Tema ;
- xi. l'organisation des visites de terrain et des ateliers d'échange entre maliens et sénégalais aux postes frontières de Diboli et Kidira, ainsi que celles entre maliens et ivoiriens aux postes frontières de Zégoua et Pogo ;
- xii. le lancement du projet de construction des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) de Zégoua (frontière Mali-Côte d'Ivoire) sur le corridor Bamako-Abidjan ;
- xiii. la poursuite des travaux de construction des PCJ de Moussala (frontière Mali-Sénégal) ;

- xiv. la préparation des travaux de construction des PCJ de Nigouni (frontière Mali-Côte d'Ivoire) sur le corridor Bamako-San Pedro ;
- xv. la signature des accords de coopération en matière de transport routier, de logistique et d'échange de permis de conduire entre le Mali et le Royaume du Maroc ;
- xvi. l'adoption d'une stratégie nationale de sécurité routière 2021- 2030 en cohérence avec la décennie d'action des Nations unies et les objectifs de développement durable (ODD).

Dans le souci de résoudre les difficultés auxquelles le secteur des transports est confronté, la Banque Mondiale a accordé un financement d'un montant de soixante (60) millions de dollars pour la première phase du programme pour la Facilitation du Commerce et l'amélioration de la compétitivité du Corridor Routier Dakar-Bamako via Diboli.

Le programme est bâti autour des trois (3) principales composantes ci-après :

- **Composante 1** : Amélioration des plateformes logistiques et des infrastructures ;
- **Composante 2** : Amélioration de la compétitivité du transport routier ;
- **Composante 3** : Modernisation du commerce international et des procédures de transit.

La coordination du programme entre le Mali et le Sénégal, est basé sur un Mémoire d'entente signé entre les deux Parties. Sa mise en œuvre a connu cependant un retard compte tenu de l'intérêt divergent des deux pays sur le projet.

IV. DOMAINE PRIORITAIRE 2 : DEVELOPPEMENT ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

4.1. Transport

Le Gouvernement a adopté en Conseil des Ministres du 28 octobre 2015, le document de la Politique Nationale des Transports et Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD). L'objectif général de la 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.

Pour améliorer le maillage territorial et l'interconnexion des infrastructures de transports et d'équipement, la Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transports et du Désenclavement (PNTITD), constitue le cadre d'orientation des activités du secteur jusqu'à l'horizon 2035.

4.1.1. Progrès réalisés dans le développement des tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous régionaux

En plus de la réalisation du Projet Routier (PR1), Bamako-Bougouni-Sikasso-Bobo Dioulasso-Ouagadougou-Accra et du Projet Routier (PR2), Bamako-Kati-Kita-Kéniéba-Mahinamine-Moussala-Tambacounda-Dakar, d'autres programmes sont en cours d'identification de préparation ou d'exécution avec les PTF pour l'aménagement de certains tronçons manquants des réseaux de transport régionaux et sous régionaux. Il s'agit de:

- Niono-Tombouctou (564,7 km) d'un montant de 158,346 milliards de francs CFA sur financement 10ème Fonds Européen de Développement (FED). Les tronçons Niafouké-Diré-Goundam-Tombouctou ont été réalisés. Les travaux des tronçons manquants, Niono-Goma Coura-Léré-Niafouké ont été interrompus à cause des questions d'insécurité. La reprise des travaux est en cours ;
- Bandiagara-Bankass-Koro-Frontière Burkina Faso (Tronçon Wo-Bankass-Koro-Frontière Burkina Faso; 124 km), les travaux sont terminés en 2018 ;
- Kayes-Aourou-Frontière Mauritanie (138,3 km),
- Didiéni-Nara-Frontière Mauritanie,
- Bougouni-Manankoro-Frontière Côte d'Ivoire.

4.1.2. Progrès réalisés dans le développement du transport ferroviaire

Dans le domaine ferroviaire, le Mali a consacré plus de six (6) milliards de francs CFA pour le maintien de l'activité sur le chemin de fer Dakar-Bamako (1286 km dont 641 au Mali), après la résiliation de la Convention de concession en mars 2016. Un organe de gestion dénommé Dakar-Bamako Ferroviaire (DBF) a été mis en place par les Etats du Mali et du Sénégal.

Un plan d'urgence a été adopté en vue de renforcer le parc de matériel roulant, de réhabiliter les sections critiques de la voie ainsi que la prise en charge du fonctionnement de l'activité en attendant la mise en place des organes du nouveau schéma institutionnel. Le plan d'urgence d'un montant de près de 10 milliards de francs CFA, entièrement financé sur le budget national, a été presque entièrement exécuté. La reprise du trafic, interrompu depuis 2018, est intervenue en juillet 2021.

Dans le cadre de la mise en œuvre du nouveau schéma institutionnel de gestion du chemin de fer Dakar-Bamako, le Mali a créé la Société de Patrimoine Ferroviaire du Mali (SOPAFER Mali) par Ordonnance n°2017-015/P-RM d 13 mars 2017.

La Directive N°01/2014/CM/UEMOA du 27 mars 2014 portant harmonisation des normes et standards de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires et des options institutionnelles de gestion des réseaux ferroviaires de l'espace UEMOA, a été transposé par le Décret n°2018-0951/P-RM du 31 décembre 2018.

Concernant la réhabilitation et le développement du réseau ferroviaire, il convient de noter, qu'une étude d'Avant-Projet Sommaire (APS) pour la réhabilitation du chemin de fer Dakar-Bamako, financées par la CEDEAO, a été réalisée.

Tableau 1: Evolution des indicateurs du transport ferroviaire 2014-2017

Indicateurs	Unité	2014	2015	2016	2017
Tonne kilométrique	TKM	298 043 869	255 386 946	91 367 143	55 000 000
Voyageur kilométrique	VKM	40 292 340	14 673 408	4 305 984	513 909
Passagers transportés	Nombre	81 895	29 124	8 752	1 896
Marchandises transportées	Tonne	245 791	210 761	75 637	45 000

Source : Dakar-Bamako Ferroviaire (DBF)

Le trafic commercial ferroviaire est en phase de relance après l'arrêt constaté depuis mars 2018 consécutif à une mauvaise gestion, à la vétusté de la voie ferrée Dakar-Bamako et à l'insuffisance des moyens de traction (locomotives).

4.1.3. Progrès réalisés dans le développement des infrastructures de transport routier

Dans le domaine de la construction, de la réhabilitation, de l'entretien et de l'équipement, les actions ont concerné la poursuite des efforts du désenclavement intérieur et extérieur qui se sont matérialisés par les travaux de : (i) réhabilitation de la RN27 de 45 km Bamako-Koulikoro ; (ii) de bitumage de la route Koulikoro -Zantiguila (25km) avec la construction d'un pont de plus de 900 mètres, de la route Bénéna-Mandiakui (18km) et la finition du pont, de la route Kayes-Sadiola, de 7200 km de pistes rurales; de construction du Pont de Kouoro barrage sur la RN1; (iii) de la réalisation de 10km de voirie urbaine à Ségou, de bitumage des tronçons Kangaba-Dioulafondo ; Banconi-Dialakorodji-Safo-RN3 ; Kalana-Frontière –Guinée ; Baraouéli-Tamani. En 2021, 9 687 km de routes du réseau prioritaire ont été entretenus sur l'ensemble du territoire national dont 4 951 km de routes bitumées et 4 735 km de routes en terre.

S'agissant du financement de l'entretien routier, il est assuré en totalité par les ressources intérieures provenant des différentes redevances d'usage routier (sur les produits pétroliers, la charge à l'essieu et le péage routier) au travers un fonds d'entretien routier de deuxième génération répondant aux normes communautaires en la matière.

Une stratégie nationale d'entretien routier a été adoptée par le Gouvernement suivant les classes de routes et de pistes. Les tâches d'entretien et les coûts unitaires ont été définis et sont pratiqués dans les travaux d'entretien courant et périodique. Une attention particulière est accordée aux petites et moyennes entreprises locales. Une série de formation est dispensée à l'endroit des dites entreprises en vue de leur professionnalisation dans le cadre d'un Partenariat Public-Privé. En termes d'innovation, l'entretien par niveau de service « GENIS » a été introduit dans le système d'entretien routier, ainsi que l'entretien pluriannuel.

4.1.4. Transport fluvial

Dans le domaine du transport fluvial, les principales réalisations se résument comme suit :

- l'organisation des missions de sensibilisation sur la sécurité fluviale ;
- la réhabilitation du quai fluvial de Mopti ;
- la réhabilitation des bateaux ;
- l'adoption de la loi n°2017-035/ du 14 juillet 2017 portant Code de la Navigation et des Transports sur les voies navigables en République du Mali ;
- la préparation du Projet de Réhabilitation Economique et Environnementale du Fleuve Niger (PREEFN) sur financement de la Banque Mondiale.

Tableau 2: Evolution des indicateurs de la COMANAV 2014-2017

Indicateur	Unité	2014	2015	2016	2017
Passagers transportés par voie fluviale	nombre	4 635	11 549	12 884	12 897
Tonnages transportées par voie fluviale	nombre	5 526	6 914	7 535	6 678
Voyageur Kilométrique (VKM)	millier	2 071	4 744	4 524	5 136
Tonnage kilométrique (TKM)	millier	3 143	2 929	3 545	2 773

Source : Rapports d'activités COMANAV

Les indicateurs du transport fluvial de passagers ont évolué entre 2015 et 2017 avec un taux d'augmentation de 11,6%. Par contre le tonnage transporté a baissé en 2017 de 857 tonnes. Cette situation est due aux conditions d'insécurité entre Mopti et Gao.

4.1.5. Transport aérien

Dans le domaine du transport aérien, les principales réalisations sont entre autres :

- la signature d'accords de services aériens bilatéraux avec le Congo, le Burkina Faso, l'Éthiopie et les Seychelles ;
- la certification de l'Aéroport International Président Modibo Keita Sénou ;
- la poursuite de l'immatriculation et de la délimitation de domaines aéroportuaires ;
- la poursuite de la construction de brigades de transport aérien de gendarmerie aux aéroports internationaux ;
- l'acquisition d'équipements de sûreté pour les plateformes aéroportuaires ;
- la poursuite de la construction des routes de patrouille interne autour des aéroports en vue du renforcement des mesures de sûreté dans les aéroports ;
- la réalisation d'études et la conception d'ouvrages aéroportuaires ;
- la réalisation d'un dépôt de Kérosène à l'Aéroport Kayes Dag-Dag.

Tableau 3: Evolution des indicateurs de transport aérien à Bamako-Sénou 2014-2017

Indicateurs	Unité	2014	2015	2016	2017
Passagers transportés arrivées, départs et transit	Nombre	615 977	672 769	681 511	783 514
Mouvement d'aéronefs arrivées et départs	Nombre	10 606	10 452	11 638	13 118
Fret aérien arrivée et départs	Tonne	8 588,84	7 705,71	10 739,31	10 960,43
Poste	Tonne	102,45	52,40	52, 50	84,19

Sources : Rapports d'activités ANAC/ADM

Le trafic commercial de l'Aéroport International Président Modibo KEITA Sénou a enregistré une nette amélioration. Le nombre de passagers transportés a augmenté de 102 003 voyageurs en 2017, soit un taux d'évolution de 14,96%.

Les contraintes liées au développement des infrastructures de transport

Les principales contraintes auxquelles le développement des infrastructures est confronté sont entre autres :

- la faible capacité de mobilisation des ressources financières pour la réalisation des projets structurants ;
- les conditions d'accès aux financements ;
- le coût élevé des travaux d'infrastructures ;
- la durée d'exécution des travaux ;
- les changements institutionnels ;
- la qualité des infrastructures ;
- le non respect des conditions d'exploitation des infrastructures ;
- la qualité des ressources humaines pour l'identification, la formulation et l'instruction des projets d'infrastructures.

4.2. Energie et TIC

Le taux national d'accès à l'électricité s'établit à 42% en 2017 contre 39% en 2016, soit une augmentation de 3 points de %. Au niveau urbain, le taux d'accès à l'électricité est de 94 % contre 89% en 2016. En milieu rural, le taux se situe à 18,3 % en 2017 contre 19,39% en 2016, soit une chute de 1,09 point de %. La qualité du service public de l'électricité a été améliorée grâce au renforcement du réseau électrique et des mesures prises pour la gestion de la pointe de 2017, y compris en milieu rural avec la reprise par la Société Energie du Mali (EDM-SA) de plusieurs localités qui étaient gérées par des opérateurs de l'AMADER. Des actions majeures ont été engagées pour l'électrification de Chefs-lieux de cercle et des villes frontalières identifiés dans le cadre des missions effectuées à l'intérieur du pays par le ministre de l'Energie et de l'Eau.

Dans le but de développer les énergies renouvelables et accroître l'accès à l'électricité à moindre coût pour les populations rurales et urbaines, des actions importantes ont été mises en œuvre pour renforcer les capacités de production, d'extension de réseaux, de promotion de l'électrification en milieu rural et de développement des sources d'énergies renouvelables.

En vue de promouvoir l'extension et l'utilisation des technologies de l'information et de la communication pour l'ensemble des secteurs et des acteurs, un cadre juridique propice à la promotion des services privés de communication audiovisuelle est mis en place grâce au vote de la Loi relative aux services privés de communication audiovisuelle et ses décrets d'application, à l'adoption du texte de création de la Haute Autorité de la Communication et à l'élaboration du projet de Loi sur la publicité.

Le document de politique « Mali Numérique 2020 » a été mis en œuvre pour booster le secteur de la communication dans la nouvelle vision du numérique. Dans le domaine de l'Audiovisuel et de la Presse Ecrite, le taux de couverture de la presse écrite nationale est de 80% du territoire national. Ce taux est resté stable. La couverture du territoire national en télévision et en radio est restée elle aussi stable (96% et 83%) due à l'instabilité au nord pour la reconstruction de toutes les infrastructures

Dans le domaine de la téléphonie mobile et fixe, l'année 2020 a été marquée par la poursuite des opérations de réhabilitation des infrastructures endommagées par la crise sécuritaire et sociopolitique du pays avec toujours des difficultés. La densité téléphonique qui était toujours en évolution est restée constante entre 2016 et 2020 (130 lignes/100hbts). L'année 2020 n'a pas connu une progression du total des abonnés au téléphone, mais le nombre de demande de fixe a augmenté de 1 341 lignes en 2020 soit 0,66 % de plus. Le total des abonnés (fixe et mobile), a diminué de 367 533 soit 1,79% de régression par rapport à 2016. Le Gouvernement a attribué une troisième licence à un opérateur économique dans le but d'améliorer la concurrence et de réduire les coûts de transaction.

V. PRIORITE 3 : LE COMMERCE INTERNATIONAL ET LA FACILITATION DES ECHANGES

La Politique Nationale de Développement du Commerce (PNDC), dont la vision est de faire du commerce une des branches motrices de la croissance du Mali tout en contribuant à la réduction de la pauvreté, a permis de doter le pays d'un outil d'orientation et de coordination des actions dans le domaine commercial afin de créer le maximum de synergies.

L'objectif global de la PNDC est de créer un environnement propice au développement du commerce en vue de sa contribution à la croissance économique durable et à la réduction de la pauvreté. Les objectifs spécifiques sont :

- renforcer la gouvernance du commerce en vue de créer un cadre favorable à l'exercice des activités commerciales ;
- organiser et renforcer les capacités des acteurs en vue d'assurer leur participation aux activités commerciales nationales, sous régionales, régionales et internationales ;
- développer les chaînes de valeur à potentiel de compétitivité.

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 cinq dernières années.

Tableau 4: Evolution des exportations (en millions de FCFA).

PRODUITS	2013	2014	2015	2016	2017
Coton	176 816	166 727	183 101	187 568	223 415
Part en %	12,50%	12,1%	11,4%	11,2%	13,3%
Or non monétaire	964 491	917 700	1 004 139	1 120 373	1 175 719
Part en %	67,9%	66,8%	62,5%	66,9%	69,7%
Animaux vivants	64 371	43 294	115 164	115 714	108 924
Part en %	4,5%	3,2%	7,2%	6,9%	6,5%
Combustibles minéraux	24 723	30 761	25 506	22 218	19 298
Part en %	1,7%	2,2%	1,6%	1,3%	1,1%
Engrais	77 291	94 171	61 397	55 842	43 808
Part en %	5,4%	6,9%	3,8%	3,3%	2,6%
Mangues	14 478	10 278	9 483	8 192	7 430
Part en %	1,0%	0,7%	0,6%	0,5%	0,4%
Autres	97 355	111 243	208 004	165 963	107 300
Part en %	6,9%	8,1%	12,9%	9,9%	6,4%
Total	1 419 525	1 374 174	1 606 794	1 675 870	1 685 895
exportations					

Sources : BCEAO et INSTAT

En 2017, les exportations sont estimées à 1 685,9 milliards de FCFA contre 1 675,9 milliards en 2016.

Les principaux produits d'exportation en 2017 sont : or non monétaire (69,7%), coton fibre (13,3%), animaux vivants (6,5%) et les engrais (2,6%).

Les trois (03) grandes destinations sont :

- **1^{er} rang : Afrique** (61,9%) avec 11,2% pour l'UEMOA. Ces exportations sont constituées, pour une grande part, d'or non monétaire vers l'Afrique du Sud, pour un montant de 760, 061 milliards en 2017. Ce pays demeure la première destination des ventes d'or, la majorité des sociétés minières y expédiant leur production. La part des autres pays africains (hors UEMOA et Afrique du Sud) ressort à 2,6% du total des exportations vers l'Afrique
- **2^{ème} rang : Europe** (23,2%) dont la Suisse 83,2% avec l'exportation d'or et les autres pays de l'Europe (16,8%)

- **3^{ème} rang** : Asie (14,5%) avec la Chine, l'Inde et la Thaïlande, principales destinations pour le coton fibre du Mali. Il en est de même pour l'or artisanal qui est essentiellement exporté vers Dubai.

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

Pays faiblement industrialisé, le Mali importe la plupart des biens de consommation et d'équipement (à l'exception des denrées alimentaires vivrières produites localement), les importations ayant atteint 27,9% du PIB nominal en 2017. Les produits énergétiques constituent la part la plus importante des produits importés avec 27,3% du total des importations de 2017, suivis des biens d'équipement (notamment les machines et les véhicules) pour une part de 22,4%, des matières premières et des biens intermédiaires (16,8%), des produits alimentaires (15,7%), des biens de consommation courante (12,7%) et des produits divers (5,0%).

L'importance du volume d'importation des cinq catégories de produits constitue la source de déficit chronique de la balance commerciale du Mali. Les transactions commerciales avec l'extérieur se sont soldées en 2017 par un déficit de 409,557 milliards de F CFA, en détérioration de 67,470 milliards de F CFA par rapport à 2016 où elles avaient affiché un déficit de 342,087 milliards de F CFA. Cette dégradation de 19,7% est imputable à l'augmentation de 3,8% des importations que n'a pas été compensée par la hausse de 0,6% des exportations.

Grace aux réductions des coûts liés aux transports avec les pays voisins par les différents corridors 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 et les autres pays de l'Afrique.

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. La réduction s'explique par la diminution du temps de parcours et du délai d'acheminement des marchandises.

Ces dernières 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. Il s'agit de l'agrandissement des capacités de stockage.

Dans le cadre de la mise en œuvre de la PNDC, la Stratégie nationale d'exportation (SNE) a été développée. Cette stratégie offre des perspectives et des opportunités nouvelles de libérer les potentialités, de développer des filières, de monter en gamme et d'amorcer la transition vers une économie de transformation axée sur la valeur ajoutée, la compétitivité et la durabilité. C'est là un défi que seuls les acteurs du commerce extérieur peuvent relever, dans un effort délibéré et coordonné. Dans cette optique, le développement des exportations du Mali représente une réponse commune de tous les acteurs pour impulser l'élan nécessaire aux exportations maliennes, dépasser les contraintes et saisir les opportunités à l'échelon de la sous-région et à l'international.

La PNDC se caractérise par l'appropriation nationale de la dimension commerce et la cohérence avec les autres politiques sectorielles à travers le Cadre Intégré pour le Commerce.

En application des dispositions de l'article 1.3 de l'Accord sur la Facilitation des Echanges, le Mali a mis en place des Points d'Informations (PI) chargés de fournir aux usagers dans un délai raisonnable, les informations liées aux renseignements et à leur mise à jour visés à l'article .1.1 dudit Accord.

Ainsi, les principaux Points Nationaux d'Informations mis en place au Mali sont :

- le Point d'Information National des Obstacles Techniques au Commerce (OTC) ;
- le Point d'Information National des Mesures Sanitaires et Phytosanitaires (SPS);
- le Point d'Information National sur les Services;
- le Centre de Référence OMC du Secteur Privé ;
- le Centre de Référence OMC;
- le Point d'Information National des aspects des Droits de Propriété Intellectuelle lié au Commerce ;
- le Centre de Référence OMC pour l'Administration.

La dynamisation de la Commission Nationale de Suivi des Négociations commerciales, a été consacrée par la création de la Commission Nationale de Négociations Commerciales. Cette Commission comporte des Comités Thématiques (Facilitation des Echanges, Mesures Non Tarifaires, Agriculture et Mesures Sanitaires et Phytosanitaires, Obstacles Techniques au Commerce, Accords Commerciaux Régionaux).

L'Etude Diagnostique pour l'Intégration du Commerce (E.D.I.C.), a traité de façon exhaustive, la facilitation des échanges. Des mesures sur la facilitation des échanges ont été recommandées :

- renforcer les structures impliquées dans la facilitation du commerce extérieur ;
- réduire le nombre de postes de contrôles sur les axes routiers ;
- respecter les conditions d'exploitation du réseau dans les Etats membres de l'UEMOA ;
- intégrer les compétences des Bureaux Spécialisés à celles des bureaux principaux ;
- renforcer le fonds d'entretien routier par le recours à d'autres bailleurs de fonds en plus du financement de l'Etat ;
- renforcer la sécurité des véhicules de transport des marchandises ;
- centraliser l'ensemble des procédures du commerce international y compris douanières au travers un guichet unique informatisé.

La mise en ligne d'informations sur les procédures administratives d'importation et d'exportation à travers le site eRegulations Mali www.mali.eregulations.org est un Projet piloté conjointement par le Mali et la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED). C'est un service d'information en ligne (mali.e-régulations.org) qui a été créé afin de faciliter les démarches des entrepreneurs et des investisseurs qui souhaitent développer une activité économique au Mali.

C'est dans le cadre de l'amélioration de la transparence administrative et la qualité du service proposé aux opérateurs économiques. Ainsi, les informations sont disponibles sur la création d'entreprises, le paiement des impôts, la micro entreprise, la protection sociale, la propriété intellectuelle, la propriété immobilière, les autorisations d'exercice, le commerce transfrontalier (importation et exportation).

Un cadre de suivi des réformes Etat/Secteur privé a été créé et a initié une série d'actions de réformes qui ont été mises en œuvre pour améliorer la pratique des affaires dans le domaine commercial. Il s'agit, entre autres :

- d'un nouveau système d'échanges de données électroniques, T1 (mode transit développé dans le système SYDONIA)
- de la mise en place du système EDI (Echanges de données informatisées) lors du dédouanement ;
- de l'introduction de l'analyse des risques dans le processus de dédouanement;
- de la suppression du permis de sortie, et des redondances des contrôles pour la mainlevée des marchandises.

Un projet de création d'un Guichet unique à l'exportation en vue de faciliter les échanges en matière de commerce extérieur par l'amélioration des performances est en cours d'opérationnalisation.

Les objectifs spécifiques sont les suivants :

- la simplification, l'harmonisation et l'accélération des procédures de l'exportation;
- la réduction des coûts de transactions liés à l'exportation;
- la réduction des délais de traitement des dossiers ;
- l'augmentation de la compétitivité des produits d'exportation ;
- la clarté des documents et la fiabilité des données ;
- la sécurisation des recettes ;
- la réduction de la corruption ;
- l'amélioration du climat des affaires par la mise en ligne d'information claire et précise ;
- l'amélioration de la balance commerciale.

En matière de l'amélioration du climat des Affaires, selon le dernier rapport Doing Business de la Banque Mondiale, 2019, concernant l'indicateur « Faciliter le commerce transfrontalier », le Mali est classé à la 145ème place sur 190 économies.

- **A l'exportation**

Le nombre total de documents exigés par l'administration y compris les banques et les autorités de gestion des ports et des terminaux pour l'export d'un conteneur de 40 pieds s'est amélioré depuis 2009.

Des progrès ont été réalisés pour réduire le temps requis pour accomplir toutes les procédures nécessaires pour l'exportation de marchandises comparativement aux délais des meilleures performances sous régionales.

Le Mali est classé 92^e/190 pays dans l'indicateur commerce transfrontalier et 73.30 de distance à la frontière des meilleures performances mondiales.

Cependant, des efforts restent à faire pour réduire les coûts associés aux procédures nécessaires à l'exportation de marchandises comparativement aux coûts des meilleures performances sous régionales et mondiales. Au Mali, le coût qui était à 876 000 F en 2006 est ramené à 33 \$ pour

la préparation des documents et 242 \$ pour les formalités frontalières soit 143 000 FCFA en 2019.

Tableau 5: Répartition des coûts des transports à l'export d'un conteneur de 40 pieds au Mali.

Procédures	Délais (heures)	Coûts (\$)
- Préparation de documents	48	33
- Formalités à la frontière	48	242
TOTAL	96	275

Source : Banque mondiale. Rapport Doing business 2019.

- A l'importation

Des progrès ont été réalisés quant aux délais nécessaires pour importer des marchandises. Le délai qui était de 61 jours en 2006 est ramené à 77 heures soit environ 03 jours pour la préparation des documents et 98 heures pour les formalités à la frontière pour l'importation d'un conteneur de 40 pieds en 2019.

Les coûts associés aux procédures qui étaient à 1.340.000 FCFA en 2006 sont ramenés à 90 \$ pour la préparation des documents et de 545 \$² pour les formalités à la frontière, soit 645 \$ moins de 400.000 FCFA en 2019.

Tableau 6 : Répartition des coûts des transports à l'import d'un conteneur de 40 pieds au Mali.

procédures	Délais heures	Coûts Dollars
- Préparation de documents	77	90
- Dédouanements et inspections techniques - Manutention au port (terminaux) - Transport terrestre et Manutention	98	545
TOTAL	175	645\$

Source : Banque mondiale. Rapport Doing business 2019.

Le tableau suivant indique le nombre de documents exigibles à l'import puis à l'export selon la même source d'information.

² Cours moyen du dollar en 2018 : 1 dollar = 600 F CFA

Tableau 7 : Les documents exigibles à l'import et à l'export selon le rapport Doing Business

IMPORT	EXPORT
1. Intention d'importation	1. Certificat sanitaire et phytosanitaire
2. Facture commerciale	2. Certificat d'origine
3. Déclaration en douane	3. Facture commerciale
4. Liste d'emballage /Packing list	4. Déclaration en douane
5. Ordre de collection	5. Liste d'emballage/Packing list
6. Documents de transit	6. Connaissance
7. Certificat d'assurance	
8. Ordre de dégagement de cargaison	
9. Attestation d'Inspection	
10. Connaissance	

Source : Rapport Doing Business 2019.

Le Guichet Unique de création d'entreprises a pour mission de simplifier les procédures administratives pour la création d'entreprises. Il vise notamment à 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 Numéro d'Identification National (NINA) pour l'obtention de l'identifiant unique pour les entreprises.

A ce jour, près de quarante-quatre mille entreprises ont été créées au guichet unique. Les délais de création d'entreprises sont de 72 heures depuis l'ouverture du guichet unique.

Tableau 8 : Evolution de création d'entreprises par branche d'activités de 2015 à 2018

N°	BRANCHE D'ACTIVITES	2015	2016	2017	2018	TOTAL
1	Activités à caractère collectif ou personnel	1	0	7	2	10
2	Activités connexes à l'intermédiation financière	4	0	0	1	5
3	Activités d'administration publique	0	1	0	0	1
4	Activités de fabrication	404	281	360	1	1 046
5	Activités de loisirs, culturelles et sportives	6	3	0	1	10
6	Activités de transports connexes et auxiliaires; agences de voyage	21	19	21	10	71
7	Activités des organismes composés d'adhérents	4	2	0	0	6
8	Activités extractives, minière	3	3	2	3	11
9	Activités financières	0	1	0	2	3
10	Activités immobilières	0	2	33	56	91
11	Activités minières	0	0	1	1	2
12	Agriculture, chasse et activités de service connexes	45	52	33	11	141
13	Assainissement, Ramassage d'ordures	51	60	30	5	146
14	Assistance sociale et santé	0	4	1	0	5
15	Assurances et caisses de retraite excepté sécurité sociale obligatoire	7	1	1	1	10
16	Autre branche d'activités	0	0	0	2	2
17	Autres activités commerciales	0	0	0	44	44
18	Autres activités de service	13	11	75	0	99
19	Commerce, Commerce général	3 882	5 216	6330	5587	21 015
20	Communication	54	43	24	2	123
21	Construction, BTP, Travaux d'ingénierie	199	371	433	575	1 578
22	Décharge des déchets et assainissement des eaux usées, activ. Similaires	0	0	0	0	0
23	Education, Formation, Recherche	39	28	8	9	84
24	Enseignement	37	29	33	21	120
25	Extraction de pétrole brut et de gaz; act. de service conn. à l'extraction	1	1	0	1	3
26	Extraction et exploitation de carrière	19	16	2	0	37
27	Fabrication de coke, de produits pétroliers raffinés et de combust. nuclé.	0	0	2	0	2
28	Fabrication de machines et autres appareils électriques	16	14	1	0	31
29	Fabrication de produits métalliques ouvrés, ex. machines et appareils	1	0	0	0	1
30	Fabrication de véhicules motorisés, remorques et semi-remorques	0	0	0	0	0

3 1	Fabrication des métaux de base	0	0	0	0	0
3 2	Fabrication de produits chimiques	0	0	0	1	1
3 3	Fabrication de produits en plastiques et en caoutchoucs	0	0	0	1	1
3 4	Fabrication de papiers et produits papiers	0	0	1	0	1
3 5	Fabrication de produits en plastiques et en caoutchoucs	0	0	1	0	1
3 6	Fabrication de machines et autres appareils électriques	0	0	1	0	1
3 7	Fourniture d'électricité, de vapeur, de gaz et d'eau chaude	0	0	0	1	1
3 8	Gardiennage, sécurité	37	44	52	14	147
3 9	Hôtels et restaurants	69	74	28	6	177
4 1	Intermédiation financière excepté assurances et caisses de retraite	0	1	0	0	1
4 2	Location de machines	1	0	1	0	2
4 3	Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication	2	3	5	0	10
4 4	Pêche, pisciculture, aquaculture, abatage et activités connexes	2	0	0	0	2
4 5	Photographies	4	1	0	0	5
4 6	Poste et télécommunication	0	0	4	0	4
4 7	Prestations de services	2 349	3 025	3656	251 4	11 544
4 8	Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau	1	1	0	0	2
4 9	Recherche et Exploitation Minière	380	124	7	2	513
5 0	Santé et action sociale	23	13	2	1	39
5 1	Transports, activités des auxiliaires de transport et communications	124	127	57	9	317
5 2	Transports aériens	0	0	3	0	3
5 3	Transports terrestres; transports par pipelines	11	6	45	23	85
5 4	Vente au détail, ex. véhic. motoris. et motocycl.; répar. de biens person.	3	0	3	0	6
5 5	Vente en gros ou sur commission, ex. véhicules motorisés et motocyclettes	0	2	2	0	4
5 6	Vente,entretien et répar. de véhic. motor. et de motocycl.; vente combust.	0	0	2	0	2
	Total	7 813	9 579	11 267	890 7	37 566

Source : API Mali.

VI. PRIORITE 4 : INTEGRATION REGIONALE ET LA COOPERATION

Le Mali, est membre fondateur de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (U.E.M.O.A.), de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (C.E.D.E.A.O.) et de l'Union Africaine (U.A.).

Le Gouvernement a adopté une Politique Nationale en matière d'Intégration Africaine (PNIAM), dont la vision est celle d'une Afrique sans frontière, politiquement unie, formant un seul et unique corps économique et social où les citoyens libres et solidaires circulent, s'établissent et échangent à leur guise pour le bien-être du continent.

Le Mali est partie prenante des projets d'intégration régionale et sous régionale. Le cas de l'Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal (OMVS) est assez illustratif. Il s'agit de la 1^{ère} phase d'un réseau bien maillé d'infrastructures de différents modes de transport terrestre à mettre en place de manière progressive, et suffisamment intégré pour permettre le développement de services de transport multimodal. En effet, la réalisation du Système de Transport Intégré Multimodal (SYTRAM) permettra au Mali de devenir un pays semi-enclavé avec le système de cabotage fluvio-maritime du port de Saint-Louis (Sénégal) au port fluvio-maritime d'Ambidédi (Mali) sur une longueur de 905 km.

En ce qui concerne, le Programme d'Action Communautaire des Infrastructures et du Transport Routier (PACITR) qui est une composante du Programme Economique Régional, les principaux progrès réalisés sont :

- la construction de la route Bandiagara Bankass Koro-Fre Burkina Faso;
- la réalisation des études de la route Bourem Kidal Fre Algérie (610 km);
- le bitumage de la route Tombouctou-Goundam-Tonka-Diré (160 km) ;
- la construction en cours de la route Niono-Tonka (431km);
- les travaux en cours de la route Zantiébougou-Kolondiéba-Frontière Côte d'Ivoire (150 km);
- la réalisation des études de la route Sandaré-Oussoubidiana-Sélinkégni (100 km);
- la construction en cours Kayes Sadiola Kéniéba (250 km);
- la construction de la route Bamako-Koulikoro (60 km) ;
- la construction de la route Bamako-Ségou (240 km) ;
- la signature d'une convention de concession entre l'UEMOA et Scanning System, pour la construction et l'exploitation des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) de Hérémakono (Frontière Mali-Burkina Faso): études techniques réalisées ;
- le démarrage des travaux de construction des PCJ de Moussala (Frontière Mali-Sénégal) ;
- l'identification des sites des PCJ de Kourémalé (Frontière Mali-Guinée Conakry), de Zégoua (Frontière Mali-Côte d'Ivoire), de Diboli (Frontière Mali-Sénégal), de Labbézanga (Frontière Mali-Niger) et de Nigouni (Frontière Mali Côte d'Ivoire).

En ce qui concerne les projets d'interconnexion ferroviaire entre le Mali et les autres Etats membres de la CEDEAO et de l'UEMOA, il est envisagé la réalisation des corridors ferroviaires ci-après :

- Kaya-Dori-Tambao (Burkina Faso)-Ansongo-Gao (Mali) : 310 km ;
- Bamako-Bougouni-Sikasso-Ouangolodougou : 569 km ;
- Dakar-Tambacounda-Kédougou-Kéniéba-Sagabari-Makono-Bamako : 1200 km;
- Sikasso-Hérémakono-Orodara-Bobo Dioulasso: 168 km ;

- San Pédro-Man-Odiénné–Bougouni-Bamako: 900 km;
- Bamako-Bougouni-Kankan-Conakry: 1085 km.

Un projet de Zone Economique Spéciale (Z.E.S.) couvrant l'espace triangulaire Sikasso (Mali)-Bobo-Dioulasso (Burkina Faso)-Korhogo (Côte d'Ivoire) qui dénommé SIKOBO, a été lancé du 13 au 15 mai 2018 à Sikasso, par les Premiers ministres du Mali, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso.

VII. PRIORITE 5 : TRANSFORMATION ECONOMIQUE STRUCTURELLE

Il s'agit de créer les conditions d'un environnement favorable à l'investissement productif et à la **diversification de l'économie** en poursuivant et amplifiant les efforts visant à consolider la stabilité du cadre macro-économique et assurer une bonne gestion des finances publiques.

Ensuite, il faut veiller au développement des chaînes de valeur par une plus grande transformation industrielle des produits nationaux (agricoles, miniers, etc.) et d'accompagner le développement des espaces économiques porteurs : pôles économiques régionaux, zones économiques spéciales (SIKOBO) pour Sikasso au Mali – Korhogo en Côte d'Ivoire – Bobo-Dioulasso au Burkina Faso). Le développement des filières de la pêche et de l'élevage pour lesquelles le Mali dispose de réels atouts sera privilégié afin de renforcer l'économie. Il y a de promouvoir la paix et la sécurité, le développement urbain durable, le développement à l'échelle régionale, de la chaîne des valeurs alimentaires, l'amélioration du climat des affaires, la promotion du partenariat Etat-Secteur Privé.

Le Gouvernement du Mali, entend faire du numérique, un levier important de l'économie nationale et un vecteur de développement humain durable, une source de productivité et de valeur ajoutée. En effet, les technologies de l'information et de la communication à travers le numérique, constituent un important levier d'inclusion sociale favorisant la création d'emplois et de richesses, le développement d'une croissance économique durable par l'amélioration de la productivité et de la maîtrise des dépenses des équilibres macroéconomiques. Le projet Mali Numérique 2020 a été construit autour d'une vision et des ambitions pour positionner le Mali comme un hub technologique en Afrique de l'Ouest.

Le secteur Agricole dispose d'une Loi d'Orientation Agricole (LOA) et d'une Politique de Développement Agricole (PDA) adoptées respectivement en 2006 et 2013.

En support à la PDA, le Plan National d'Investissement dans le Secteur Agricole (PNISA 2015-2025) constitue le cadre national de planification du Mali pour le secteur Agricole au sens large. Son champ d'application est de portée globale, regroupant les domaines d'intervention des départements ministériels en charge du Développement Rural, de la Sécurité Alimentaire, de l'Environnement et de l'Assainissement. Le PNISA prend en compte les domaines transversaux comme le renforcement institutionnel, la formation, la recherche et la vulgarisation agricole. Il intègre les dimensions genre, environnementale et sociale pour assurer la durabilité des réalisations.

- **Chaîne des valeurs alimentaires**

La production céréalière de la campagne agricole 2017/2018 est évaluée à 9 295 974 tonnes, toutes céréales confondues. Elle est en hausse de 5,04% par rapport à celle de la campagne 2016/2017 qui a été de 8 849 551 tonnes. La production halieutique encore appelée production

des captures représente les quantités de poisson enregistrées en débarquement contrôlé. Sur une prévision de 110 431 tonnes il a été enregistré en débarquement contrôlé 102 306 tonnes soit un taux de réalisation de 93%. Concernant la production aquacole, pour un objectif de 5 316 tonnes il a été réalisé 3 914,22 tonnes soit un taux de réalisation de 73,63%.

Le secteur agricole est confronté à plusieurs défis pour lesquels des solutions sont déployées notamment l'amélioration de la gouvernance financière, la gestion du foncier en milieu rural, la structuration des organisations paysannes et sociétés coopératives. La pêche et l'élevage constituent également des secteurs en développement qu'il convient de soutenir davantage. Le développement rural constitue l'un des principaux piliers pour une croissance économique, inclusive et durable.

- **Partenariat Etat-Secteur Privé**

La vision à long terme du secteur est de faire du secteur privé le vecteur de la croissance. Pour cela, la stratégie s'articule autour de :

- l'opérationnalisation de la Loi d'Orientation du Secteur Privé, et celle de la Société Mixte d'Investissement en Capital Risque et du Fonds de Garantie du Secteur Privé,
- l'instauration d'un environnement des affaires plus propice au développement des activités économiques sociales et culturelles, plus particulièrement dans les filières prioritaires,
- l'émergence de grappes industrielles compétitives, bâties sur des filières porteuses d'avantages comparatifs,
- l'émergence de pôles de développement à partir des potentialités des Régions, en vue d'asseoir une politique d'aménagement du territoire basée sur le développement régional,
- la valorisation de la production nationale par l'orientation de la consommation intérieure vers cette production,
- la réalisation des Projets structurants notamment dans les domaines stratégiques des infrastructures (énergie, télécommunication, etc.). à travers le partenariat public- privé dont le cadre institutionnel ou légal est en voie d'élaboration.

- **Amélioration de l'environnement des affaires**

Le Gouvernement accorde une attention particulière à l'amélioration de l'environnement des affaires. Dans ce cadre des progrès ont été réalisés à travers (i) l'organisation du forum « Invest in Mali », (ii) la délivrance de 1 365 autorisations d'exercices, (iii) l'agrément de 66 projets au Code des Investissements pour un investissement prévisionnel de plus de 168 milliards de FCFA et de 1 858 emplois prévisionnel, (iv) l'organisation de campagnes d'information et de sensibilisation sur l'emploi des jeunes et le régime de l'entrepreneuriat dans les régions de Kayes, Ségou, Sikasso et le District de Bamako financée par la Banque Africaine de Développement (BAD) à travers le Programme d'Appui à la Gouvernance Economique (PAGE).

Dans le cadre de la documentation des procédures administratives (Trade portal Mali), plusieurs procédures ont été documentées, notamment l'importation des hydrocarbures, du lait, des véhicules, des produits pharmaceutiques, de l'huile alimentaire, ainsi que l'exportation des mangues, de l'or, des produits artisanaux et du karité.

VIII. PRIORITE 6 : MOYENS DE LA MISE EN ŒUVRE

8.1. La mobilisation des ressources nationales

Le Mali s'est engagé, depuis 2002, dans un vaste chantier de réformes institutionnelle et législative inscrites dans des plans stratégiques, dont une des orientations porte sur l'accroissement de la part des recettes fiscales intérieures dans le budget de l'Etat en contribuant à l'atteinte de l'objectif de 20%, conformément aux Directives de l'UEMOA.

La Politique fiscale, initiée par les autorités s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du PAGAM et du Programme National de Transition Fiscale (PNTF). Ces deux programmes ont pour but de renforcer les financements intérieurs à travers une mobilisation optimale et durable des recettes fiscales.

La mobilisation des revenus internes comporte plusieurs aspects : l'élargissement de l'assiette fiscale, une amélioration de la collecte des impôts et la gestion des finances publiques au sens plus large.

Pour augmenter l'assiette fiscale, le Gouvernement a pris plusieurs mesures concernant les exemptions. Une Loi a été votée par l'Assemblée Nationale en mai 2017 qui interdit la concession des exemptions directionnelles. Le montant minimum d'éligibilité pour les exemptions contemplées dans le code minier a été revu à la hausse et une étude sur la législation fiscale a été réalisée afin d'identifier des exemptions susceptibles d'être réduites.

D'autre part, des analyses sont en cours pour la définition d'une structure de prix et de taxation des produits pétroliers qui protège les revenus de l'état à travers de la fixation des impôts pour les différents produits selon les objectifs de collecte de recettes.

Des mesures sont aussi en cours pour améliorer l'administration fiscale et douanière afin de renforcer leur efficacité. Par exemple, les sanctions imposées aux opérateurs économiques seront réglées à travers transferts bancaires ; les primes des fonctionnaires seront reflétés dans leurs fiches de salaires afin d'améliorer la transparence du système ; le personnel aura accès à la formation dans les domaines des télécommunications, des mines, de la banque et de l'assurance pour améliorer la compréhension des secteurs ; les audits sélectifs vont être élargis pour éviter la cumulation des crédits TVA ; la taxation sera simplifiée afin de promouvoir la conformité par les opérateurs économiques ainsi que la collecte des recettes par l'administration fiscale³ ; le système d'information des douanes est amélioré afin de réduire les fraudes douanières et de permettre par exemple, le règlement des droits d'importations en ligne, etc.

Un chapitre chiffré (DGI, Douanes, DNDC).

S'agissant de la dette, au 31 décembre 2017, l'encours de la dette publique à moyen et long termes est estimé à 3 167,7 milliards de FCFA, contre 2 986,4 milliards de FCFA au 31 décembre 2016 et 2 375,9 milliards de FCFA au 31 décembre 2015. Il comprend la dette intérieure pour 985,5 milliards de FCFA, soit 31,1% du total et la dette extérieure pour un montant de 2 182,2 milliards de FCFA, soit 68,9% de l'encours total. Le pays n'enregistre pas d'arriérés contractuels. (Voir tableau 2 en annexe) (À actualiser)

Afin de suivre de près la mise en œuvre de sa politique d'endettement, le gouvernement a opérationnalisé en mars 2014, le Comité National de la Dette Publique avec pour missions principales de se prononcer sur toute initiative ou tout projet d'endettement et de garantie publique, et de produire annuellement un document sur la stratégie d'endettement à annexer à la loi de finances.

Dans le cadre de l'investissement, diverses mesures incitatives et de promotion de l'investissement à travers la création de l'API-Mali, la relecture des différents codes (investissement et minier) et l'organisation des forums d'investissement.

En matière de facilitation du commerce intérieur et extérieur, le Mali a adopté des Politiques et stratégies. La Politique Nationale de Développement du Commerce du Mali a été validé le 29 décembre 2016 ainsi que la stratégie nationale AGOA/Mali, le 25 juin 2016. Cette stratégie a pour objectif de faciliter l'accès des produits maliens au marché américain notamment le textile et l'habillement, les produits artisanaux en cuir et les produits forestiers dont la gomme arabique et le karité.

En outre, le pays a organisé la réunion de Coordination des Ministres du C4 sur le Coton et a participé à six réunions, sur : (i) la négociation Commerciale dans le cadre de la Zone de Libre Echange Continentale, (ii) la surveillance Commerciale de l'UEMOA, (iii) la renégociation commerciale à l'OMC, (iv) l'examen de politique commerciale, (v) les mesures non tarifaires et (vi) le règlement de différends à l'OMC. Le Guide de l'exportation a été mis à jour et distribué en 2000 exemplaires aux acteurs publics et privés concernés.

En ce qui concerne la gestion des finances publiques, le Gouvernement a introduit déjà cette année des réformes concernant la mise en œuvre du budget programme et du cadre des dépenses au moyen terme dans plusieurs ministères pilotes. Les systèmes d'information pour la gestion du budget programme sont en cours de mise en place et un compte unique du trésor national doit être en place à la fin de 2017 ce qui facilitera le contrôle des finances publiques tant du côté du revenu que dépenses.

8.2. L'Aide publique au développement

Conscient du rôle de l'aide publique au développement dans son développement, le Gouvernement du Mali a adopté en janvier 2019 une politique nationale de coopération au développement. Son objectif est de tirer le meilleur parti de toutes les ressources disponibles en matière d'APD, d'Aide pour le commerce et de Partenariat pour les biens publics mondiaux.

Aussi, il a entrepris depuis 2016, le processus d'élaboration d'un document de Politique Nationale de Gestion de l'Aide (PONAGA). La Politique nationale de gestion de l'aide devrait contribuer à créer les conditions d'un financement du développement basé principalement sur la mobilisation des ressources internes en utilisant l'aide au développement de la manière la plus efficiente possible. Son objectif est de renforcer le leadership de l'Etat dans la gouvernance, la coordination, le pilotage stratégique et opérationnel de l'aide pour contribuer à l'atteinte des objectifs de développement durable.

En tant que membre du groupe des pays les moins avancés des Nations Unies, le Mali bénéficie, à l'instar des autres pays de cette catégorie, de l'APD de la part de Partenaires bilatéraux et multilatéraux et a accès aux guichets des prêts concessionnels des Banques internationales et régionales de Développement.

Le volume de l'appui de ces PTF a atteint en termes de décaissement un montant record de 1 063 milliards et 1 024 milliards respectivement en 2013 et 2014 sous l'effet de l'élan de solidarité que la communauté internationale a manifesté avec le Mali lors de la Conférence de Bruxelles du 15 mai 2013. En 2012, les PTF avaient arrêté la coopération financière avec le Mali ce qui explique la chute du niveau du financement extérieur. En 2015 et 2016, la mobilisation du financement extérieur est retombée à son niveau antérieur.

Tableau 9 : Evolution de l'APD décaissé en milliards de FCFA

2011	2012	2013	2014	2015	2016
554	305	1063	1024	711	651

Source : cadre de ressources externes à moyen Terme. SHA

Ces appuis sont mobilisés à travers divers sources.

Tableau 10 : Evolution des appuis des groupes de PTF du Mali entre

Sources de Financement	2014	%	2015	%	2016	%	2018* ⁴	%	2019*	%	2020*	%
Union Européenne et Etats Membres	257,2	25,1	217,1	30,5	176,4	27,1	334,4	38,3	181,8	36,6	91,7	49,9
Banque de Développement	132,2	12,9	197,5	27,7	215,1	33,1	293,2	33,6	149,7	30,1	65,5	35,6
Autres Coopérations bilatérales OCDE hors UE	371,2	36,2	161,1	22,6	164,9	25,3	91,5	10,5	81,0	16,3	11,0	6,0
Système des Nations-Unies	224,1	21,9	103,2	14,5	85,7	13,2	140,3	16,1	71,6	14,4	15,7	8,5
Autres dont Pays Emergents	39,7	3,9	32,9	4,6	8,6	1,3	13,1	1,5	13,1	2,6	0,0	0,0
Total général	1024,4	100	711,8	100	650,7	100	872,5	100	497,0	100	183,9	100

Source : cadre de ressources externes à moyen Terme. SHA

L'Union européenne et ses Etats membres ont décaissé en 2016 27,10% du volume total de l'APD. Avec 30,5% du décaissement total en 2015, l'UE perd sa première place de groupe de PTF pourvoyeur de ressources externes au Mali au profit des Banques de développement (33,6%). Malgré le contexte sécuritaire toujours difficile, la part du SNU est en baisse régulièrement dans le total de l'APD. Le groupe "Autres Coopérations bilatérales OCDE hors UE" a contribué entre 2014 et 2016 à hauteur de 29,2% de l'APD mobilisées. Sur la période 2018-2020, en dépit de la régularité et la montée en puissance des Banques de développement, la DUE et ses Etats membres devraient être les premiers pourvoyeurs d'APD au Mali.

L'aide projet est toujours prédominante dans les fonds décaissés (83,8%). Près de 55% des appuis étaient inscrits hors Budget d'Etat entre 2014 et 2016, ce qui est en porte à faux avec la Déclaration de Paris sur l'efficacité de l'aide.

*4 : 2018, 2019, 2020 étaient des prévisions.

Tableau 11 : Evolution de l'APD par instruments d'acheminement de l'aide.

Instruments	2014	%	2015	%	2016	%	2018*	%	2019*	%	2020*	%
Appui projet non-inscrit au budget d'Etat	587,5	57,4	383,2	53,8	328,1	50,4	465,5	53,4	274,6	55,2	96,5	52,5
Appui projet inscrit au budget d'Etat	332,9	32,5	163,1	22,9	206,7	31,8	283,6	32,5	193,4	38,9	86,7	47,1
Appui Budgétaire Général	92,4	9,0	144,9	20,4	105,3	16,2	115,9	13,3	28,3	5,7	0,0	0,0
Appui Budgétaire Sectoriel	10,4	1,0	18,9	2,7	7,6	1,2	2,5	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Appui Budgétaire Décentralisé	1,2	0,1	1,5	0,2	3,1	0,5	5,0	0,6	0,7	0,1	0,7	0,4
Total général	1024	100	711,6	100	650,7	100	872,5	100	497,0	100	183,9	100,0

Source : cadre de ressources externes à moyen Terme. SHA

L'appui projet non-inscrit au Budget d'Etat est principalement pratiqué par tous les PTF. La Banque mondiale, la Banque africaine de développement, la Délégation de l'Union européenne et la Fonds monétaire international font de l'appui budgétaire général. Seul le Canada pratique de l'appui budgétaire sectoriel dans les secteurs de l'éducation et de la santé tant dis que la Suisse est le seul à faire de l'appui budgétaire sectoriel décentralisé.

Les appuis des PTF se font essentiellement sous forme de don, le Mali appartenant à la catégorie des pays les moins avancés.

Tableau 12 : Evolution de l'APD par nature

Nature/Ans	2014	%	2015	%	2016	%	2018	%	2019	%	2020	%
Dons	876,5	85,6	534,6	75,1	475,2	72,0	617,1	70,7	344,6	69,3	125,2	68,1
Prêts	147,9	14,4	177,0	24,9	176,0	28,0	255,4	29,3	152,4	30,7	58,7	31,9
Total	1024,4	100	711,7	100	650,7	100	872,5	100	497,0	100	183,9	100

Source : cadre de ressources externes à moyen Terme. SHA

En effet les dons représentent les trois quarts de l'aide enregistrée, avec 72% en 2016, contre (28%) de prêts. On constate une brusque augmentation des prêts de 2014 à 2015 (10,5 points). Les Banques de développement sont les principaux créanciers, suivis des autres PTF dont les émergents.

Les Pays de l'UE et ses Etats membres, les autres coopérations bilatérales OCDE et le Système des Nations-Unies font essentiellement des dons.

L'aide spécifique au commerce est marginale dans l'APD globale. En 2017 et 2018, son volume prévisionnel s'élevait à 196,8 millions de FCFA. (Source CRMT).

Si les contraintes sont liées aux conditions géographiques et climatiques, à la faible valorisation de ses ressources naturelles et à l'enclavement, les obstacles au développement sont relatifs à la forte croissance démographique, à l'analphabétisme, à la faiblesse des infrastructures de base pour le développement.

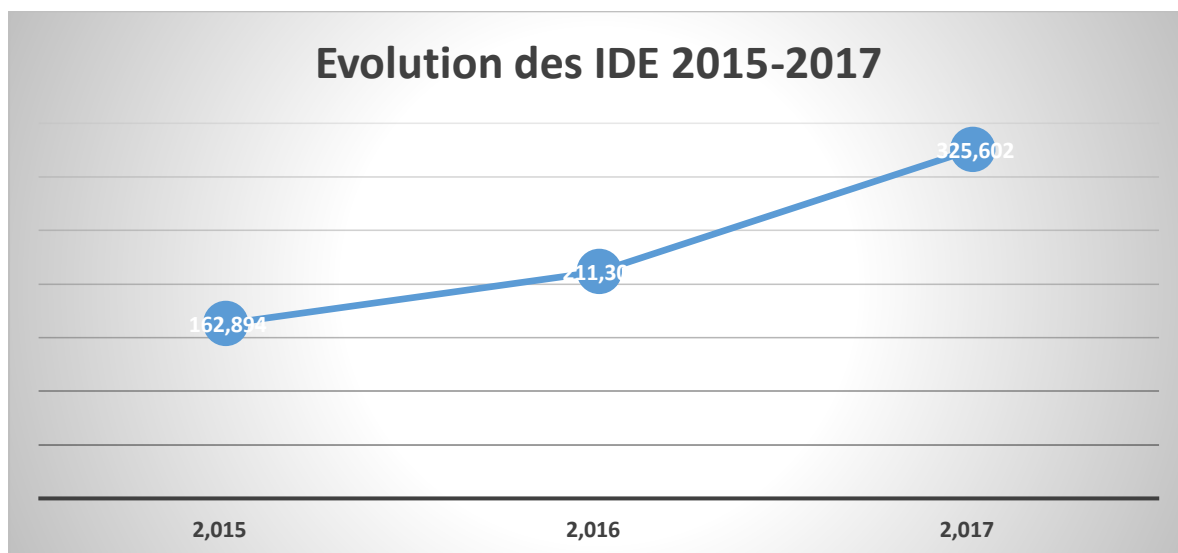
Les principales contraintes à l'efficacité de l'aide sont entre autres :

- faible leadership de l'administration sur l'aide ;
- le manque de respect des PTF des principes des engagements internationaux relatifs à l'efficacité de l'aide et une coopération efficace au service du développement.

8.3. Les investissements directs étrangers au Mali

La dynamique observée au cours de la période 2008 à 2012 s'est brutalement arrêtée en 2012 avec la crise multidimensionnelle du Mali. Depuis, on observe une baisse continue des IDE qui sont passés de 398 millions \$US en 2012 à 153 millions \$US en 2015 (source CNUCED), malgré la promulgation d'un nouveau code des investissements en 2012.

Les IDE ont amorcé une hausse à partir de 2015 avec 162 894 millions de F CFA, en 2016 avec 211 300 millions de F CFA et en 2017 avec 325 602 millions de F CFA (source BCEAO 2017).



Les réformes et stratégies destinées à accroître le volume des IDE au Mali :

- Les réformes spécifiques contenues dans le Plan Stratégique Opérationnel des Réformes du Cadre des Affaires ;
- La Politique Nationale de Promotion des Investissements (PNPI) ;
- L'institutionnalisation en cours du Forum « Invest in Mali » dont la première édition s'est tenue en décembre 2017 ;
- La réalisation en cours d'une étude d'« image building » destinée à changer la perception négative du pays et inciter les investisseurs potentiels à investir au Mali ;
- La relecture en cours du code des investissements qui inclue une proposition de mise en place d'un guichet « Diaspora » destiné à « capter » et mieux utiliser les importants flux financiers transférés par les maliens de l'étranger ;
- La mise en place d'une stratégie de diplomatie économique ;

- Le renforcement des capacités en matière de négociation des accords bilatéraux et multilatéraux de promotion et de protection des investissements ainsi que des accords de libre-échange.

8.4. Le secteur privé

Depuis plus d'une décennie, le Mali s'est engagé dans des réformes ambitieuses visant à mieux s'intégrer dans l'économie mondiale et à promouvoir son secteur privé. Représentant une volonté clairement affichée, ces mesures ont eu un impact positif sur l'économie avec un taux de croissance moyen de plus de 5% les cinq dernières années.

Le cadre juridique et institutionnel des Partenariats Public-Privé est régi au Mali par la Loi N° 2016-061 du 30 décembre 2016. L'objectif de ces réformes institutionnelles et structurelles, est de veiller à la mise en œuvre des grandes orientations des politiques et stratégies d'amélioration du climat des affaires en vue d'assurer la promotion des investissements, créer les conditions de développement des entreprises et de réduire la pauvreté.

Malgré ces multiples efforts déployés par le Gouvernement, le développement des entreprises d'une manière générale et des PME en particulier continue de faire face à des contraintes et des défis majeurs, notamment la prédominance du secteur informel, la faiblesse de la gouvernance d'entreprise, l'insuffisance de ressources humaines qualifiées, l'insuffisance des infrastructures et la difficulté d'accès au financement bancaire adapté aux entreprises.

De façon spécifique, les difficultés se situent à deux (02) niveaux :

Difficultés structurelles portent sur :

- l'insuffisance d'infrastructures de base ;
- le coût élevé des facteurs de production;
- la vétusté des équipements et matériels de production ;
- le coût élevé de l'énergie;
- la faible articulation entre l'industrie, la recherche et les autres secteurs de l'économie ;
- la mauvaise pratique des affaires ;
- la concurrence déloyale ;
- les procédures, délais et coûts liés à l'obtention des licences administratives sont très élevés ;
- les difficultés liées à la libre circulation des hommes et des biens dans l'espace communautaire (UEMOA, CEDEAO)

Difficultés conjoncturelles sont :

- la mauvaise application des textes réglementaires ;
- la concurrence déloyale dans l'UEMOA (non application du TEC) ;
- l'accès difficile au financement ;
- le taux élevé de l'impôt sur les sociétés ;
- le coût excessif de l'emploi ;
- le poids de l'informel dans l'économie.

Pour ce faire, nous recommandons :

1. Solutions structurelles :

- Accélérer la mise en place d'un fonds national d'investissement pour les entreprises industrielles ;
- Accélérer l'opérationnalisation du Guichet Unique pour le commerce extérieur et le transport ;
- Mettre en œuvre le TRIE sur les corridors de desserte du Mali ;
- Créer des aires de stationnements pour les véhicules de transports de marchandises ;
- Interconnecter les systèmes informatiques des douanes particulièrement ceux de la Côte d'Ivoire et du Sénégal ;
- Supprimer les tracasseries subis par les opérateurs économiques sur les corridors par la gestion privée des corridors ;
- Supprimer l'entrepôt (régime suspensif) à l'entrée des produits finis qui concurrencent l'industrie nationale ;
- Réduire le coût de cession des parcelles des zones industrielles ;
- Interdire l'attribution des parcelles à usage d'habitation dans les zones industrielles et annuler celles déjà attribuées ;
- Revoir à la baisse les tarifs d'électricité pour les entreprises industrielles ;
- Abaisser l'impôt sur les sociétés à 25% au lieu de 30% actuellement et plafonner l'impôt minimum forfaitaire (IMF) par palier ;
- Améliorer la qualité des ressources humaines par la formation en l'alternance (Ecole / en entreprise) ;
- Réduire les prélèvements fiscaux liés à l'emploi formel ;
- Privilégier l'approche Grappe ;
- Cibler les PME des secteurs spécifiques ou filières porteuses de croissance à convenir dans un esprit de consensus avec tous les acteurs ;
- Prendre en compte l'approche genre, l'entrepreneuriat jeune, les handicapés, les Maliens de l'extérieur, l'innovation technologique et l'économie numérique ;
- Faire le plaidoyer auprès des départements ministériels concernés pour une bonne mise en œuvre des recommandations issues des sessions des cadres cadre de concertation Etat-secteur privé.
- Etablir un dialogue efficace avec le secteur privé.

2. Solutions conjoncturelles :

- Supprimer la taxe sur les activités financières ;
- Dynamiser les structures techniques chargées de la lutte contre la fraude et la concurrence déloyale ;
- Appliquer le TEC aux produits frauduleusement originaires de l'UEMOA et de la CEDEAO dont l'agrément TPC est contestable ;
- Appliquer rigoureusement les valeurs de référence aux produits non originaires.

8.5. La coopération Sud-Sud

La Coopération Sud-Sud est une coopération entre pays en développement, orientée vers leur développement autonome et dans laquelle ces pays mènent une coopération technique et économique tout en approfondissant leur collaboration réciproque

Ainsi, pour soutenir le secteur privé, les initiatives suivantes ont été mises en place :

- l'instauration de la rentrée économique, un cadre de concertation de haut niveau entre l'Etat et le secteur privé, présidé par le Président de la République ;
- l'opérationnalisation du Comité mixte Etat/Secteur privé, présidé par le Chef de Gouvernement ;
- l'adoption de la Loi d'Orientation Agricole à travers l'organisation et la diversification des filières de production, la création et l'amélioration des échanges, la collecte et la diffusion des informations sur les transactions, les prix, le suivi des normes et qualités, l'émergence d'un secteur privé doté de capacités techniques et financières suffisantes, la conception d'une fiscalité et une politique d'investissement à la fois incitatives et adaptées au développement des filières,... ;
- l'adoption de la Loi d'Orientation du Secteur Privé (LOSP) et son décret d'application, qui dont l'objectif général est de contribuer à la réalisation d'une croissance forte et soutenue capable de créer des emplois durables et de réduire la pauvreté ;
- le Cadre Intégré d'Assistance lié au commerce à travers les mesures trans-sectorielles telles que l'amélioration des conditions du fret aérien, l'amélioration de la qualité des statistiques du commerce extérieur, la dynamisation des actions de promotion de la qualité et les mesures sectorielles ayant pour objectifs, le renforcement et l'élargissement du système d'information du marché, l'amélioration de la compétitivité des produits (riz, coton, arachide, karité, sucre, fruits et légumes, viande, cuirs et peaux, volailles, poisson et gomme arabique), le renforcement des associations du secteur privé ;
- la mise en œuvre de plusieurs programmes et projets de soutien au secteur privé dont le PACEPEP (DANIDA), un programme d'appui au secteur privé agricole.

Aussi, des structures spécialisées ont été créées. Il s'agit de : l'Agence pour la Promotion des Investissements (API-MALI) ; la Cellule Technique des Reformes du Climat des Affaires (CTRCA) ; l'Agence pour la Promotion des Exportations (APEX) ; l'Agence Malienne de Normalisation et de Promotion de la Qualité (AMANORM) ; le Bureau de Restructuration et de Mise à Niveau des Entreprises (BRMNE) ; le Centre Malien pour la promotion de la Propriété Intellectuelle (CEMAPI) ; le Centre de Développement du secteur Agroalimentaire (CDA) ; le Secrétariat Technique Permanent du Conseil Supérieur du Secteur Privé (STP/CSSP).

Le soutien international à la Coopération Sud-Sud se fait à différents niveaux :

- **Le Plan d'Action de Buenos Aires Pour la Coopération Technique Entre les Pays en Développement (1978)**

Une conférence internationale sur la coopération technique entre les pays en développement (CTPD) a été organisée avec le soutien des Nations Unies en 1978 à Buenos Aires, en Argentine, avec comme résultat l'adoption du « Plan d'action de Buenos Aires ».

Le Plan d'action recommande des mesures spécifiques articulées en trente-huit points au titre des actions à adopter au sujet de la promotion de la CTPD. En particulier, certaines mesures sont spécifiquement recommandées pour soutenir la coopération Sud-Sud.

- **Conférences et initiatives des Nations Unies**

Différentes initiatives ont été entreprises, notamment par l'Assemblée générale des Nations Unies, afin de promouvoir les efforts pour la coopération Sud-Sud. Parmi les plus récentes, on peut citer notamment les conclusions du rapport du Secrétaire général intitulé « État de la

coopération Sud-Sud » présenté à la cinquante-sixième session de l'Assemblée générale des Nations Unies (novembre 2001), ainsi que de celui intitulé « Mesures pour promouvoir et faciliter la coopération Sud-Sud » soumis à la cinquante-septième session de l'Assemblée générale des Nations Unies tenue en juillet 2002. Il est à noter que des « Conférences de haut niveau sur la coopération Sud-Sud » bisannuelles ont été organisées grâce à la coordination du PNUD. Au cours de celles-ci, les progrès accomplis suite aux efforts des pays donateurs émergents en matière de coopération Sud-Sud et des autres donateurs sont examinés.

- **Le Groupe des 77**

Lors de la première Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) de 1964, soixante-dix-sept pays en développement ont fondé le Groupe des 77 (G77) afin de collaborer dans la recherche de bénéfices économiques communs. Ensuite, en adoptant eux-mêmes des résolutions et des décisions relatives à la coopération Sud-Sud, y compris « Le Programme d'action de Caracas pour la coopération économique entre pays en développement » (CEPD) de 1981 et la « Déclaration et le Plan d'action de San-José (Etats Unis) » de 1997 qui révisait le plan précédent, puis en intégrant celles-ci dans les projets de résolution des Nations Unies, les membres du Groupe s'efforcent donc activement de promouvoir la coopération Sud-Sud (CEPD et CTPD) sous l'angle de l'autonomie collective du Sud, par exemple en appuyant la mise en œuvre de projets grâce au Fonds d'affectation spéciale Perez-Guerrero.

Récemment, dans le Programme d'action de La Havane adopté lors du premier Sommet du Sud, organisé à La Havane (Cuba), en avril 2000, la nécessité de la coopération Sud-Sud a été soulignée comme l'un des moyens efficaces de répondre aux problèmes générés par la mondialisation. D'autre part, une « Conférence de haut niveau du G77 sur la coopération Sud-Sud » s'est tenue du 16 au 18 décembre 2003 à Marrakech, au Maroc, durant laquelle, l'état de progression du « Programme d'action de la Havane » a été rapporté, une évaluation intermédiaire a été effectuée, et des mesures pour la promotion ultérieure de la coopération Sud-sud ont été discutées.

- **La Commission Sud**

La Commission Sud est une commission internationale indépendante fondée en 1987 et composée de vingt-sept hommes politiques, intellectuels et diplomates renommés de pays en développement. Dans « Le défi au sud » adopté lors de sa dernière assemblée en 1990, la Commission du Sud expose la nécessité de la coopération Sud-Sud en fonction d'un contexte de recherche d'une réforme du système économique international (commerce international des produits primaires du Sud et des produits industriels du Nord) dominé par les pays du Nord, au moyen d'actions engagées non pas dans des relations bilatérales individuelles entre les pays du Sud et du Nord, mais collectivement par l'entraide mutuelle entre les pays du Sud.

Actuellement, en tant qu'organisme continuateur de cette action, le Centre du Sud offre au sujet des pays du Sud des informations, des résultats d'analyses et des conseils sur l'économie internationale, la société et la politique.

XI. SUIVI ET EXAMEN

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAV, des difficultés sont apparues en termes de suivi-évaluation des actions du Programme. Il s'agit entre autres :

- l'institutionnalisation d'un cadre de suivi ;
- la non tenue de façon régulière des réunions ;
- la mobilité des agents chargés du PAV au niveau des différents secteurs ;
- les changements institutionnels ;
- la non tenue des ateliers d'information et de sensibilisation à l'endroit des parties prenantes.

Face à ces constats, le Gouvernement avait envisagé la mise en place d'un Comité d'orientation et d'un Comité Technique de Suivi du PAV. Un Plan d'actions est même élaboré avec des indicateurs de suivi.

Cependant, depuis 2018, le Mali vit une crise sécuritaire et sociopolitique qui s'est caractérisée par le retrait de la plupart des bailleurs de fonds. La quasi-totalité des projets de développement sont entièrement financés sur le budget de l'Etat qui fait face à plusieurs sollicitations dans le domaine de la sécurité, de la santé, de l'éducation et de l'agriculture.

XII. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Il ressort de l'analyse des progrès réalisés qu'en plus du contexte sociopolitique et sécuritaire caractérisé par des attentats et autres attaques par les terroristes de paisibles populations, plusieurs défis et contraintes ont émaillé la mise en œuvre du PAV :

- institutionnaliser un cadre de suivi du PAV ;
- renforcer les structures impliquées dans la facilitation du commerce extérieur ;
- procéder à une analyse des besoins en vue d'une extension du réseau ferroviaire vers d'autres corridors notamment vers la Guinée ;
- appuyer la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement des exportations ;
- vulgariser le système de suivi électronique des véhicules ;
- procéder à la relecture des textes relatifs aux zones franches ;
- suivre les engagements bilatéraux et multilatéraux du Mali dans les domaines de la facilitation des échanges ;
- développer des Centres et des filières de formation adaptés à divers niveaux de qualifications requis dans les professions du commerce, du transport et dans les administrations de tutelle ;
- organiser une large concertation sur la révision du Code des Douanes afin de donner à tous les acteurs concernés une réelle appropriation de l'AFE ;
- appliquer le TRIE sur l'ensemble des corridors ;
- financer la mise en œuvre du Plan d'actions prioritaires de la politique nationale des transports et celle de développement du commerce ;
- mettre en place le Guichet Unique du commerce extérieur ;
- opérationnaliser le Trade portail ;

- appuyer les groupes thématiques de la Commission Nationale de Négociations Commerciales ;
- élaborer et mettre en œuvre la stratégie nationale de développement du commerce des services ;
- moderniser les instruments juridiques communautaires pour faciliter leur application.