



RAPPORT PAYS

Infrastructure du Mali: Une perspective continentale

Cecilia M. Briceño-Garmendia et Carolina Dominguez et Nataliya Pushak

JUIN 2011

Infrastructures Africaines | Une transformation impérative

INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

© 2011 Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale
1818 H Street, NW
Washington, DC 20433 USA
Téléphone : 202-473-1000
Internet : www.worldbank.org
E-mail : feedback@worldbank.org

Tous droits réservés

Une publication de la Banque mondiale

La Banque mondiale
1818 H Street, NW
Washington, DC 20433 USA

Les constats, interprétations et conclusions exprimés dans cet ouvrage sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues des Administrateurs de la Banque internationale pour la reconstruction et le développement/Banque mondiale ni des États qu'ils représentent. La Banque mondiale ne garantit pas l'exactitude des données figurant dans cet ouvrage. Les frontières, couleurs, dénominations et autres informations reprises dans les cartes géographiques qui l'illustrent n'impliquent aucun jugement de la part de la Banque mondiale quant au statut légal d'un quelconque territoire, ni l'aval ou l'acceptation de ces frontières.

Droits et autorisations

Le matériel contenu dans cette publication est protégé par la loi sur le droit d'auteur. La copie ou la communication sans autorisation de parties ou de la totalité de ce travail peuvent être considérées comme une violation des lois en vigueur. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement/la Banque mondiale encourage la diffusion de son travail et accorde habituellement dans des délais assez brefs la permission d'en reproduire des parties.

Pour obtenir l'autorisation de photocopier ou reproduire une quelconque partie de cet ouvrage, veuillez en faire la demande, accompagnée de toute l'information nécessaire, auprès du Copyright Clearance Center Inc., 222 Rosewood Drive, Danvers, MA 01923, USA ; téléphone : 978-750-8400 ; fax : 978-750-4470 ; Internet : www.copyright.com.

Toute autre question relative aux droits et licences, y compris les droits subsidiaires, doit être adressée à l'Office of the Publisher, Banque mondiale, 1818 H Street, NW, Washington, DC 20433, USA ; fax : 202-522-2422 ; email : pubrights@worldbank.org.



À propos de l'AICD et de ses rapports pays

Cette étude fait partie du Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD), un projet dont l'ambition est de développer la connaissance de l'infrastructure physique africaine dans le monde. L'AICD constitue une base qui servira de référence pour mesurer les futures améliorations de l'infrastructure, et assurer ainsi un suivi des résultats de l'aide internationale. Elle offrira également une base empirique solide à la détermination des priorités d'investissement et à la conception des réformes des politiques dans le secteur des infrastructures en Afrique.

L'AICD est le fruit d'un effort sans précédent de collecte de données économiques et techniques détaillées sur les secteurs infrastructurels africains. Le projet a produit une série de rapports originaux sur les dépenses publiques, les besoins de dépenses et les performances de chacun des principaux secteurs infrastructurels, à savoir l'énergie, les technologies de l'information et de la télécommunication, l'irrigation, les transports ainsi que l'eau et assainissement. L'ouvrage *Infrastructures africaines : une transformation impérative*, publié par la Banque mondiale et l'Agence française de développement en novembre 2009, fait la synthèse des constats les plus significatifs de ces rapports.

Le propos principal des rapports pays de l'AICD est de comparer les performances des secteurs et de quantifier les principaux écarts de financement et d'efficacité existant au niveau du pays. Ces rapports sont particulièrement intéressants pour les décideurs politiques nationaux et les partenaires au développement actifs dans les pays concernés.

L'AICD a été préparé à la demande du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) suite au Sommet 2005 du G-8 (Groupe des huit) de Gleneagles en Écosse. Ce sommet avait souligné l'importance d'accélérer le financement international des infrastructures pour soutenir le développement de l'Afrique.

La première phase de l'AICD s'est concentrée sur 24 pays représentant ensemble 85 % du produit intérieur brut, de la population et des flux de l'aide aux infrastructures en Afrique subsaharienne. Il s'agit de l'Afrique du Sud, du Bénin, du Burkina Faso, du Cameroun, du Cap-Vert, de la Côte d'Ivoire, de l'Éthiopie, du Ghana, du Kenya, du Lesotho, de Madagascar, du Malawi, du Mozambique, de la Namibie, du Niger, du Nigeria, de l'Ouganda, de la République démocratique du Congo, du Rwanda, du Sénégal, du Soudan, de la Tanzanie, du Tchad et de la Zambie. Une deuxième phase du projet se propose d'étendre la couverture de façon à inclure autant d'autres pays africains que possible. Conformément à la genèse du projet, le propos principal de l'AICD est de couvrir les 48 pays du sud du Sahara qui sont confrontés aux défis d'infrastructure les plus sévères. Certains volets de l'étude portent également sur les pays d'Afrique du Nord de façon à fournir au lecteur un contexte de référence plus large. À défaut d'indication contraire, dans ce rapport, le terme « Afrique » est utilisé en tant qu'abréviation pour « Afrique subsaharienne ».

La Banque mondiale a réalisé l'AICD sous la supervision d'un comité de pilotage où sont représentés l'Union africaine, le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), les communautés économiques

INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

régionales africaines, la Banque africaine de développement (BAD), la *Development Bank of Southern Africa* (DBSA) et les principaux bailleurs de fonds du secteur des infrastructures.

Le financement de l'AICD provient d'un fonds fiduciaire multidonateurs dont les principaux contributeurs sont le Département pour le développement international du Royaume-Uni (DfID), le *Private Public Infrastructure Advisory Fund* (PPIAF), l'Agence française de développement (AFD), la Commission européenne et la *KfW Entwicklungsbank* de la République fédérale d'Allemagne. Un groupe de représentants éminents du monde politique et universitaire de l'Afrique et d'ailleurs ont procédé à l'examen par les pairs des principaux produits de l'étude afin d'en garantir la qualité technique. Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) et le Programme d'alimentation en eau et assainissement (WSP) ont apporté leur assistance technique à la collecte des données et à l'analyse de leurs secteurs respectifs.

Les rapports AICD ainsi que les données qui les sous-tendent sont disponibles sur le site interactif <http://www.infrastructure.africa.org> qui permet à ses utilisateurs de télécharger des rapports de données sur mesure et de procéder à diverses simulations. Beaucoup des produits de l'AICD seront repris dans la Série Documents de travail consacrés à la recherche sur les politiques de la Banque mondiale. Les demandes relatives à la disponibilité des données doivent être adressées aux éditeurs, à la Banque mondiale, Washington, DC.



Table des matières

| | |
|--|-----------|
| Remerciements | 4 |
| Synopsis | 5 |
| La perspective continentale | 6 |
| Pourquoi l'infrastructure a-t-elle de l'importance ? | 7 |
| L'état des infrastructures au Mali | 8 |
| Routes | 15 |
| Chemins de fer | 19 |
| Alimentation en eau et assainissement | 23 |
| Énergie | 28 |
| Technologies de l'information et de la communication | 37 |
| Financement des infrastructures du Mali | 45 |
| Que peut-on faire de plus dans les limites des ressources existantes ? | 48 |
| Écart de financement annuel | 51 |
| Que peut-on faire d'autre ? | 52 |
| Bibliographie | 54 |
| Général | 54 |
| Croissance | 54 |
| Financement | 54 |
| Technologies de l'information et de la télécommunication..... | 54 |
| Irrigation | 55 |
| Énergie..... | 55 |
| Transport..... | 55 |
| Alimentation en eau et assainissement..... | 56 |
| Autres..... | 56 |

Remerciements

Ce document a largement bénéficié de la contribution des spécialistes sectoriels de l'équipe de l'AICD, et plus spécialement de Dick Bullock pour les chemins de fer, Mike Mundy pour les ports, Heinrich Bofinger pour le transport aérien, Rupa Ranganathan pour l'énergie, Carolina Dominguez pour l'alimentation en eau et assainissement, Michael Minges et Rebecca Meyer pour les technologies de l'information et de la communication, Alberto Nogales pour les routes, Nataliya Pushak pour la dépense publique, et Alvaro Federico Barra pour l'analyse spatiale.

Il est basé sur les données récoltées par des consultants locaux et a grandement profité des commentaires fournis par les collègues des équipes pays de la Banque mondiale concernées, notamment Ousmane Diagana (directeur pays), Moctar Thiam (responsable secteur), Christian Vang Eghof (responsable pays), Matar Fall et Zie Coulibaly (eau et assainissement), Fabio Galli, Papa Mamdou Fall, Pierre Pozzo di Borgo et Lucien André Aegerter (transport), Koffi Ekouevi et Phillippe Durand (énergie), Boutheina Guernazi (TIC), ainsi que Ibrahim Mamane et Afua Sarkodie (consultants locaux)

Synopsis

Au cours des dernières années, l'économie du Mali s'est développée régulièrement à un taux de plus de 5 % par an, grâce aux progrès de l'exploitation aurifère, de la production céréalière et des télécommunications. La situation enclavée du pays, associée à la répartition très inégale tant de sa population que de ses activités économiques entre le nord aride et le sud beaucoup plus riche représente un défi pour sa capacité à maintenir ce rythme de croissance. Ces deux aspects définissent et constituent un défi pour le développement et les agendas des infrastructures du Mali.

Le Mali est très dépendant des corridors régionaux de transport et des infrastructures régionales. Son accès aux ports est assuré par trois corridors internationaux (Tema-Ouagadougou-Bamako, Dakar-Bamako et Abidjan-Ferkessédougou-Bamako). Son utilisation des ressources en eau pour l'irrigation ainsi que l'hydroélectricité est liée aux accords internationaux transfrontaliers pris avec les pays voisins. La distribution d'électricité à des coûts raisonnables n'est possible à court terme que grâce aux échanges d'électricité au sein du Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest. Le progrès constant dans les télécommunications dépend des connexions aux câbles sous-marins passant par le Cameroun et le Sénégal.

Jusqu'ici, le choix stratégique du pays de se concentrer sur l'agenda régional a porté ses fruits et des décisions institutionnelles cruciales apportent de nombreux changements positifs. Plus de 80 % des sections maliennes des corridors routiers de l'Afrique de l'Ouest sont maintenues en bon état ou dans un état acceptable, fournissant aux principales zones de production du sud un accès alternatif aux ports en eaux profondes de Dakar, Abidjan, Takoradi, Tema et Lomé. La sécurité du transport aérien s'est améliorée, grâce à la réhabilitation des aéroports locaux, notamment de Bamako, et à la restructuration de l'Autorité malienne de l'aviation civile en vue d'augmenter son autonomie et de garantir l'harmonisation des normes de transport aérien dans toute l'Afrique de l'Ouest. Le Mali a également libéralisé avec succès ses marchés de la téléphonie mobile, avec un accès de près de 40 % en 2008. Les accords d'itinérance et la concurrence entre pays ont maintenu les prix de la téléphonie mobile à un bas niveau. L'accès à l'électricité au Mali a plus que doublé au cours des dix dernières années, en partie grâce à l'introduction d'un programme d'électrification rurale (AMADER), apparemment réussi, qui a étendu l'accès à plus de 36 000 ménages ruraux.

Mais les infrastructures du Mali restent confrontées à des défis majeurs. Le plus grand concerne peut-être le secteur de l'énergie. Le coût de production de l'énergie au Mali figure est l'un des plus élevés de la région (0,33 à 0,39 dollar EU par kilowattheure), et fait obstacle au développement de l'accès des ménages non desservis. Malgré des réalisations récentes, environ 17 % seulement de la population jouit d'un accès à l'électricité, bien moins que dans d'autres pays à faible revenu du continent. De plus, le prix de l'électricité d'environ 0,20 dollar EU par kilowattheure, bien que relativement élevé, est pourtant insuffisant pour couvrir les coûts. Le parc de production doit être diversifié, ce qui impliquera d'exploiter le potentiel hydroélectrique du pays et d'accroître la dépendance vis-à-vis des importations.

L'alimentation en eau et assainissement (AEA) constitue un autre défi. La restructuration d'EDM en vue de séparer ses services d'électricité de ses fonctions d'AEA est devenue urgente. Cette séparation est nécessaire pour mieux répartir les coûts, améliorer l'efficacité, et développer des partenariats efficaces avec le secteur privé dans les domaines très différents de l'eau et de l'énergie.

INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

Pour répondre aux besoins d'infrastructures publiques du Mali, une dépense de plus d'1 milliard de dollars EU par an devra être réalisée de manière continue, en fonction des technologies et des critères choisis. L'AEA et l'énergie représentent la plus grosse part de ce total, environ un tiers chacune.

Si l'on tient compte de toutes les sources de dépenses, le Mali a dépensé en moyenne 555 millions de dollars EU par an pour ses infrastructures à la fin des années 2000. Ce chiffre représente environ 10 % du PIB, une part relativement élevée par rapport à d'autres pays africains, mais néanmoins d'environ la moitié seulement de la part dépensée par la Chine pour ses infrastructures au cours des dernières années. L'investissement constitue environ 60 % de la dépense totale dans les infrastructures. La dépense dans l'AEA représente une part étonnamment faible de la dépense publique totale, dont les transports, l'énergie et les TIC ont absorbé des parts plus importantes (en tout, environ 85 % du total). Le secteur public (par le biais des impôts et des redevances des usagers) et l'aide publique au développement sont les sources d'investissement les plus importantes, suivis de loin par les fonds privés. Au total, 200 millions de dollars EU sont perdus tous les ans en inefficacités, principalement le décalage entre les tarifs et les coûts dans le secteur de l'énergie. Seules une modification du parc de production et une baisse significative des coûts de production permettront au Mali de réduire cette inefficacité à long terme. Par contre, une augmentation des tarifs au niveau de recouvrement des coûts serait inabordable pour une part importante de la population.

La comparaison des besoins de dépense avec le total des dépenses actuelles et des gains d'efficacité potentiels fait apparaître un écart de financement d'environ 283 millions de dollars EU par an, soit 5,1 % du PIB, principalement dans le domaine de l'eau et assainissement, et, dans une moindre mesure, des transports. Il faudra probablement plus de dix ans au Mali pour atteindre les objectifs infrastructurels indicatifs décrits dans ce rapport. Dans l'hypothèse d'un maintien de la dépense et de l'efficacité actuelles, il lui faudrait plus de 50 ans. Néanmoins, en combinant une augmentation du financement, une amélioration de l'efficacité et des innovations destinées à réduire les coûts, il serait possible de ramener ce délai à 15 ans.

La perspective continentale

Le Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD) a recueilli et analysé des données exhaustives sur les infrastructures de plus de 40 pays subsahariens, dont le Mali. Les résultats ont été présentés dans des rapports consacrés aux différents secteurs des infrastructures (TIC, irrigation, énergie, transport, eau et assainissement) et aux différents domaines des politiques (notamment les besoins d'investissement, les coûts budgétaires et les performances sectorielles).

Ce rapport présente les principales conclusions de l'AICD pour le Mali, et permet de comparer la situation des infrastructures du pays à celle de ses pairs africains. Le Mali étant un pays pauvre mais stable, sa situation sera comparée à deux groupes de références africains : les pays non fragiles à faible revenu et les pays à revenu intermédiaire. Des comparaisons détaillées seront également effectuées avec ses voisins immédiats appartenant à la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).

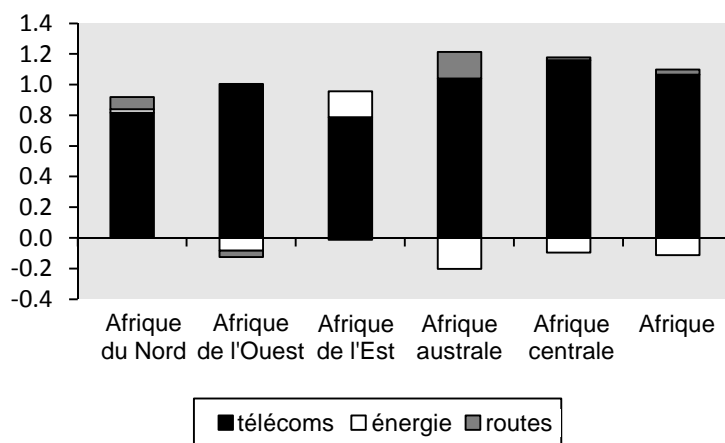
L'étude a soulevé plusieurs problèmes méthodologiques. Tout d'abord, les données ayant été collectées dans plusieurs pays, un décalage dans le temps est inévitable. L'AICD couvre la période allant de 2003 à 2008. La plupart des données techniques présentées concernent l'année 2007 (l'année disponible la plus récente), tandis que pour les données financières, une moyenne a généralement été établie sur la période disponible afin de compenser l'effet des fluctuations à court terme. Ensuite, il a fallu normaliser les indicateurs et les analyses pour assurer la cohérence et permettre des comparaisons entre les pays. Certains des indicateurs présentés ici peuvent donc être légèrement différents de ceux qui sont habituellement présentés et examinés dans les pays.

Pourquoi l'infrastructure a-t-elle de l'importance ?

Comme sur le reste du continent, la croissance de l'Afrique de l'Ouest s'est nettement améliorée dans les années 2000 par rapport aux années 1990. L'amélioration totale des taux de croissance par habitant a été estimée à 2 points de pourcentage, dont 1,1 peut être attribué à une amélioration des politiques structurelles et 0,9 à celle des infrastructures. Cette contribution est principalement due à la révolution des TIC, tandis que les infrastructures énergétiques déficientes ont freiné la croissance (Figure 1).

Figure 1. Les infrastructures ont beaucoup contribué à la croissance économique, mais pourraient le faire encore plus

Contribution des infrastructures à la croissance économique annuelle par habitant dans les régions africaines, 2003–07, en points de pourcentage



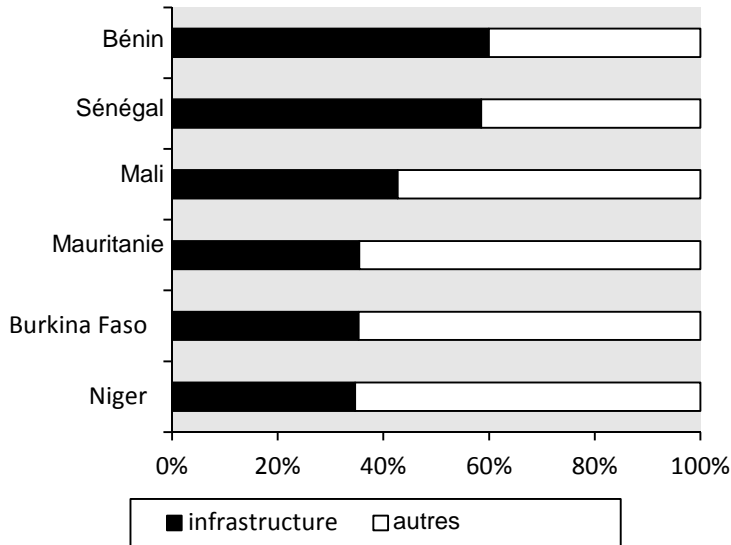
Source : Calderon, 2009.

La croissance soutenue du Mali est essentiellement due aux services des télécommunications, mais également au transport, à l'exploitation aurifère, et à l'évolution positive de la production céréalière (Banque mondiale 2007a). Entre 2003 et 2006, l'économie du Mali a enregistré une croissance moyenne de 5,3 % par an, malgré des chocs externes tels qu'une baisse des prix du coton et une hausse de ceux du pétrole.

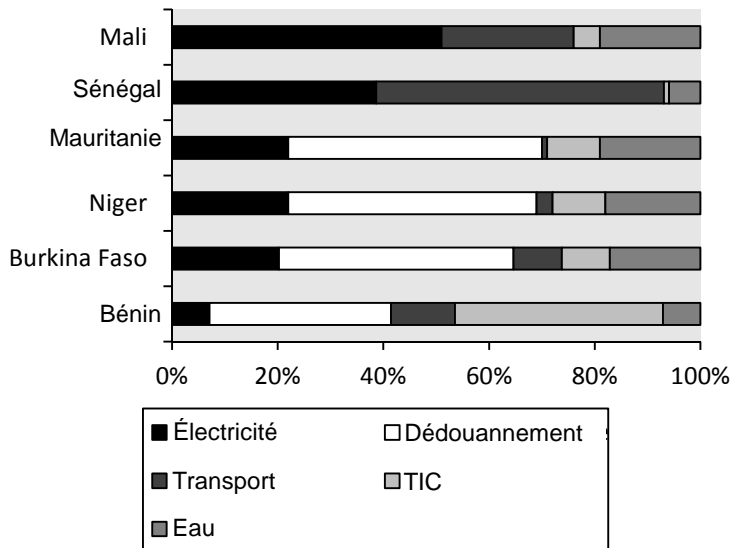
Les données des enquêtes auprès des entreprises indiquent que les contraintes d'infrastructure sont responsables d'environ 40 % du retard de productivité des sociétés maliennes (Figure 2), le reste étant dû à la mauvaise gouvernance, à la bureaucratie et aux difficultés de financement. L'énergie est la contrainte d'infrastructure la plus sévère pour les entreprises maliennes, immédiatement suivie du transport.

Figure 2. Les déficiences des infrastructures freinent la productivité des entreprises

a. Pourcentage du retard de productivité attribuable aux infrastructures



b. Pourcentage du retard de productivité attribuable aux sous-secteurs des infrastructures



Source : Escribano, Guasch et Pena, 2009.

L'état des infrastructures au Mali

Le Mali est un énorme territoire semi-aride, sans accès direct à un port de mer. La superficie du Mali est la plus importante des pays de la CEDEAO et l'une des plus vastes de l'Afrique. Le pays est caractérisé par une très faible densité de population (Figure 3a), une claire concentration des ressources naturelles dans le sud

INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

(Figure 3d), et des niveaux variables de pauvreté et de richesse (Figure 3b). Le territoire du Mali est dominé par les deltas des fleuves Sénégal et Niger, dont le potentiel reste en grande partie inexploité (Figure 2b).

La répartition géographique de l'économie et de la démographie du Mali présentent des différences marquées entre le nord et le sud. Le sud, dont la densité de population est relativement plus forte, accueille la plupart des grandes villes du pays et concentre la plus grande partie de ses ressources naturelles (principalement les métaux précieux) et de l'activité économique (production agricole) (Figure 2a, d). Par contre, le nord est aride et peu peuplé, essentiellement de communautés nomades. Bien qu'on y trouve d'importantes étendues de terre de grande valeur agricole, celles-ci ne sont pas entièrement exploitées actuellement.

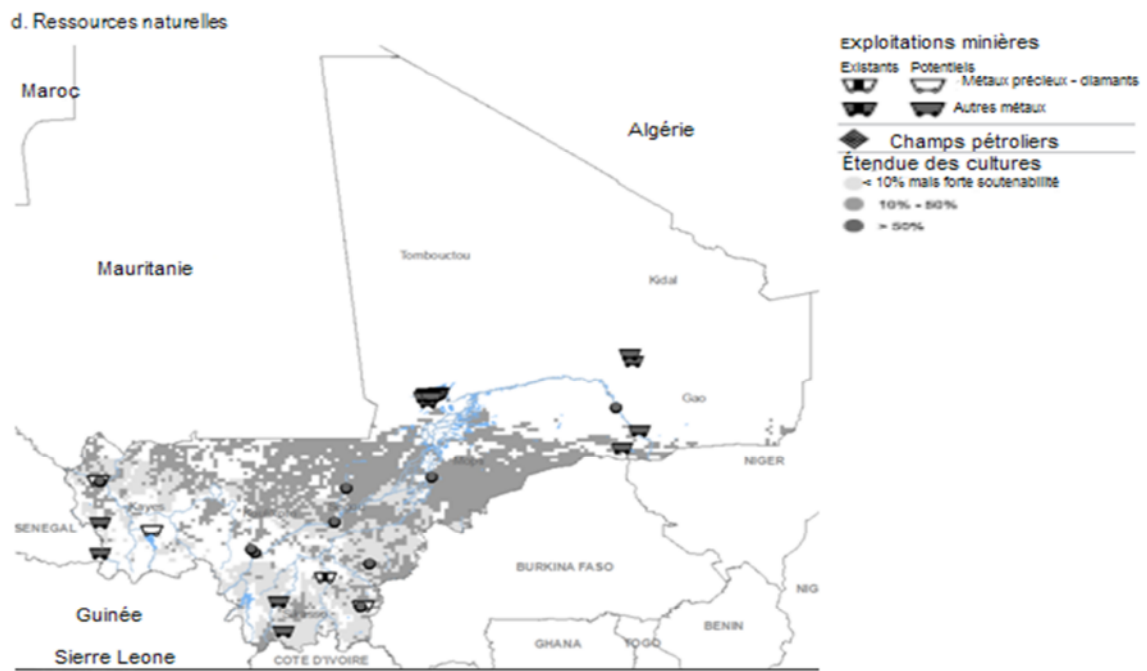
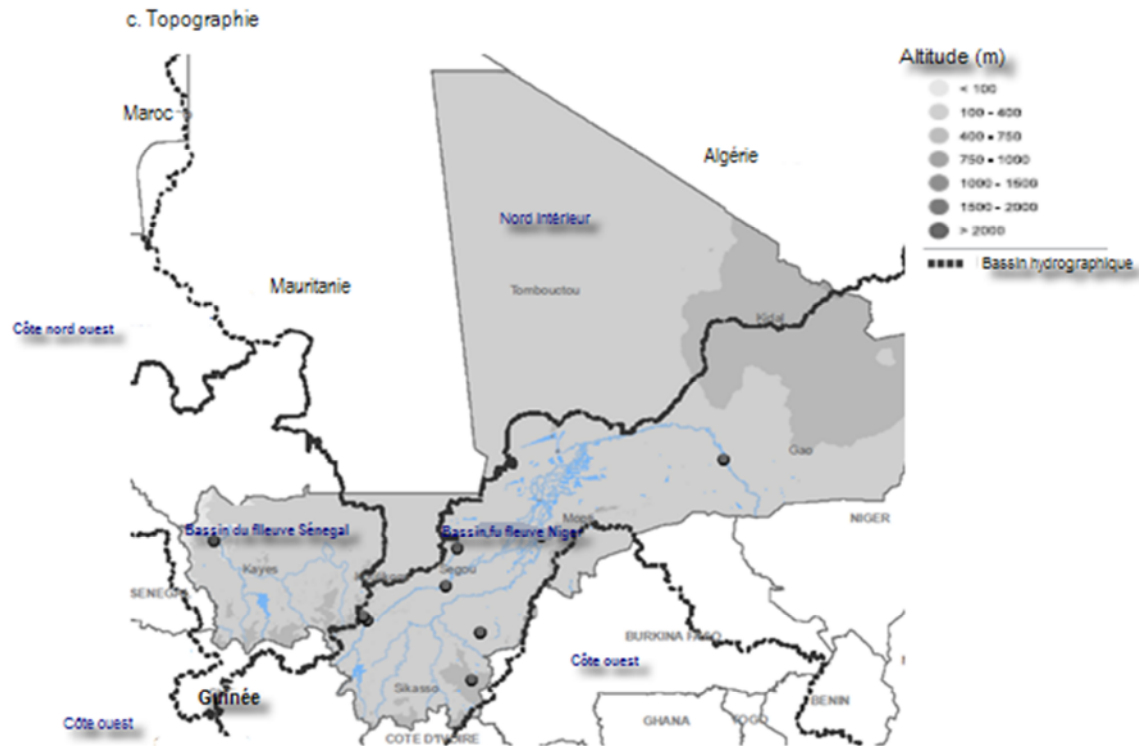
La répartition des réseaux d'infrastructure du Mali reflète la distribution de la population et se concentre stratégiquement sur l'intégration du pays avec les réseaux régionaux et les points d'exportation. La densité des infrastructures de transport, d'énergie et TIC est donc plus forte au sud qu'au nord du pays (Figure 3a, b, c). En fait, du point de vue géographique, le réseau d'infrastructures du Mali est l'un des plus concentrés du continent. À l'exception de quelques routes reliant des sites miniers et des zones d'irrigation dispersés, le nord du Mali est un désert inaccessible (Figure 4a–d).

Le Mali est très dépendant des corridors régionaux et des infrastructures régionales, en particulier pour le transport et la mise en valeur des ressources en eau. A l'heure actuelle, trois corridors commerciaux internationaux (Tema-Ouagadougou-Bamako, Dakar-Bamako, et Abidjan-Ferkessédougou-Bamako) relient le Mali à la mer. Suite aux problèmes de sécurité de la Côte d'Ivoire, qui fournissait traditionnellement un accès à la mer au Mali, les circuits de transit se sont déplacés vers d'autres corridors et ports associés de la sous-région. Le Mali fait également partie du corridor routier transsahélien (Nouakchott-Ndjamena), qui devrait présenter un intérêt accru pour les échanges intrarégionaux dans la CEDEAO. Le réseau ferroviaire de la région est, pour l'essentiel, discontinu. Les réseaux ferroviaires utilisent trois écartements de voie différents, ce qui rend difficile l'interconnexion ferroviaire régionale et renforce l'importance des corridors routiers. Une proposition a déjà été faite de relier Transrail (la compagnie ferroviaire Mali-Sénégal) à Sitarail (la compagnie ferroviaire Côte d'Ivoire-Burkina Faso).

En ce qui concerne l'énergie régionale, le Mali est membre du Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP), bien que son réseau de transport ne soit pas encore relié à d'autres pays (excepté le Sénégal). Dans le cas des TIC, le Mali a mis en place un réseau en fibre optique, qui est raccordé au câble sous-marin SAT3 à deux points de connexion différents, au Sénégal et en Côte d'Ivoire. Le Mali fait également partie de deux bassins fluviaux : le bassin du fleuve Sénégal et celui du fleuve Niger. Il partage donc des droits de rive internationale avec l'Algérie, le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, le Tchad, la Côte d'Ivoire, la Guinée, la Mauritanie, le Nigéria, et le Sénégal. Le déblocage de l'énorme potentiel d'irrigation du Mali est particulièrement susceptible de favoriser les investissements en Guinée et au Sénégal.

Ce rapport commence par examiner les principales réalisations et défis dans chacun des grands secteurs de l'infrastructure du Mali. Les principales conclusions sont résumées ci-dessous (Tableau 1). Il s'intéresse ensuite au problème du financement des besoins d'infrastructures non satisfaits au Mali.

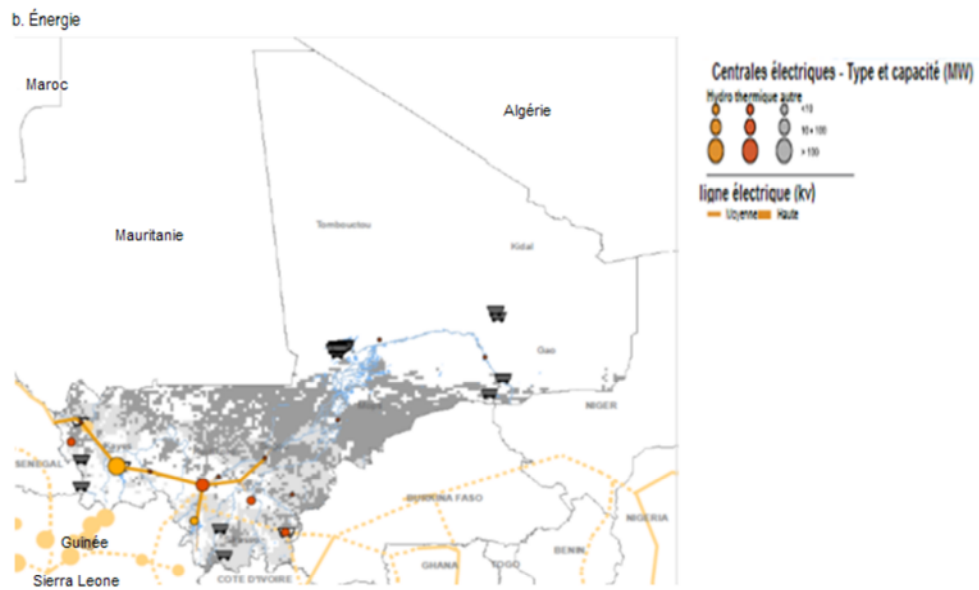
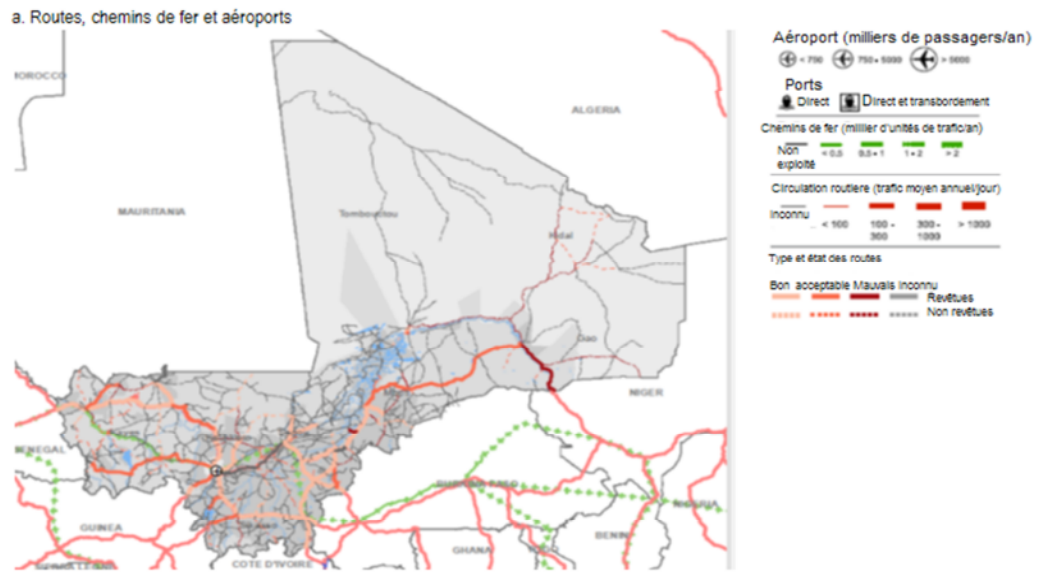
INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE



Source : Atlas interactif des infrastructures de l'AICD pour le Ghana, téléchargeable sur http://www.infrastructureafrica.org/aicd/system/files/gha_new_ALL.pdf

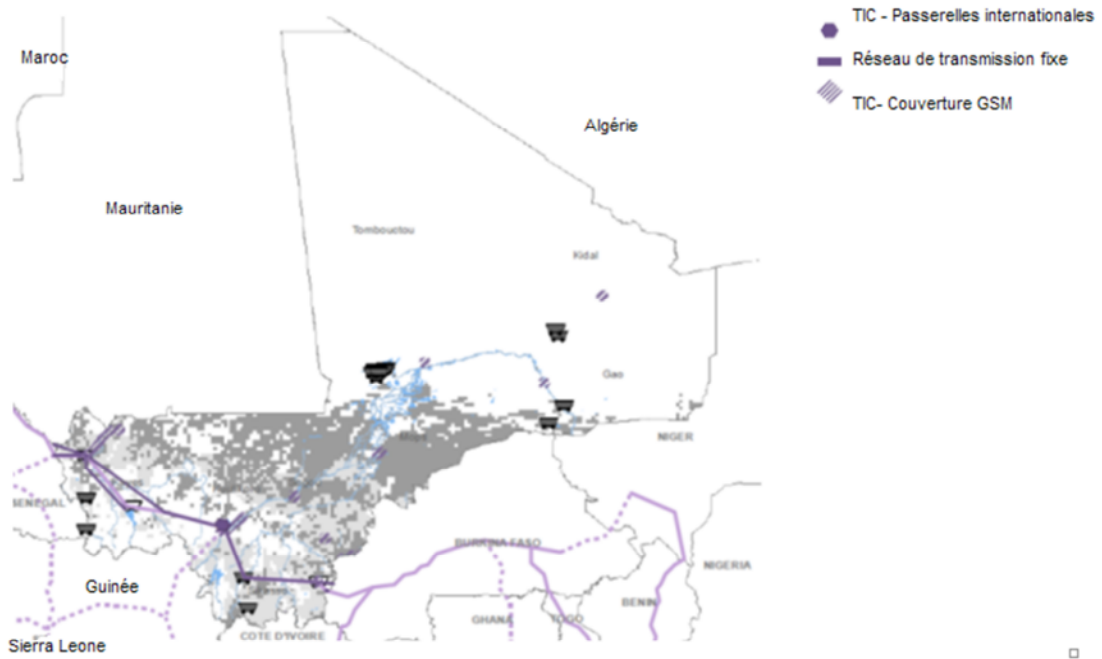
INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

Figure 4. Les réseaux d'infrastructures du Mali reflètent la densité de la population et les ressources naturelles

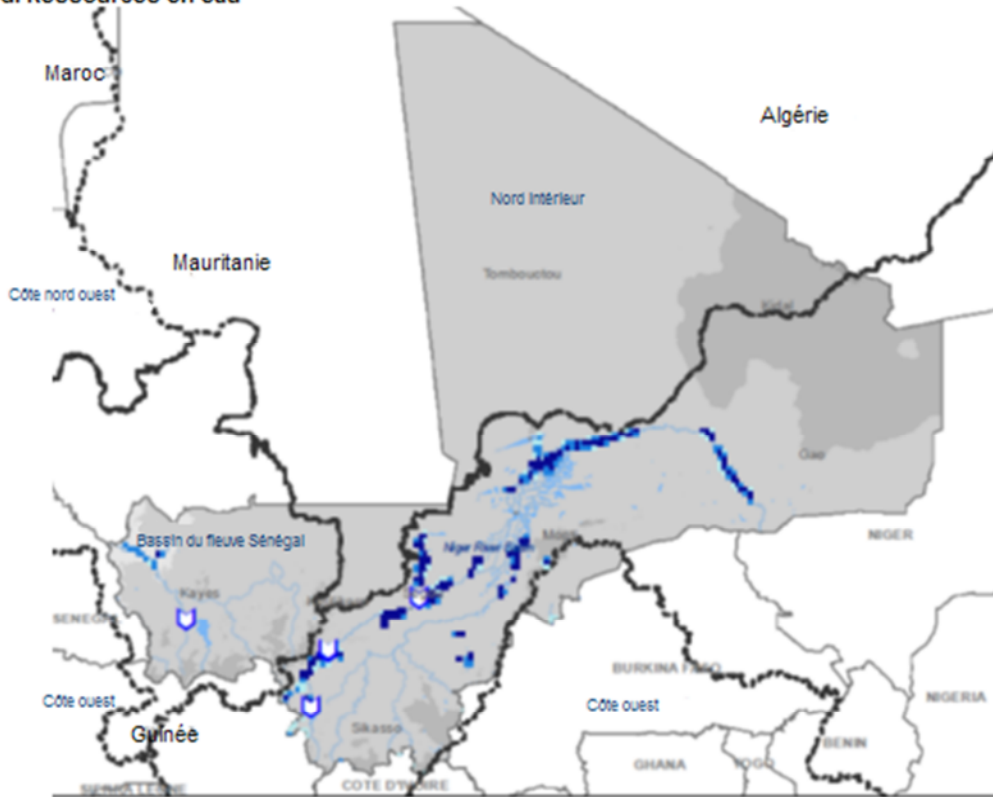


INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

c. TIC



d. Ressources en eau



INFRASTRUCTURE DU MALI : UNE PERSPECTIVE CONTINENTALE

Source : Atlas interactif des infrastructures de l'AICD pour le Ghana, téléchargeable sur http://www.infrastructureafrica.org/aicd/system/files/gha_new_ALL.pdf

Tableau 1. Réalisations et défis dans les secteurs de l'infrastructure au Mali

| Secteur | Réalisations | Défis |
|-----------------------|---|---|
| Transport aérien | Réhabilitation de l'aéroport de Bamako et adoption d'importants engagements institutionnels : Création d'une Autorité civile de l'Aviation et d'un projet régional pour l'adoption des normes internationales de sécurité et de protection de l'IATA/IOSA | Accroissement de la connectivité. Amélioration de la sécurité et de la protection aériennes |
| TIC | Impressionnante augmentation de la pénétration de la téléphonie mobile Remarquable intégration avec les infrastructures régionales afin de surmonter la situation enclavée du Mali | Passage d'un régime de duopole à la pleine concurrence Démarrage de la seconde phase de la privatisation de la SOTELMA Garantie d'un accès plus large et plus abordable aux services à large bande |
| Énergie | Progrès impressionnants dans l'électrification Mise en œuvre d'un programme d'électrification rurale | Satisfaction de la demande croissante d'électricité tout en maîtrisant les coûts grâce à la modification du parc de production et à l'augmentation des importations moins chères Réduction des inefficacités opérationnelles d'EDM Ajustement des tarifs |
| Chemins de fer | Augmentation de la densité du trafic Utilisation intense des actifs Amélioration de la sécurité, de l'efficacité et de la ponctualité | Réalisation des investissements nécessaires pour redonner au système ferroviaire sa pleine capacité et fiabilité Résoudre le problème du vieillissement de l'équipement Renouvellement du personnel de l'opérateur pour remédier au vieillissement de la main d'œuvre Réforme financière de l'opérateur |
| Routes | La concentration stratégique sur les corridors régionaux s'est traduite par des routes alternatives vers les ports maritimes de la sous-région L'Autorité routière, de création récente, assure les conditions d'un entretien pluriannuel La connectivité nationale et régionale est acceptable | Mener à bien les contrats d'entretien basés sur les résultats, récemment conclus Obtention par l'État des ressources nécessaires à l'entretien Extension du réseau routier grâce à l'application de normes d'ingénierie adéquates, tenant compte des modèles de trafic Amélioration de l'accès rural, en particulier pour les zones de production ou de surplus agricoles. |
| Eau et assainissement | Augmentation modérée de la population ayant accès à des sources d'eau et assainissement améliorées | Définition d'un cadre institutionnel clair pour répondre à la restructuration d'EDM Réduction de l'écart existant entre les zones urbaines et rurales dans l'accès aux sources d'eau et assainissement améliorées Amélioration de l'efficacité d'EDM Obtention d'un niveau soutenable de recouvrement des coûts de la distribution d'eau, par la réduction des coûts de production et l'ajustement des tarifs. |

Source : Conclusions de ce rapport.