

Par ailleurs, la route traverse quatre grands cours d'eau qui sont la Falémé, le Bafing, le Bakoye et le Baoulé.

A part le Bakoye où il existe un radier submersible, tous les autres cours d'eau sont traversés à gué pendant la période humide.

Compte tenu de toutes ces conditions difficiles de circulation, le trafic empruntant actuellement cette route est très faible et la vitesse maximum pratiquée en saison sèche est de 20 km/heure.

Cependant la zone regorge d'énormes potentialités en ressources agricoles et minières telles que l'or, le diamant, la bauxite, le Fer, l'uranium et les phosphates qui ne demandent qu'à être exploitées.

12. Relations avec les plans nationaux de développement et le programme général du secteur concerné : Projet Sectoriel des Transports (PST)

Le Projet Sectoriel des Transports (PST I en cours de préparation au Mali et PST II en cours d'exécution au Sénégal), vise l'amélioration du système des Transports et à la réduction de la pauvreté au Mali et au Sénégal.

13. Objectifs

13.1 Objectifs à court terme

La présente requête d'assistance aux Gouvernements du Mali et du Sénégal consiste à mettre en place le financement nécessaire pour les études d'actualisation et les travaux d'aménagement du pont sur la Falémé, long de 310 ml et de cinq (5) ouvrages d'art totalisant 926 ml de long sur la route Kita-Saraya longue de 310 km, dont le coût est estimé à 30,769 Millions US\$ (20.000 Millions de F.CFA) repartis comme suit :

- Pont sur la Falémé : 5.000 Millions de F.CFA, soit 7,692 Millions US\$;
- Cinq (5) ponts : 15.000 Millions de F.CFA, soit 23,077 Millions US\$.

13.2 Objectifs à moyen et à long terme

Il s'agit de :

- Etablir un trafic terrestre permanent entre les deux (2) Etats en toute saison ;
- développer l'agriculture malienne avec une importation massive des intrants agricoles en provenance des ports sénégalais ;
- assurer une importation massive des biens d'équipement pour amorcer le décollage industriel du pays.

13.3 Zone d'influence du projet

Deux catégories de zone d'influence peuvent être considérées dans le cadre de ce projet :

- une zone d'influence globale qui englobe le Sénégal, le Mali et les pays voisins avec lesquels le Sénégal et le Mali réalisent des échanges commerciaux et qui sont susceptibles d'être intéressés par la réalisation du projet. Les pays identifiés sont : la

Côte d'Ivoire, la Guinée Conakry, la Mauritanie, le Togo, le Ghana et le Bénin, et dans une moindre mesure le Burkina Faso et le Niger ;

- une zone d'influence directe qui concerne les territoires situés de part et d'autre de la route et contenus à l'intérieur d'une certaine bande limite. Du côté du Sénégal, la zone d'influence directe concerne tout le Département de Kédougou (16.847 km²). La route projetée, longue de 51 km environ en territoire sénégalais relie Saraya à la Falémé (Frontière du Mali). Au Mali, la zone d'influence directe concerne spécifiquement les cercles de Kéniéba et Kita (qui appartiennent à la région de Kayes) et une partie du cercle de Kati (qui relève de la région de Koulikoro).

L'étude des principales caractéristiques de la zone d'influence directe du projet donne l'image d'un territoire certes plein de potentialités, mais exposé à de nombreux problèmes dont le plus important est lié à l'enclavement des régions traversées.

Ainsi, toute politique de développement efficace passera nécessairement par la création d'infrastructures de transport propres au désenclavement de toute la région.

La zone du projet, en plus de sa vocation agricole fortement marquée, recèle d'importantes potentialités (notamment les mines de fer de la Falémé, l'or et l'uranium) qui ne peuvent être exploitées tant que le désenclavement de cette zone n'est pas assuré.

Le parachèvement de l'axe routier Bamako-Dakar sera donc l'élément essentiel pour catalyser les forces motrices de la région et permettra le développement d'ensemble des activités potentielles qui s'y trouvent.

Les populations bénéficiaires du projet sont :

- celles de la zone du projet en particulier ;
- celles du Mali et du Sénégal en général;

14. Contenu du projet et de la requête

Le projet consiste-en :

- ❖ l'étude de faisabilité technique et économique ;
- ❖ la construction du pont sur la Falémé ;
- ❖ la construction de cinq (5) ponts en béton précontraint d'une longueur totale de 926 ml avec les caractéristiques ci-après ;
- ❖ les caractéristiques ci-après :
 - * largeur roulable : 7m ;
 - * 2 trottoirs de 1,50 m chacun.

15. résultat économique

15.1 Résultats directs

A l'année de mise en service, les avantages économiques attendus, associés au trafic normal, induit et dévié se présentent comme suit :

Avantages de la première année d'exploitation :

	Trafic local		Trafic dévié		Total
	Normal	Induit	Rail via Dakar	Route via Abidjan	
Avantages	901	156	2.923	1.545	5.525

La grande part des avantages provient du trafic dévié (80%) et le reste du trafic local. En terme de réduction des coûts d'entretien des véhicules (CEV), les avantages associés au trafic normal et induit représentent respectivement près de 16% et 3% des avantages totaux générés par le projet.

Les avantages dus au trafic dévié, se répartissent entre l'axe ferroviaire Dakar et l'axe routier Abidjan à raison de : deux tiers, un tiers (2/3, 1/3) respectivement.

Le calcul de rentabilité de la section Kita-Saraya, effectué en comparant durant 20 ans les coûts du projet aux avantages générés, a permis de justifier l'opportunité économique de l'aménagement de la liaison Kita-Saraya.

Les principaux résultats sont présentés dans le tableau suivant :

Niveau d'aménagement	Coûts		Avantages de la 1 ^{ère} année d'exploitation			Critères de rentabilité	
	Construction	Entretien courant	Trafic local	Trafic dévié du rail	Trafic dévié d'Abidjan	VAN à 12%	TRI (%)
Enduit superficiel bicouche	-44.000	-92	1.058	2.923	1.544	3.088	13,2

Au vu des résultats obtenus, l'aménagement de la liaison Kita-Saraya en route revêtue est un projet économiquement rentable : le taux de rentabilité interne (TRI) produit est supérieur au taux d'actualisation et la valeur nette actualisée (VAN) est positive.

15.2 Résultats indirects

En dehors des avantages pris en compte dans l'évaluation de la rentabilité du projet, il existe d'autres avantages difficilement quantifiables ou de nature intangible.

En effet, la réalisation de la route assurera le désenclavement de la région et favorisera le ravitaillement des zones déficitaires par les zones agricoles excédentaires, contribuera par la même occasion à l'atteinte des objectifs alimentaires qui demeurent un des points principaux de la politique des deux pays.