

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

**COMPOSANTE AEROPORT DE BAMAKO  
SENOU**

## COMPOSANTE AEROPORT DE BAMAKO-SENOU

Lieu : BAMAKO

---

### 1. Contexte

---

- (I) La Proposition que le Gouvernement du Mali présente au Millennium Challenge Corporation (MCC) prend en compte les axes prioritaires de développement (tels qu'inscrits dans le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté) du Mali permettant d'impulser une croissance forte et durable réductrice de pauvreté.
- (II) Au cours du processus consultatif MCA, il a été souhaité qu'une des composantes qui relève du Troisième Axe du CSLP, à savoir : Développement des infrastructures et appuis aux secteurs productifs, soit une intervention en zone aéroportuaire de Bamako-Sénou.
- (III) Mis en service depuis une trentaine d'années (1974) l'aéroport international de Bamako-Sénou permet au Mali d'avoir accès au marché international.
- (IV) Il est un outil important du désenclavement interne et externe du pays. L'évolution depuis une dizaine d'années de ses trafics, aussi bien en termes de passagers, de mouvements d'avions que de fret, atteste de l'importance prise par cet aéroport dans la circulation des flux aériens internationaux et dans l'économie d'échanges du pays.
- (V) Malheureusement, depuis sa date de mise en service, ses infrastructures n'ont connu aucune amélioration et le niveau de qualité de services qu'il offre, aussi bien sur le plan de la sécurité/sûreté des vols que sur le plan de l'exploitation commerciale des infrastructures, est en deçà de ce qui est requis d'un aéroport moderne.
- (VI) Il n'est pas l'instrument d'appui du secteur privé malien qu'il devrait être, pour l'insertion de celui-ci dans l'économie mondiale.
- (VII) Il est urgent d'effectuer un certain nombre d'investissements lourds au profit de la réhabilitation des aires de mouvements d'aéronefs, des terminaux passagers et fret, des équipements.
- (VIII) La réalisation des travaux prévus permettra de lever certaines contraintes au développement et à la structuration d'une zone industrielle digne de ce nom à Bamako.
- (IX) Le volume de trafic (passagers et fret) atteint, du fait du niveau remarquable et normalisé des prestations offertes, donnera un attrait aux investissements commerciaux et industriels dans le pays.
- (X) La réalisation de ce projet de développement des infrastructures aéroportuaires de Bamako-Sénou renforcera l'insertion du Mali dans l'économie mondiale par un élargissement de ses capacités à l'exportation.

## 2. Objectif

---

**L'objectif de la Composante vise à augmenter la valeur ajoutée des activités de fret et de passagers.**

L'investissement qui ambitionne de développer les infrastructures aéroportuaires de l'aéroport de Bamako-Sénou permettra de :

- réhabiliter et moderniser l'infrastructure aéroportuaire pour la rendre conforme aux normes internationales et accroître sa compétitivité ;
- élargir la capacité d'exportation du pays par les facilités nouvelles offertes aux divers trafics aériens, particulièrement le trafic fret ;
- accroître les capacités de l'infrastructure pour une meilleure exploitation de sa modernisation pour un accueil sécurisé, confortable et efficace des trafics passagers et fret.

En effet, une meilleure infrastructure agirait sur la baisse des coûts d'exploitation des aéronefs et de l'aéroport et en ferait ainsi un support de relance des activités comme l'exportation des fruits et légumes.

## 3. Justification

---

Le domaine de l'aéroport de Bamako-Sénou est une réserve foncière de 7 192 hectares environ dont 2 000 hectares pouvant être affectés à des activités non aéronautiques. Cette réserve a pu être préservée de toutes occupations anarchiques pouvant la détourner de sa destination. En effet, le domaine est classé et déjà doté d'un Programme de Développement Intégré (PDI).

De par sa situation, il est aussi un nœud de convergence de voies majeures d'accès (routière, ferroviaire ou aérienne) au Mali.

### 3.1. Caractéristiques des infrastructures aéroportuaires existantes

Les infrastructures aéroportuaires existantes se composent des chaussées aéronautiques et des terminaux frets et passagers.

#### Chaussées aéronautiques

La conception des chaussées a pris comme avion de référence le B747. Les différentes chaussées présentent les caractéristiques suivantes :

- une piste en béton bitumineux de 2700 m de longueur sur 45 m de largeur ;
- une bretelle en béton bitumineux de 31 m de longueur sur 23 m de largeur ;
- l'aire de stationnement, de 1974, de 340 m longueur sur 120 m de largeur et une autre plus récente (2002) de 197 m sur 150 m.

La longueur actuelle de sa piste (2 700 m) et son état, même s'il permet l'accueil de gros porteurs de type B 747, n'autorise pas une utilisation optimale. Les gros

porteurs sont contraints d'observer des limitations de charges commerciales pour un décollage en pleine sécurité.

## **3.2. Terminaux**

### **Terminal passagers**

Il est constitué de deux (2) bâtiments dont le premier, d'une surface de 2400 m<sup>2</sup> environ, a été inauguré en 1975 et le second, d'une surface de 1000 m<sup>2</sup> environ, construit en 2002 à la faveur de la Coupe d'Afrique des Nations (CAN 2002). Ce total de 3400 m<sup>2</sup> est insuffisant pour le traitement correct d'un flux de passagers en constante hausse, qui est passé de 423 506 passagers en 2003 à 486 526 en 2004<sup>1</sup>.

Dans son fonctionnement, le terminal passager se caractérise par une non séparation nette des flux d'arrivée et de départ. Le circuit d'accès aux avions, pour les passagers au départ, est complexe. Les passagers passent d'un rez-de-chaussée à l'étage pour ensuite redescendre pour l'embarquement.

### **Terminal fret**

Construction sous forme d'entrepôt en structure métallique, la surface couverte est d'environ 1500 m<sup>2</sup>. A quelques mètres des barrières anti- souffle des parkings avions une zone non couverte reçoit le fret en attente d'embarquement. Cette zone, en contact direct avec l'aire de stationnement de l'aviation commerciale, est aisément accessible.

Ces constats faits, il s'avère que :

- l'aéroport international de Bamako-Sénou, construit depuis plus de trente (30) ans maintenant, a besoin d'une réhabilitation urgente pour être au niveau des standards internationaux (économiques, sûreté, sécurité) d'exploitation. Tout retard dans la réalisation de cette activité aurait une incidence sur l'aggravation des détériorations et sur le niveau des coûts d'opportunité liés à l'entretien, la maintenance et la baisse du trafic du fait de non-conformité avec les standards internationaux de l'OACI et du FAA ;
- l'allongement de la piste de 500 mètres supplémentaires permettra une meilleure exploitation des aéronefs au décollage, surtout les jours chauds. Il agira aussi de façon à rendre l'aéroport de Bamako-Sénou attractif pour les gros porteurs qui pourront mieux faire face à l'accroissement de la demande en terme de transport de fret et passagers. Cette extension permettra aussi au Mali d'avoir un aéroport de même niveau que ceux de pays comme le Sénégal, la Côte d'Ivoire ou le Congo et d'être plus compétitif ;
- la construction d'un nouveau taxiway, d'une boucle de retournement et de nouvelles places de parking, va améliorer les opérations d'assistance aux avions et aura une incidence positive sur les délais desdites opérations, et donc des coûts liés ;

---

<sup>1</sup> Annexe 4 : Statistiques Trafics commerciaux (mouvements d'avions, passagers, fret) fournies par les ADM

- le nouveau terminal passagers, en plus de l'avantage qu'il tirera de l'utilisation (grâce au réaménagement) des bâtiments existants, disposera d'un espace plus grand pour traiter les quelques 900 000 passagers prévus à l'horizon 2015<sup>2</sup>. Le confort et la qualité de service renforceront l'attractivité de Bamako-Sénou comme point régional important de transit. Ce nouveau terminal assurera le développement des services commerciaux liés à l'activité aéroportuaire ;
- la construction d'un nouveau terminal fret, avec le niveau d'équipement prévu, sera un meilleur appui, notamment logistique aux flux d'échanges de marchandises du Mali avec l'extérieur. Plus particulièrement, le secteur de valorisation à l'exportation des fruits et légumes aura une meilleure compétitivité sur les marchés fortement rémunérateurs d'Europe, d'Asie et du Golfe persique.

Ces investissements renforceront l'aéroport international de Bamako-Sénou, outil important du désenclavement aussi bien interne qu'externe du pays, dans son rôle d'instrument essentiel de l'insertion du Mali dans les échanges internationaux.

## 4. RESULTATS

---

### 4.1. Résultat intermédiaire

#### **Augmenter la capacité, l'efficacité et la sécurité/sûreté de l'accueil des passagers et du fret**

Le MCA-Mali est chargé de l'exécution et de la mise en œuvre du Programme.

#### **Activité : Réhabilitation des aires actuelles de mouvements**

##### **A. Réalisation des travaux de réhabilitation**

Ceci consistera à réaliser les travaux suivants :

- installation de chantier ;
- réparation des aires avec une épaisseur moyenne de 2cm de BB (déflachage et colmatage des fissures) ;
- couche d'accrochage sur aires ;
- béton bitumineux de 8cm d'épaisseur sur piste, bretelle et prolongement arrêt ;
- béton bitumineux de 10 cm d'épaisseur sur aire stationnement ;
- bicouche sablé sur accotements, piste, bretelle et aire de stationnement ;
- drainage ;
- peinture et balisage diurne ;
- réhabilitation balisage lumineux ;

---

<sup>2</sup> Si on retient un taux d'accroissement annuel de 4% (scénario bas).

- revêtement anti-kérosène.

### **Activité : Extension des aires de mouvements pour les adapter au trafic**

Les bénéfices à tirer de cette activité seront notamment :

- l'accroissement de la capacité de fret au décollage des avions qui desservent actuellement Bamako;
- l'amélioration des mouvements d'avions et la réduction des retards ;
- l'amélioration des revenus d'assistance aux vols ;
- la réduction des coûts de maintenance.

#### **A. Réalisation des travaux d'extension**

Ceci consistera à réaliser les travaux suivants :

##### **A.1. Allongement de la piste de 500 mètres**

- déforestation et débroussaillage ;
- décapage de la terre végétale ;
- déblais réutilisé en remblais ;
- déblais mis en dépôt ;
- remblais d'emprunt sélectionné ;
- plus-value pour compactage du fond en déblais ;
- couche de fondation de 0,40m d'épaisseur ;
- couche de base T.V. 0/40 de 0,20m ;
- couche de base T.V. 0/40 stabilisé au bitume de 0,12 m d'épaisseur ;
- imprégnation ;
- couche d'accrochage ;
- béton bitumineux de 0,7m d'épaisseur ;
- enrobé en asphalte de 0,04m d'épaisseur sur bande anti-souffle ;
- peinture pour marquage ;
- drainage ;
- ouvrage d'art-buse de 1500.

##### **A.2. Extension de l'aire de stationnement**

- déforestation et débroussaillage.
- décapage de la terre végétale ;
- déblais réutilisé en remblais ;
- déblais mis en dépôt ;
- remblais d'emprunt sélectionné ;
- plus-value pour compactage du fonds en déblais ;
- couche de fondation de 0,40m d'épaisseur ;
- couche de base T.V. 0/40 de 0,30m d'épaisseur ;
- couche de base T.V. 0/40 stabilisé au bitume de 0,14 m d'épaisseur ;
- imprégnation ;
- couche d'accrochage ;
- béton bitumineux de 0,7m d'épaisseur ;

- enrobé en asphalte de 0,04m d'épaisseur sur bande anti-souffle ;
- peinture pour marquage ;
- barrière anti-souffle ;
- drainage terrain naturel ;
- drainage maçonné ;
- revêtement anti-kérosène.

### **A.3. Construction taxiway seuil 24 et boucle de retournement seuil 06**

- déforestation et débroussaillage ;
- décapage de la terre végétale ;
- déblais réutilisé en remblais ;
- déblais mis en dépôt ;
- remblais d'emprunt sélectionné ;
- couche de fondation de 0,40m d'épaisseur ;
- couche de base T.V. 0/40 de 0,20m ;
- couche de base T.V. 0/40 stabilisé au bitume de 0,12 m d'épaisseur ;
- imprégnation ;
- couche d'accrochage béton bitumineux de 0,7m d'épaisseur ;
- enrobé en asphalte de 0,04m d'épaisseur sur bande anti-souffle ;
- peinture pour marquage ;
- drainage en terrain nature ;
- drainage en maçonnerie ;
- ouvrage d'art-2x2 buses de d.600.

### **A.4 Energie-balisage-équipement na et météo**

- déplacement station LOCALISER ;
- déplacement équipement VOR/DME ;
- fourniture et installation balisage complémentaire et éclairage aire stationnement.

### **Activité : Construction d'un nouveau terminal passagers par la fusion des deux aérogares existantes**

L'accroissement des revenus tirés des taxes d'aéroport, des locations d'espaces commerciaux nouveaux de standing et de tout autre service liés à l'assistance aux vols sont les bénéfices de la réalisation de cette activité. Les travaux d'aménagement concerneront les zones suivantes :

- départs : vols domestique et internationaux ;
- arrivées : vols domestique et internationaux ;
- de bureaux administratifs et commerciaux.

Les études architecturales et techniques de construction du nouveau terminal passager par la fusion des deux aérogares existantes sont en cours de réalisation par la société d'ingénierie INECO.

## **Activité : Construction du nouveau terminal de fret**

La réalisation de cette activité permettra un accroissement de la productivité des services fret qui sera associé à la diversification des services assurés pour les opérations d'exportation et d'importation, notamment la disponibilité d'une chaîne de froid et de facilités pour le stockage de métal précieux (comme l'or dont le Mali est grand producteur).

### **A. Réalisation des travaux de construction et de fourniture d'équipement**

Les travaux consisteront en :

#### **A.1. Construction des infrastructures**

- couverture et clôture de la zone de traitement ;
- chambre froide et aire de conditionnement d'une capacité de 100 tonnes ;
- chambre forte de 10 tonnes pour métal précieux.

#### **A.2. Fourniture des équipements**

- informatisation du centre de fret ;
- bancs de stockage ;
- élévateurs à fourchette HYSTER 600 x 1 (Clark) ;
- élévateurs à fourchette mécanique Caterpillar.

#### **A.3. Sécurité**

- rayon X.