



MINISTRE DE L'URBANISME, DE L'HABITAT, DES DOMAINES,
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE LA POPULATION



Dimension 5 du suivi du dividende démographique

Réseaux et Territoire du Mali

Rapport d'analyse

Avec le soutien de



TABLE DES MATIERES

Table des matières

SIGLES ET ABREVIATIONS	III
RESUME EXECUTIF	V
INTRODUCTION	2
1. CADRE THEORIQUE ET DEFINITIONS DES CONCEPTS CLES	3
2. L'INDICATEUR « RESEAUX ET TERRITOIRE » ET SES LIENS AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT	5
2.1. LIENS AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DURABLE	5
2.2. LIENS AVEC L'AGENDA 2063 DE L'UNION AFRICAINE (UA)	6
2.3. LIENS AVEC LE CADRE STRATEGIQUE POUR LA RELANCE ECONOMIQUE ET LE DEVELOPPEMENT DURABLE (CREDD 2019 – 2023)	6
3. SITUATION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX ET TERRITOIRE AU MALI	7
3.1. APERÇU DE LA SITUATION DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE	7
3.2. URBANISATION ET DEPLACEMENT INTERNES DES POPULATIONS	8
3.2.1. Une urbanisation rapide, alimentée par les mouvements importants de population et une forte fécondité, y compris en milieu urbain	8
3.2.2. Une urbanisation sans rapide mutation de la structure de production et faiblement créatrice d'opportunités économiques	9
3.2.3. Une migration interne marquée par des motivations économiques, la crise sécuritaire et les changements climatiques	10
4. MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'INDICATEUR SYNTHÉTIQUE « RÉSEAUX ET TERRITOIRE »	12
4.1. ÉTAPE 1 : LA COLLECTE DES DONNEES	12
4.2. ÉTAPE 2 : LA NORMALISATION	13
4.3. ÉTAPE 3 : LE CALCUL DES INDICATEURS SOUS-DIMENSIONNELS	13
4.4. ÉTAPE 4 : LE CALCUL DE L'INDICATEUR RESEAUX ET TERRITOIRES	14
5. RÉSULTATS DES ANALYSES DE L'APPLICATION DE LA MÉTHODOLOGIE AUX DONNEES DU MALI	15
5.1. L'INDICATEUR SYNTHETIQUE RESEAU ET TERRITOIRES AU NIVEAU NATIONAL	15
5.2. ANALYSE REGIONALE DE L'INDICATEUR SYNTHETIQUE RESEAUX ET TERRITOIRE	16
5.2.1. ISRT de la région de Kayes	17
5.2.2. ISRT de la région de Koulikoro	17
5.2.3. ISRT de la région de Sikasso	18
5.2.4. ISRT de la région de Ségou	19
5.2.5. ISRT de la région de Mopti	20
5.2.6. ISRT de la région de Tombouctou	21
5.2.7. ISRT de la région de Gao	21
5.2.8. ISRT de la région de Kidal	22
5.2.9. ISRT du district de Bamako	23
CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DE POLITIQUES ECONOMIQUES ET SOCIALES	24
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	26

LISTE DES TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Fiche – Indicateur Synthétique Réseaux et Territoires et ses sous dimensions</i>	<i>vi</i>
<i>Tableau 2 : Sous dimensions et indicateurs de la dimension « Réseaux et Territoires ».....</i>	<i>12</i>

LISTE DES GRAPHIQUES

<i>Graphique 1 : Indicateur synthétique réseau et territoire au niveau national (2019).....</i>	<i>15</i>
<i>Graphique 2 : Indicateur synthétique réseau et territoire par région (2019).....</i>	<i>16</i>
<i>Graphique 3 : Indicateur synthétique réseau et territoire – région de Kayes.....</i>	<i>17</i>
<i>Graphique 4 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Koulikoro</i>	<i>18</i>
<i>Graphique 5 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Sikasso</i>	<i>19</i>
<i>Graphique 6 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Ségou.....</i>	<i>20</i>
<i>Graphique 7 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Mopti.....</i>	<i>20</i>
<i>Graphique 8 : Indicateur synthétique réseau et territoire – région de Tombouctou</i>	<i>21</i>
<i>Graphique 9 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Gao.....</i>	<i>22</i>
<i>Graphique 10 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Kidal.....</i>	<i>22</i>
<i>Graphique 11 : Indicateur synthétique réseau et territoire – District de Bamako</i>	<i>23</i>

SIGLES ET ABREVIATIONS

CREDD	:	Cadre stratégique pour la Relance économique et le Développement durable
CREG	:	Centre régional de Recherches en Economie générationnelle
DNP	:	Direction nationale de la Population
FCF	:	Flux financiers et Capacités financières
FCFA	:	Franc de la Communauté financière d’Afrique
IDB	:	Infrastructures de base
INSTAT	:	Institut national de la Statistique
ISRT	:	Indicateur synthétique Réseaux et Territoire
MIG	:	Migration
NTA	:	National Transfer Accounts (<i>Comptes nationaux des transferts</i>)
OCDE	:	Organisation pour Coopération et de Développement économique
ODD	:	Objectifs du Développement durable
OIM	:	Organisation internationale pour les Migrations
ONDD	:	Observatoire national du Dividende démographique
OOAS	:	Organisation ouest – africaine de la Santé
PIB	:	Produit Intérieur Brut
PONAV	:	Politique nationale de la Ville
RGPH	:	Recensement Général de la Population et de l’Habitat
SRMIN	:	Santé de la Reproduction, Maternelle, Infantile et Nutritionnelle
SWEDD	:	Sahel Women's Empowerment and Demographic Dividend Project (<i>Projet régional pour l’autonomisation des femmes et le dividende démographique au Sahel</i>)
TIC	:	Technologies de l’information et de la communication
UNFPA	:	Fonds des Nations unies pour la Population
URB	:	Urbanisation
USD	:	Dollar des Etats unis d’Amérique

La production de ce rapport a été rendue possible grâce au travail conjoint de l'équipe de l'Observatoire national du Dividende démographique (ONDD) et du groupe d'experts nationaux sur les comptes nationaux de transfert.

La production de ce rapport sur les réseaux et territoire et des rapports des autres dimensions du dividende démographique (couverture de la dépendance économique, qualité du cadre de vie, transitions de la pauvreté, et développement humain élargi), s'inscrit dans le cadre des missions dévolues à l'ONDD, incluant la production périodique et la diffusion des rapports de suivi du dividende démographique au Mali. La production de ces rapports a bénéficié des appuis financier et technique du projet régional « Autonomisation des Femmes et Dividende Démographique au Sahel (SWEDD) » à travers sa composante 3 et du Fonds des Nations Unies pour la Population (UNFPA). Le Consortium régional de Recherches en Economie générationnelle (CREG / Sénégal) a apporté un important soutien méthodologique aux travaux d'analyses de l'ONDD et de l'Equipe nationale NTA.

RESUME EXECUTIF

Le rapport sur l'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoire (ISRT) renseigne sur le niveau de mobilité territoriale en décrivant l'attractivité des zones, la migration humaine, les flux et capacités financiers, la mobilité des biens et services ainsi que la répartition et la disponibilité d'infrastructures sur le territoire national. L'application de la méthodologie retenue a fourni pour le Mali, un faible niveau de l'Indice Synthétique Réseaux et Territoire (0,13), loin du seuil de 0,5 et inférieur à celui de 2015 (0,14). Des disparités existent entre les différentes aires géographiques ou administratives, l'ISRT s'évaluant entre 0,6 pour le district de Bamako et 0,05 pour la région de Tombouctou.

Les différentes composantes de l'ISRT affichent également des valeurs relativement basses, expliquant le niveau de l'indice synthétique. En 2019, le district de Bamako compte plus de 59% de la population urbaine contre moins de 8% de population urbaine pour chacune des autres régions administratives. Les mouvements internes des populations restent importants des campagnes vers les villes et motivés par les recherches d'opportunités. Le niveau de mobilité des biens et services et des capitaux reste aussi relativement plus bas du fait du déficit d'infrastructures adaptées et de leur inégale répartition sur le territoire national.

Les conclusions des analyses, tout comme celles de 2015, indiquent la nécessité d'investir massivement dans l'érection d'infrastructures de base à tous les niveaux, la mise en œuvre des politiques et stratégies de gestion efficace des flux migratoires mais aussi des biens, capitaux et services. L'une des clés de l'amélioration du niveau de l'ISRT au Mali reste la création de pôles économiques sur la base des opportunités et avantages relatifs de chacune des régions.

FICHE SYNOPTIQUE

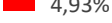
Tableau 1 : Fiche – Indicateur Synthétique Réseaux et Territoires et ses sous dimensions

Réseaux et territoires au Mali

Indicateur synthétique réseaux et territoires (ISRT) entre 2015 et 2019 au Mali

Sous dimensions	Valeurs (en %)	
	2015	2019
IDB (Infrastructures de base)	44,7	51,20
FCF (Flux financiers et capacités financières)	10,3	26,96
URB (Urbanisation)	11,4	5,91
MIG (Migration)	7,9	3,57
ISRT	14,3	13,07

ISRT et ses sous dimensions en 2019

	Sous dimensions de l'indice (sur une échelle de 100)				ISRT
	URB	IDB	MIG	FCF	
Bamako	59,54	98,03	29,86	75,62	 60,25%
Kidal	1,62	87,95	8,28	15	 11,54%
Gao	2,89	65,14	3,79	17,46	 10,57%
Tombouctou	0,79	55,75	0,6	22,27	 4,93%
Mopti	4,83	62,59	7,26	33,32	 16,45%
Ségou	4,84	76,23	3,09	29,41	 13,53%
Sikasso	7,79	78,57	7,34	41,88	 20,83%
Koulikoro	4,12	63,35	5,35	26,04	 13,81%
Kayes	4,96	65,72	3,81	78,13	 17,65%

Source : ONDD et Equipe NTA – Mali, 2021

INTRODUCTION

La dimension « Réseaux et Territoire » est la cinquième composante prise en compte dans la mesure de l'indice de suivi du dividende démographique. Cette dimension renseigne sur la mobilité territoriale en décrivant l'attractivité des zones, la migration humaine, les flux et capacités financiers, les biens et services, ainsi que la répartition des infrastructures sur le territoire national. La mobilité des personnes et des biens et services ainsi que le développement des infrastructures physiques des territoires sont des facteurs et des signes du niveau de développement d'un pays. Il est donc important de les prendre en compte dans l'évaluation de la trajectoire et du rythme de développement du pays et de ses régions.

Les composantes de la dimension « Réseaux et Territoire » sont également importants du point de vue de leur contribution significative à l'atteinte des objectifs de développement durable, en particulier des ODD 2, 8, 10 et 11.

Le calcul de l'indicateur synthétique réseaux et territoire (ISRT) fait recours aux données administratives en général mais aussi aux recensements et aux données d'enquêtes (dans une moindre mesure). Sont donc utilisées, les sources de données de population, de disponibilité des infrastructures et services, de migration et de flux financiers et matériels pour l'évaluation et l'analyse du niveau de mobilité des populations et des biens et services et de l'attractivité des zones.

1. CADRE THEORIQUE ET DEFINITIONS DES CONCEPTS CLES

Le territoire est défini comme un espace géographique qualifié par une appartenance juridique, une spécificité naturelle ou culturelle¹. Un territoire implique l'existence de limites et l'occupation humaine. *Le réseau* désigne un ensemble d'éléments matériels, d'infrastructures physiques ou immatériels (électromagnétiques, informationnels...) assurant la mise en relation de différents lieux d'un territoire et des entités qui les occupent. Il se compose non seulement « d'éléments linéaires, permanents ou temporaires, qui traduisent l'existence de relations et en garantissent la possibilité, mais également d'éléments nodaux nécessaires à l'organisation des flux et au fonctionnement du système dans lequel s'inscrit le réseau » (Chapelon, 2004, in Hypergeo²).

Dans la littérature et la théorie économique, les premières recherches n'ont pas suffisamment pris en compte la notion d'espace et de réseaux comme variable du développement économique. Aujourd'hui, ces notions apparaissent de plus en plus et les évidences de leur rôle, mises à jour dans l'essor des pays, ont permis de les intégrer dans les objectifs internationaux de développement durable. Aujourd'hui, tous les pays planifient et mettent en œuvre des politiques et stratégies de développement territoriaux.

Deux écoles de pensées se sont distinguées dans l'introduction de l'espace et de ses implications dans l'analyse économique : l'école d'économie spatiale et l'école d'économie régionale. La première prend en compte les dimensions comme la distance, l'activité humaine, les firmes et les mouvements de capitaux. Par exemple, elle montre que la mobilité des travailleurs peut entraîner une agglomération des activités dans certaines régions (les « centres ») au détriment d'autres (les « périphéries »), que les firmes peuvent se relocaliser dans les périphéries pour profiter des bas salaires (délocalisation). Elle montre qu'il existe également une relation positive entre l'intégration régionale et le volume de mouvements de capitaux, de biens et de services. La deuxième école intègre dans l'analyse territoriale du développement, les relations entre comportements des agents et décisions de politiques publiques sur la configuration de l'espace. Cette approche vient de la distinction entre avantages naturels des sites géographiques et opportunités créées par les pouvoirs publics à partir des politiques et programmes d'aménagement. On parle de stratégies territoriales et les pôles économiques en sont une des manifestations.

L'Indicateur synthétique « Réseaux et Territoires » (ISRT) s'inspire de ces théories et suit les volumes et déplacements des différentes ressources au sein du territoire national. Ces ressources sont constituées des hommes, des ressources financières et des biens et services. Ainsi, partant des flux de mouvements de population, l'indicateur de réseaux et territoire suit l'attractivité des zones ainsi que la modification de la répartition de la population et de la densité des zones liée à cette dernière. Par ailleurs, étant donné que ces déplacements sont liés à la vie économique des différentes zones, l'indicateur retrace les flux financiers et les flux des biens et services

¹ George P. et Verger F., 2009, *Dictionnaire de la géographie*. Paris, Presses universitaires de France

² <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article80> (consulté le 19 avril 2017)

entre ces différentes zones. Enfin, l'ISRT décrit la répartition des infrastructures et services dans les différentes zones.

En effet, s'il n'existe pas de modèle consensuel de mesure globale de la prise en compte de la dimension spatiale dans la mesure du développement, l'on peut toutefois s'appuyer sur des champs comme la migration, les transferts de capitaux et de biens et services, la disponibilité d'infrastructures et l'urbanisation pour en mesurer les effets. Et c'est là, l'objet de la mesure de l'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoires.

2. L'INDICATEUR « RESEAUX ET TERRITOIRE » ET SES LIENS AVEC LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT

Il est, aujourd'hui, aisé d'identifier les liens entre le développement des réseaux et territoires et le développement économique et social d'un pays ou d'une région. Au niveau national et régional, les politiques, stratégies et plans d'aménagement et d'urbanisation sont des cadres stratégiques pour le développement des territoires. Au niveau international, les objectifs de développement durable (ODD) et l'Agenda 2063 de l'Union Africaine intègre clairement la notion de développement des réseaux et territoire. Les organisations régionales comme l'UEMOA et la CEDEAO font également de l'aménagement du territoire et de la libre circulation, des axes de développement des pays membres.

2.1. Liens avec les objectifs de développement durable

La dimension « Réseaux et Territoires » aide à pouvoir disposer d'analyses désagrégées pour l'évaluation des disparités et des inégalités régionales et locales, facilitant ainsi les orientations de politiques économiques et sociales pour des sociétés justes et équitables. Cette dimension aide également à prendre en compte la contribution spécifique régionale et locale dans le développement économique harmonieux des pays. Cette dimension est prise en compte de façon spécifique dans quatre (4) des 17 ODD :

- l'ODD 2 (*éliminer la faim, assurer la sécurité alimentaire, améliorer la nutrition et promouvoir l'agriculture durable*) : les possibilités de transports des produits alimentaires contribuent à réduire les ruptures de stocks et l'accroissement incontrôlé des prix et ainsi à assurer une plus grande sécurité alimentaire. Sur le plan de l'agriculture, les politiques et programmes d'aménagement du territoire facilitent la gestion des terres et des questions foncières, permettent d'éviter les conflits autour des espaces cultivables et aident à réduire les effets des changements climatiques ;
- l'ODD 8 (*promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous*) : les opportunités offertes, par le développement économique régional et local et la mobilité des personnes et des capitaux, engendrent une plus grande productivité du facteur travail. Le développement de pôles économiques régionaux et d'infrastructures économiques constitue donc un moyen direct d'atteinte de cet objectif de développement ;
- l'ODD 10 (*réduire les inégalités dans les pays et d'un pays à l'autre*) : le développement territoriale harmonieux et équitable, de par ses effets sur la facilitation des mouvements des personnes, des biens et des capitaux, contribue indéniablement à la réduction des inégalités entre régions d'une part et entre milieux urbain et rural d'autre part ;
- l'ODD 11 (*faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables*) : les mesures de développement des réseaux et des territoires peuvent améliorer la qualité du cadre de vie grâce à une bonne gestion de

l'exode rural, au développement des infrastructures et à l'aménagement efficace des espaces suivant des normes de qualité de cadre de vie et d'installations durables.

Le développement des infrastructures peut également contribuer indirectement à l'ensemble des autres ODD, en particulier aux ODD 9 (*bâtir une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation*), ODD 12 (*établir des modes de consommation et de production durables*), ODD 13 (*prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions*) et ODD 15 (*préserver et restaurer les écosystèmes terrestres, en veillant à les exploiter de façon durable, gérer durablement les forêts, lutter contre la désertification, enrayer et inverser le processus de dégradation des sols et mettre fin à l'appauvrissement de la biodiversité*).

2.2.Liens avec l'agenda 2063 de l'Union africaine (UA)

La dimension « Réseaux et Territoires » est prise en compte de façon spécifique dans l'aspiration intégration où l'unité politique de l'Afrique sera l'aboutissement d'un processus d'intégration, notamment la libre circulation des personnes, la création d'institutions continentales, l'intégration économique pleine et entière, ainsi que le consensus au niveau continental d'ici à 2063.

L'Afrique sera un continent dans lequel la libre circulation des personnes, des capitaux, des biens et des services entrainera la croissance des échanges et des investissements entre les pays africains à des niveaux sans précédent et consolidera sa place dans les échanges mondiaux. D'ici à 2063, les infrastructures requises seront mises en place, pour soutenir l'intégration et la croissance accélérées de l'Afrique, la transformation technologique, le commerce et le développement, y compris les réseaux ferrés à grande vitesse, les routes, les lignes maritimes, le transport maritime et aérien, ainsi que les TIC et l'économie numérique bien développés. Un réseau ferré panafricain à grande vitesse reliera toutes les villes principales et / ou les capitales du continent, avec des routes adjacentes et des pipelines pour le gaz, le pétrole, l'eau, de même que des câbles TIC à large bande et d'autres infrastructures. Ceci sera un catalyseur pour le secteur manufacturier, le développement de compétences, la technologie, la recherche et le développement, l'intégration et les échanges intra-africains, les investissements et le tourisme.

2.3.Liens avec le Cadre stratégique pour la relance économique et le développement durable (CREDD 2019 – 2023)

La dimension ISRT est en lien avec le CREDD 2019 – 2023 à travers son axe stratégique 1 « Démocratie et Gouvernance » dans son approche théorie économique des réseaux et le renforcement de la décentralisation. On retrouve également des liens avec les autres axes, en particulier l'axe 3 « *croissance inclusive et transformation structurelle de l'économie* », l'axe 4, « *environnement et résilience au changement climatique* » et l'axe stratégique 5 « *développement du capital humain* » à travers certains de ses objectifs globaux qui font apparaître un lien étroit avec la disponibilité d'infrastructures socio-économique (santé, éducation, marchés, ...).

3. SITUATION EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DES RÉSEAUX ET TERRITOIRE AU MALI

Les « réseaux et territoire » font référence aux infrastructures relatives à l'eau, l'électricité, l'éducation, la santé, les transports, les marchés entre autres, mais aussi à la circulation des personnes, des biens et des services. Au Mali, des investissements ont été faits en matière d'infrastructures scolaires, sanitaires, routières etc. Des politiques d'aménagement du territoire, des schémas national et régionaux d'aménagement du territoire et des schémas d'urbanisation sont également en cours de mise en œuvre. Cependant, la répartition des réseaux d'infrastructures reflète la distribution de la population et se concentre stratégiquement sur l'intégration du pays avec les réseaux sous-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. Le secteur de l'eau et de l'assainissement connaît des avancées à savoir une augmentation modérée du taux d'accès de la population à ces sources. Toutefois, ces réalisations restent insuffisantes et hors de portée des populations en raison des coûts élevés des services et de l'écart existant entre les zones rurales et urbaines en termes d'accès. L'étendue du territoire national et la densité de la population constituent également des contraintes dans la réalisation des investissements physiques du fait du coût que cela engendre dans un contexte où les ressources publiques sont limitées, le secteur privé peu développé pour des initiatives de partenariat public – privé et la croissance démographique élevée.

En effet, le Mali est un vaste pays continental qui couvre une superficie de 1 241 238 km². Le pays compte 18 régions administratives³, 1 district, 53 cercles et plus de 700 communes urbaines et rurales.

3.1. Aperçu de la situation démographique et économique

Au Mali, depuis plus de 50 ans, la dynamique de la population se caractérise par un rythme de croissance rapide. En effet, de 3,5 millions d'habitants en 1960, la population est passée à 6,3 millions en 1976, à 7,6 millions en 1987, puis à 9,8 millions d'habitants en 1998 et à 14,6 millions d'habitants au dernier recensement général de la population et de l'habitat (2009). Cette dynamique d'évolution a abouti à des taux d'accroissement intercensitaire de 2,2% sur la période 1987 – 1998 et de 3,6% sur la période 1998 – 2009. Si cette dernière tendance d'évolution se maintenait, la population atteindrait 23,5 millions d'habitants en 2025 et 30,3 millions d'habitants en 2035, soit un doublement en 25 ans (DNP, projections démographiques, 2019). Cette croissance démographique rapide accroît les besoins sociaux plus vite que l'accroissement des ressources publiques, réduisant du coup les capacités des gouvernements d'investir massivement dans les infrastructures socio-économiques.

Le taux d'urbanisation est passé de 22,5% en 2009 (RGPH 2009) à 42% en 2019 (DNP, 2019). A ce rythme, la population urbaine au Mali devrait dépasser la population rurale d'ici à 2050. Cette urbanisation rapide ne s'accompagne pas d'un changement de la structure économique qui repose, dans une large mesure, sur le secteur primaire.

³ La réforme administrative en cours prévoit la création de 10 nouvelles régions en plus des 8 déjà opérationnelles. La réforme est progressive et toutes les régions ne sont pas effectivement opérationnelles et des données statistiques ne sont pas encore disponibles pour celles nouvellement opérationnelles. L'analyse faite dans ce rapport tiendra compte du découpage existant avant la mise en œuvre de la réforme, soit 8 régions et 1 district.

Même si l'environnement économique est marqué globalement par une amélioration de l'activité économique, la croissance économique réelle évolue en dents de scie : de 5,3% en 2017 à 4,7% en 2018 et 5% en 2019. Le taux de pauvreté ne baisse pas aussi rapidement que prévu et les inégalités ont tendance à stagner et même s'accroître, y compris entre niveaux urbain et rural.

L'urbanisation et les migrations sont les principaux déterminants de la dynamique du pays en matière de réseaux et territoire. En effet, ces deux champs de développement englobent presque toutes les sous dimensions de l'indicateur « réseaux et territoire ». Les infrastructures de bases, les flux de capitaux et l'urbanisation peuvent être développés à travers les politiques d'urbanisation, celles-ci étant étroitement liées aux politiques et schémas d'aménagement du territoire.

3.2.Urbanisation et déplacement internes des populations

3.2.1. Une urbanisation rapide, alimentée par les mouvements importants de population et une forte fécondité, y compris en milieu urbain

La population malienne est inégalement répartie sur le territoire national. Les données révèlent des disparités très poussées entre les régions. Si les régions du nord occupent près de deux-tiers du territoire, elles comptent moins de 10% de la population totale. Deux tiers de la population vivent dans les régions de Kayes, Koulikoro, Sikasso et Ségou. Le district de Bamako, capitale du pays, compte à lui seul 12,4% de la population totale. La densité moyenne de la population au Mali est de 16,1 habitants au km² en 2019. Cette densité varie de 0,3 habitant au km² dans la région de Kidal à 37,1 habitants au km² dans la région de Sikasso. Le district de Bamako a une densité de l'ordre de 6 780 habitants au km² (document de Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire en 2016).

L'évolution dans la répartition de la population par milieu de résidence urbain – rural met en évidence un phénomène marquant, à savoir l'accélération de l'urbanisation au Mali. La proportion de la population rurale a fortement baissé depuis les années 1970, passant de 83% à 78% de la population totale (RGPH 2009). La capitale Bamako connaît une croissance plus rapide que celle des autres villes et capitales régionales. Le développement urbain constitue en lui-même un défi pour les gouvernants car, de par ses effets sur les conditions de vie des populations, il reste un enjeu majeur à prendre en compte dans la trajectoire de développement du pays.

Au-delà de la forte fécondité des femmes (6 enfants en moyenne par femme), les flux migratoires internes surtout internes (exode rural) expliquent fortement la croissance démographique accélérée des villes, en particulier de Bamako. Le développement urbain n'est pas homogène entre territoires, ni au sein d'une même région. Il se traduit par des distorsions entre les ressources et les besoins (problèmes d'emploi, de logement, d'approvisionnement en biens et services, de détérioration du cadre de vie, etc.). Le rythme de progression de la population urbaine est deux fois plus élevé que celui de la population rurale. A cette allure, la moitié de la population malienne vivra dans les villes à l'horizon 2050.

Le taux d'urbanisation est passé entre 1998 et 2009, de 18,3% à 22,5% en 2009. Selon les projections démographiques, il est estimé en 2019 à près de 40% (projections démographiques DNP). Cette urbanisation rapide se constate également dans les autres villes à l'exception de la région de Ségou. Les régions du nord en particulier et celle de Mopti ont connu une forte progression du niveau d'urbanisation entre 1998 et 2009, avoisinant un doublement de la population urbaine en 10 années. *Il est important de souligner que la définition de l'urbanisation au Mali répond, en grande partie, à des critères établis par les autorités politiques sur une base autre que démographique.*

C'est dans ce contexte et dans l'objectif d'améliorer l'équilibre villes – campagnes dans un cadre harmonieux d'aménagement du territoire que le Mali mène depuis près de deux décennies une politique de développement urbain dans un cadre de décentralisation poussée. Avec la mise en œuvre de la politique de développement urbain, l'Etat a attribué plus de responsabilité aux collectivités territoriales dans l'identification, la mise en œuvre et le suivi des investissements à travers des schémas et plans d'urbanisme. En 2014, le Gouvernement du Mali a adopté une Politique nationale de la Ville et mis en place un Observatoire national des Villes.

La migration interne et internationale, phénomène généralisé, n'a pas la même ampleur selon les régions du Mali. La mobilité interne est plus dirigée vers les villes, pôles attractifs, et concerne plus les jeunes de 15 – 24 ans. Il s'agit donc d'un exode rural motivé en général par la recherche d'opportunités économiques. La migration interne a eu comme effet, un accroissement de la population des villes de 4% par an en moyenne. Le district de Bamako constitue le principal pôle d'attraction des migrations internes, la population y étant constituée de 38% d'immigrants (natifs d'une autre ville du Mali ou de l'étranger). Les autres villes constituent également des points de transit pour les migrants désirant entreprendre une migration internationale. Les mouvements internes de populations prennent de l'ampleur avec le développement des zones minières dans les régions de Kayes, de Koulikoro et de Sikasso.

3.2.2. Une urbanisation sans rapide mutation de la structure de production et faiblement créatrice d'opportunités économiques

Au Mali, l'urbanisation constitue un facteur de pressions sur les marchés de l'emploi, du logement et favorise la prolifération de quartiers spontanés.

Les activités non agricoles ne se développent pas aussi vite que le rythme de l'urbanisation. Comme dans les autres pays d'Afrique subsaharienne en général, l'urbanisation ne s'accompagne pas d'une croissance économique plus soutenue, ni d'une modification sensible de la structure économique (et des sources de croissance). Le déséquilibre spatial au Mali est une conséquence du manque de dynamisme économique des centres urbains secondaires et de la forte attractivité comparée de la capitale mais aussi de la faiblesse des investissements et de l'inégale répartition des infrastructures.

Le développement urbain devrait être une source d'innovation et de création d'emplois, mais au regard de la lente mutation de la structure de production, l'impact de la croissance

économique sur la création d'emplois⁴ est limité du fait de la nature même de cette croissance. En effet, elle est tirée par les secteurs primaire et tertiaire qui concentrent l'essentiel des activités informelles. L'urbanisation devient alors source de paupérisation et l'on voit se développer des cités précaires ou bidonvilles et une dégradation des conditions de vie comme le montre l'indice d'inégalité (ou indice de Gini) plus fort dans les centres urbains.

3.2.3. Une migration interne marquée par des motivations économiques, la crise sécuritaire et les changements climatiques

La migration interne alimente la migration internationale. Les migrants internationaux effectuent souvent des déplacements au sein du pays, en vue d'accumuler des ressources nécessaires pour le voyage. La migration internationale est elle-aussi une migration économique et de quête d'opportunités d'emploi, 82,7% des émigrants étant des migrants économiques (INSTAT, RGPH-2009). Selon les données nationales, près de 4 millions de maliens vivent à l'étranger, principalement dans les pays d'Afrique de l'Ouest et de plus en plus d'Europe (pour près d'un jeune migrant sur cinq). Cette émigration est peu contrôlée vu qu'elle se déroule en général par des voies non régulières et souvent dans la clandestinité. La question de la migration, en particulier celle internationale, est importante dans le contexte du Mali à cause d'une part de l'importance des flux migratoires et d'autre part du volume des transferts de fonds des migrants, atteignant plus de 500 milliards de FCFA (près de 6% du PIB et plus de 15% du budget national) en 2019.

Il faut également noter que le Mali est de plus en plus une terre d'accueil des étrangers en particulier de l'Afrique de l'Ouest. Depuis la crise politico-sécuritaire de 2012, les réfugiés constituent également une proportion considérable dans la population des migrants. En août 2013, l'on comptait plus de 582 000 maliens réfugiés et déplacés en majorité des femmes et des enfants. A la faveur de la mise en œuvre de l'Accord pour la paix et la réconciliation au Mali – issu du processus d'Alger, l'on assiste à un retour massif de réfugiés et de déplacés dans leur communauté d'origine. Toutefois, en 2018, l'on compte encore près de 78 000 personnes déplacées et près de 140 000 réfugiés (OCHA, Aperçu des besoins humanitaires, 2019). La crise sécuritaire de 2012 a certainement affecté la disponibilité et l'accès aux services et infrastructures de base dans les régions du nord et du centre. Ces régions ont connu des destructions et pillages des infrastructures socio-économiques (écoles, centres de santé et marchés) et un départ de nombreux professionnels de la santé et d'enseignants fuyant les combats et les exactions, dans un contexte déjà marqué par une insuffisance des ressources matérielles et humaines. En plus des crises sécuritaires et des conflits, les changements climatiques et la sécheresse constituent également des raisons de migration interne des nombreux ménages.

⁴ Au cours de la Conférence Internationale pour la relance économique et le développement du Mali (Mali – OCDE, 2015), le Gouvernement reconnaît que le rythme des entrées sur le marché du travail va s'accélérer dans un contexte de transition démographique lente : le Mali est donc au défi de créer rapidement un grand nombre d'emplois (en faveur des jeunes). Cette création massive d'emplois devra se faire à travers le développement des opportunités et l'amélioration des infrastructures dans les régions. Le document indique qu'il y aura deux fois plus de nouveaux entrants sur le marché du travail en 2035 et trois fois plus en 2050.

Si une politique nationale de la migration tente d'organiser et de mieux gérer la migration internationale, les mouvements internes des populations sont prises en charge au sein des politiques en lien avec la décentralisation, l'administration territoriale, la sécurité intérieur, la protection civile et le développement social en particulier.

4. MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DE L'INDICATEUR SYNTHÉTIQUE « RÉSEAUX ET TERRITOIRE »

L'Indicateur Synthétique « Réseaux et Territoires » (ISRT) est un indicateur composite qui prend en compte dans son calcul des sous dimensions comme l'attractivité, l'urbanisation, la disponibilité en infrastructures et services de base et la fluidité des transferts. Le processus de détermination de l'ISRT passe par quatre (4) étapes. Au préalable, il y a lieu de choisir l'unité d'analyse de l'ISRT. Pour le Mali, la région a été choisie comme unité d'analyse.

4.1. Etape 1 : la collecte des données

Dans chaque sous-dimension, on collecte un certain nombre de données qui seront utilisées dans les calculs soit directement soit après normalisation en fonction de l'unité de mesure utilisée. Les indicateurs sont donnés dans le tableau suivant :

Tableau 2 : Sous dimensions et indicateurs de la dimension « Réseaux et Territoires »

Sous-dimension	Indicateurs
Urbanisation	- Densité de la population - Taille moyenne des ménages - Taux d'urbanisation - Nombre de ménages propriétaires - Nombre de ménages locataires
Migration	- Indice d'entrée (dans la zone) - Indice de sortie (de la zone)
Infrastructures et services sociaux de base	Indicateurs d'accès - Taux d'accès à l'eau - Taux d'accès à l'électricité - Taux d'accès aux services de santé - Taux d'accès à l'école primaire - Taux d'accès au marché - Taux d'accès aux services de transport - Taux de demande satisfaite de contraception moderne
	Indicateurs de qualité - Proportion de population satisfaite de la qualité des services de l'eau - Proportion de population satisfaite de la qualité des services d'électricité - Proportion de population satisfaite de la qualité des services de santé - Proportion de population satisfaite de la qualité des services d'éducation primaire - Proportion de population satisfaite de la qualité des marchés - Proportion de population satisfaite de la qualité des services de transport - Taux d'accouchements assistés par du personnel soignant qualifié
Flux et capacités financiers	- Volume des transferts reçus - Volume des transferts versés - Taux d'accès aux services de transferts formels - Revenu / Consommation alimentaire moyenne par hbt (coût du panier de la ménagère)

Source : CREFAT, 2017 : Manuel de formation sur les dimensions et indicateurs du dividende démographique

Les informations en rapport avec ces sous-dimensions sont collectées à partir des données de recensement, d'enquêtes ménages, d'annuaires statistiques des administrations publiques et privées et de sources internationales au besoin.

4.2. Etape 2 : la normalisation

La normalisation (pour les données qui le nécessitent, c'est-à-dire non fournies en pourcentage ou non comprises entre 0 et 1) se fait à partir de la méthode **Max – Min**. Cette méthode permet de convertir les valeurs d'origine des indicateurs en nombre compris entre 0 et 1. Elle se présente comme suit :

$$x_i^{norm} = \frac{x_i - Min(X)}{Max(X) - Min(X)}$$

Avec x_i^{norm} la valeur normalisée de la variable x_i mesurée pour l'unité d'analyse i et $X = (x_1, x_2, \dots, x_n)$ le vecteur de x sur toute la population statistique.

Toutefois, il en est autrement pour des variables comme le coût du panier de la ménagère, la consommation par tête ou la taille des ménages. Pour ces variables, il faut recourir à l'usage des valeurs minimale et maximale collectées au sein du pays.

Aux fins de comparabilité entre pays, les valeurs minimales et maximales suivantes ont été arrêtées pour ce qui concerne ces variables pour le niveau pays.

Tableau 3: Données de normalisation des indicateurs non exprimés en pourcentage (applicable pour le niveau pays)

Indicateurs	Valeur min.	Valeur max.	Logique de choix
Densité de la population dans la zone	1,8	18 866	Valeurs minimale et maximale d'après le classement mondial
Taille moyenne des ménages	0	20	Valeurs arbitraires
Consommation par tête	30 812	2 922 156	Revenu national corrigé de la propension marginale à consommer. Pour ce qui est de la borne supérieure, la correction se fait en rapportant au ratio obtenu en divisant la consommation par tête des Etats – Unis par la consommation par tête de l'Afrique du Sud
Coût du panier de la ménagère	84,416	8 005,907	On rapporte en base journalière, les bornes de la consommation par tête pour avoir les bornes pour le coût du panier de la ménagère

Source : CREFAT, 2017 : Manuel de formation sur les dimensions et indicateurs du dividende démographique

4.3. Etape 3 : le calcul des indicateurs sous-dimensionnels

Pour chaque sous-dimension, l'indicateur est obtenu en faisant une moyenne géométrique des indicateurs normalisés qui la composent.

$$I_k = \left(\prod_{i=1}^m x_i^{norm} \right)^{\frac{1}{m}}$$

La sous dimension k pour $k = 1, \dots, 4$ et $i = 1, \dots, m$ où m est le nombre d'indicateurs suivis dans la sous-dimension concernée.

4.4. Etape 4 : le calcul de l'indicateur réseaux et territoires

On récupère tous les indicateurs sous-dimensionnels calculés à l'étape 3 (soit 4 indicateurs sous dimensionnels) et l'on applique la moyenne géométrique pour obtenir l'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoire (ISRT) :

$$ISRT = \left(\prod_{k=1}^4 I_k \right)^{\frac{1}{4}}$$

L'indicateur Synthétique Réseaux et Territoires donne une mesure de l'état de la structure et du niveau d'interaction (migration et flux) dans les espaces, unités d'analyse. Plus il est élevé, plus grand est le niveau de développement et de qualité des infrastructures et services et plus fluides sont les flux de personnes, de biens, de capitaux et de services au sein de l'espace.

A l'échelle infranationale (région), les valeurs minimale et maximale sont basées sur des données infranationales du pays. Pour le cas du Mali par exemple, la valeur maximale de la densité de la population au niveau régional correspond à celle de Bamako qui enregistre la plus grande valeur (9 320 habitants / km², selon les projections démographiques – DNP). Les valeurs maximales utilisées pour la normalisation au niveau région sont également celles de Bamako pour le taux d'urbanisation (100%), l'indice du coût du panier de la ménagère (103,9 USD en 2019). Pour l'indice de la taille des ménages, la valeur utilisée est celle obtenue pour la région de Sikasso.

5. Résultats des analyses de l'application de la méthodologie aux données du Mali

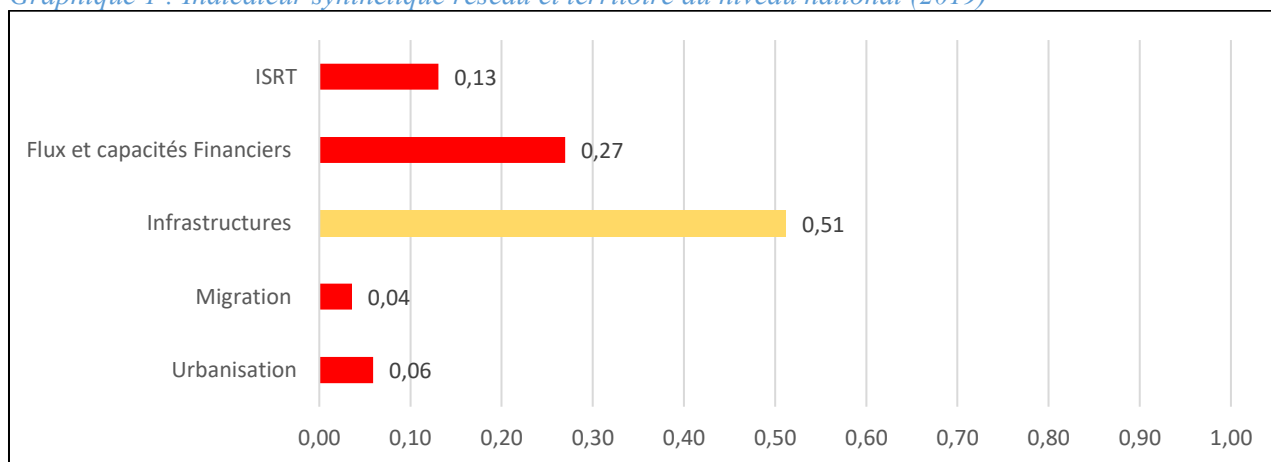
La méthodologie a été appliquée aux données provenant de l'EMOP 2019 et des annuaires statistiques. Toutefois, pour certaines données non collectées sur une base annuelle, il a été fait recours aux données du RGPH 2009, de l'ELIM 2006 ou encore de sources internationales (Nations unies, Banque mondiale, ...). A partir de ces données, les résultats obtenus pour le niveau national et régional sont présentés dans les sections qui suivent. L'analyse a été faite pour le niveau national dans un premier temps, suivie de celle du niveau régional.

Pour visualiser les données, des codes couleur ont été adoptés : rouge lorsque la valeur de l'indicateur est inférieure à 0,5 ; jaune – orange pour les valeurs comprises entre 0,5 et 0,8 et verte pour les indicateurs dont la valeur est supérieure à 0,8.

5.1.L'indicateur synthétique réseau et territoires au niveau national

L'analyse de cette dimension consistait à mettre en évidence la mobilité territoriale à travers la description de l'attractivité des zones, la migration humaine, les flux financiers et des biens et services, et la répartition des infrastructures.

Graphique 1 : Indicateur synthétique réseau et territoire au niveau national (2019)



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

L'attractivité du Mali est globalement très faible, avec une valeur de l'indicateur des réseaux et territoires de 0,13 (ou 13% pour une échelle de 100) en 2019 contre 0,14 en 2015. Ces niveaux sont de loin inférieur au seuil de 0,5.

⇒ Le faible niveau de l'indice de la mobilité des personnes (0,04) en 2019 contre 0,08 en 2015 peut s'expliquer par la faible capacité du système à prendre en compte les déplacements au niveau interne pour motif social ou économique. En effet, malgré l'exode rural des jeunes vers la capitale, un accent particulier est mis sur les flux au niveau international dans les systèmes statistiques au détriment des flux internes. Ce faible niveau pourrait donc résulter d'un problème de données disponibles sur les mouvements internes de population.

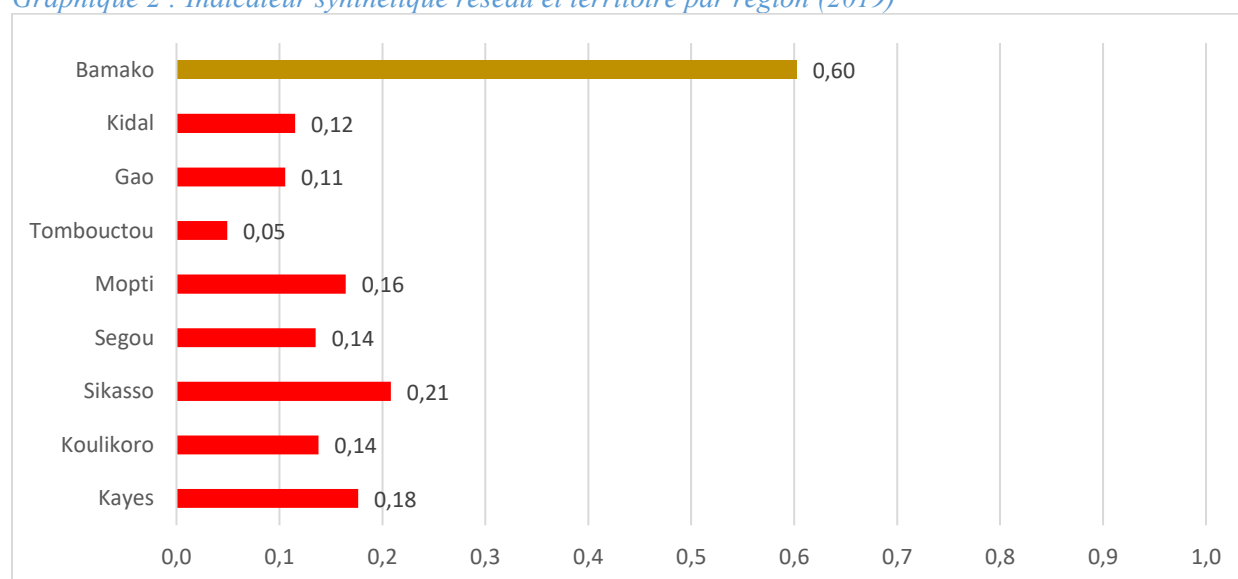
- ⇒ Le faible niveau de l'urbanisation (0,06) en 2019 contre (0,11) en 2015 s'explique par une répartition inégale de la population sur le territoire malien, induisant une faiblesse de l'indice de densité (0,16). En effet, 89% de la population vit sur moins de 30% du territoire. La taille des ménages contribue également à expliquer ces faibles performances, de par ses effets sur la qualité, l'utilisation et la durée des infrastructures d'assainissement. En plus, la forte ruralité réduit les probabilités de disposer d'infrastructures d'assainissement pour une grande partie de la population.
- ⇒ Le niveau de l'indice « flux et capacités financiers » s'est considérablement amélioré entre 2015 (0,10) et 2019 (0,26). Cependant, son niveau qui reste faible dépend fortement du niveau d'accès aux services financiers et du pouvoir d'achat des ménages.
- ⇒ Le niveau des « infrastructures » s'est fortement amélioré entre 2015 et 2019, atteignant 0,51, signe d'une amélioration rapide de l'accès et de la qualité des infrastructures socioéconomiques, en particulier en zone urbaine.

Les composantes « mobilité », « urbanisation », « flux et capacités financiers » sont celles qui tirent l'ISRT vers le bas. Pour améliorer les performances en matière d'ISRT, il importera d'investir massivement dans l'interconnectivité et l'attractivités des territoires, l'aménagement du territoire et le développement équitablement réparti des services et infrastructures sur le territoire national.

5.2. Analyse régionale de l'indicateur synthétique réseaux et territoire

L'analyse ci-dessous retrace la situation des régions par rapport à l'indicateur « Réseaux et territoire » et ses sous-dimensions.

Graphique 2 : Indicateur synthétique réseau et territoire par région (2019)



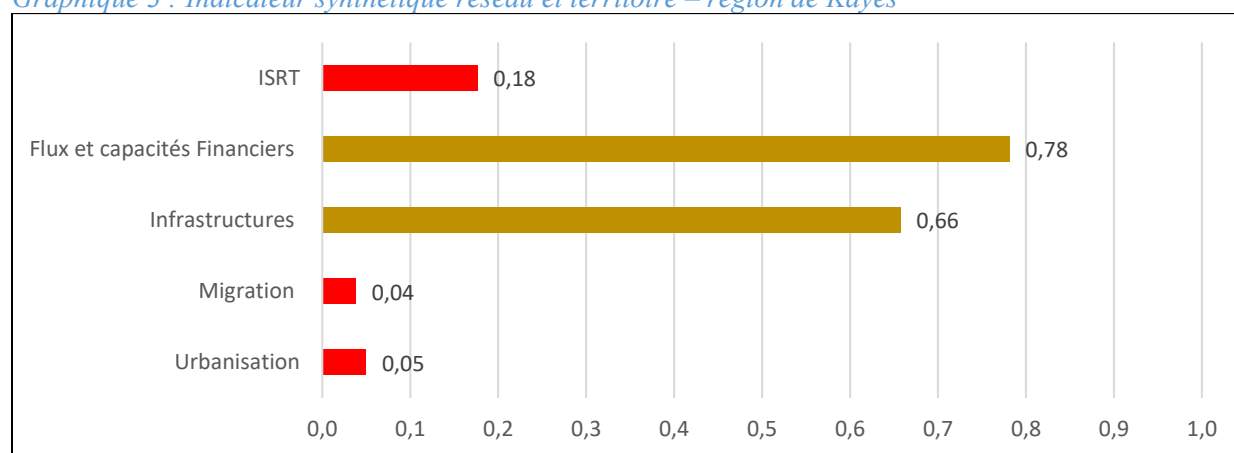
Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Le graphique montre qu'en dehors de la capitale Bamako (0,60), la région de Sikasso (0,21) et la région de Tombouctou (0,05), toutes les autres régions présentent un ISRT proche du niveau national (0,13). La région de Tombouctou présente le plus faible niveau en termes de « réseaux et territoire ». Cette situation peut s'expliquer par l'étendue de la région, sa faible densité et la répartition déséquilibrée des infrastructures.

5.2.1. ISRT de la région de Kayes

L'ISRT de la région de Kayes est estimé à 0,18 en 2019, quasi-égal à sa valeur de 2015 mais supérieur au niveau national. La région connaît toutefois une baisse des indicateurs « migration » et « urbanisation ». Les deux autres indicateurs de sous dimensions affichent un niveau supérieur à 0,50, supérieurs à leur niveau de 2015.

Graphique 3 : Indicateur synthétique réseau et territoire – région de Kayes



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Cette situation peut s'expliquer par le dynamisme de la région de Kayes dans la mise en œuvre du plan stratégique de développement de la région, des investissements consentis par le Gouvernement et par la contribution des entreprises minières dans la construction d'infrastructures socio-économiques de base au profit des communautés. Les migrants issus de la région contribuent également au développement de la région à travers des projets d'investissements au sein de leur communauté d'origine.

La région de Kayes compte une forte diaspora en Afrique et dans le monde. Ces migrants transferts des ressources importantes à leurs familles. Ces transferts ont favorisé le développement de canaux visant à faciliter les flux financiers.

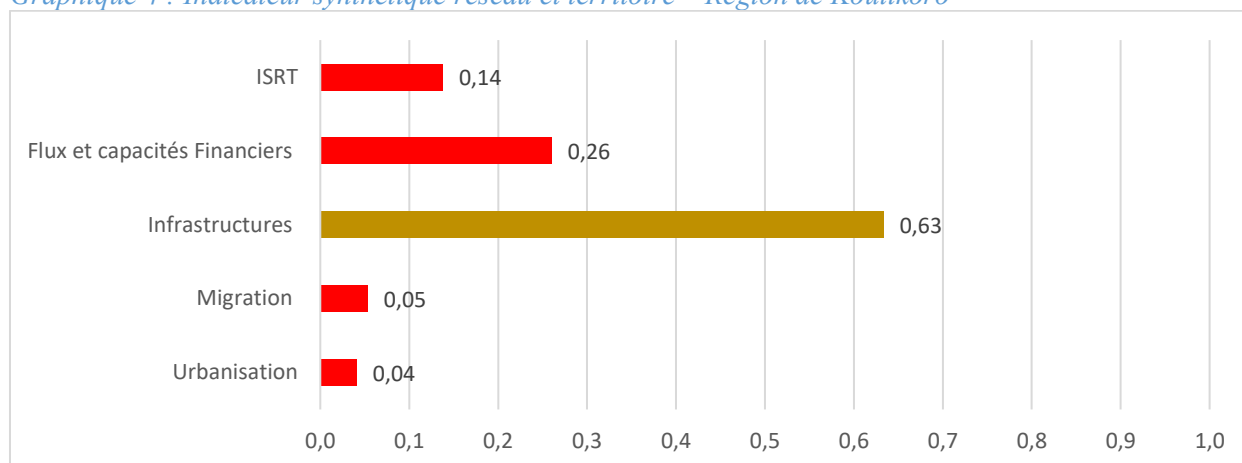
Du fait que la région soit le point de départ d'une large proportion des migrants maliens, elle apparaît comme ayant des caractéristiques de « push » dues à la culture et aux conditions climatiques difficiles.

5.2.2. ISRT de la région de Koulikoro

Le graphique ci-dessous montre un faible niveau de l'ISRT en 2019 (0,14) comparé à son niveau de 2015 (0,16). Cet indice est beaucoup plus tiré vers le bas par les sous-dimensions

Migration et urbanisation. L'indicateur « infrastructures » affiche un niveau satisfaisant mais le développement des réseaux et territoires de la région nécessitent des investissements massifs dans l'urbanisation et le développement des opportunités pour rendre la région plus attractive.

Graphique 4 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Koulikoro



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021.

La proximité de Koulikoro d'avec le district de Bamako ne semble pas être pour l'instant un levier pour son développement. En effet, les populations des zones riveraines à la capitale Bamako, continuent d'utiliser les services sociaux de base et les marchés de la capitale. Ce fait ne facilite pas la matérialisation des gaps, le développement urbain n'apparaissant pas alors comme une priorité première pour les autorités. Bamako, apparaissant comme une enclave dans la région de Koulikoro, contribue à masquer les forts besoins dans le domaine du développement urbain.

Tout comme la région de Kayes, la région de Koulikoro présente des caractéristiques « push » du fait de l'exode rural et de l'émigration de ses populations. La création d'opportunités pour la jeunesse et la mise en valeur des avantages relatifs de la région sont des investissements à promouvoir pour rendre plus attractive la région de Koulikoro et réduire les effets négatifs de la proximité d'avec la capitale.

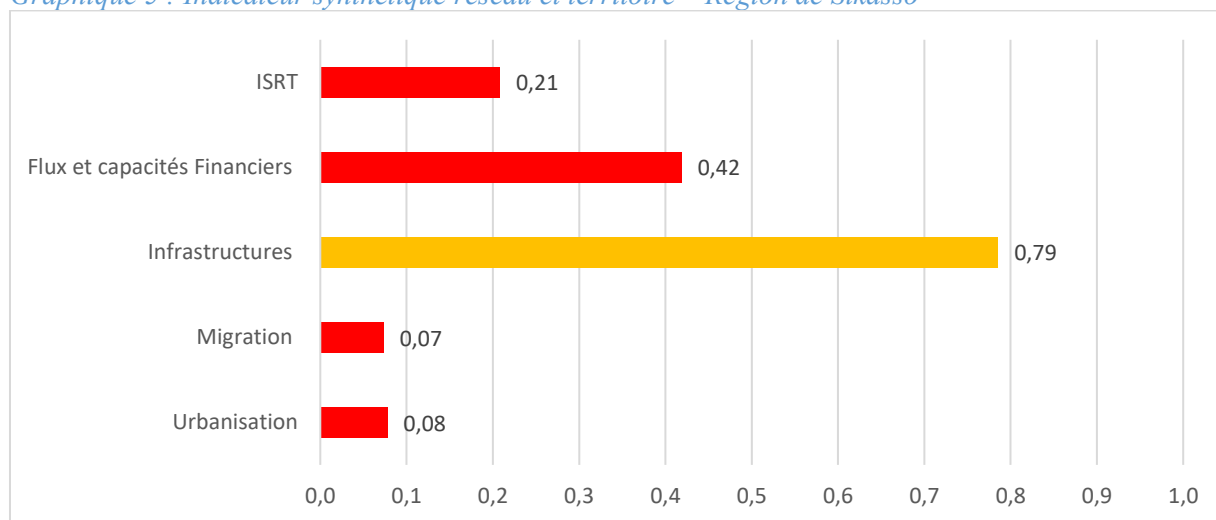
5.2.3. ISRT de la région de Sikasso

La région de Sikasso a un ISRT de 0,21 en 2019. Même s'il est supérieur au niveau national, cet indice est en baisse par rapport à 2015 (0,22). La région présente le deuxième ISRT le plus élevé après Bamako (0,60) mais l'écart entre ces deux localités est très élevé, source d'une forte polarisation de la capitale.

Tout comme c'est le cas au niveau national et dans toutes les régions, excepté le district de Bamako, les sous dimensions « Urbanisation » et « Migration » sont celles qui contraignent le plus l'ISRT. On note toutefois dans la région de Sikasso, une nette amélioration de l'indice de la sous dimension « Infrastructures » de 0,42 en 2015 à 0,79 en 2019, conséquences des investissements en cours de la réalisation dans la région, en particulier dans la capitale régionale – la ville de Sikasso. L'initiative transfrontalière « Sikasso – Korhogo – Bobo Dioulasso »

constitue également un des facteurs favorisant l'accélération des investissements physiques dans la région.

Graphique 5 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Sikasso



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Les résultats montrent également une faible attractivité de la zone, en dépit des opportunités économiques qui y existent. Toutefois, l'attractivité de la région reste relativement plus qu'élevée que dans les autres régions, à l'exception de Bamako. Le développement des sites miniers et le dynamisme de la région pourraient expliquer en grande partie cette attractivité.

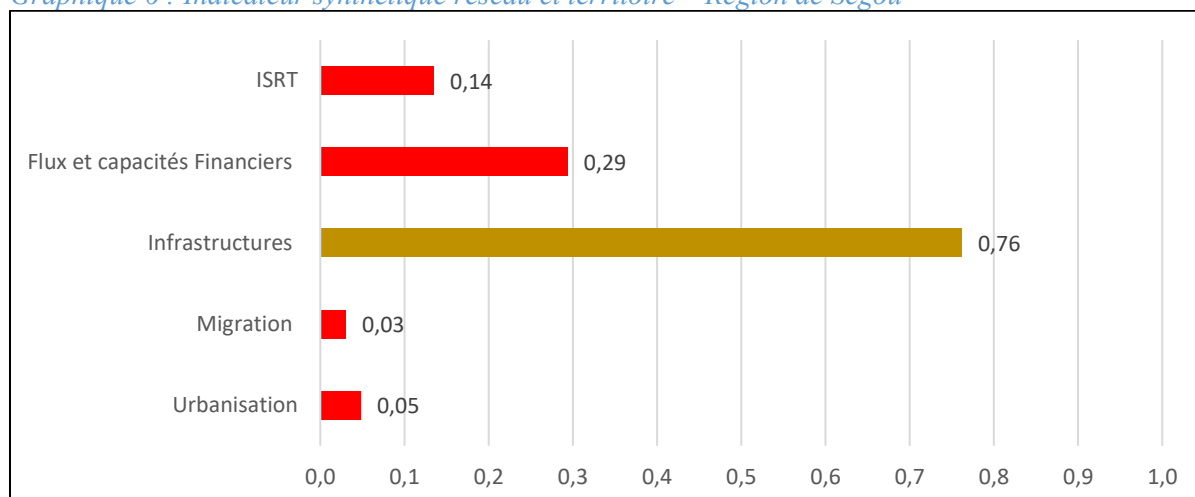
La région de Sikasso est une région agricole par excellence. Le développement des marchés agricoles favorise l'expansion des systèmes bancaires et financiers, en particulier les services de microfinances. Le développement de ces services pourrait constituer un levier pour le financement d'activités génératrices de revenus et de petites et moyennes industries de transformation, avec un effet sur le maintien de la population active dans la zone et l'amélioration du niveau d'attractivité de la région.

5.2.4. ISRT de la région de Ségou

A Ségou, l'ISRT s'est légèrement détérioré en 2019 en s'établissant à 13,5% contre 14,4% en 2015. Cette baisse est le fait des indices de migration et d'urbanisation qui sont respectivement de 0,03 et 0,05. Cependant, on observe un accroissement substantiel de l'indice « Infrastructures » estimé 0,76. Cette évolution reflète les efforts dans les investissements pour l'amélioration de l'accès et la qualité des infrastructures de base dont l'eau, l'électricité et la santé.

Tout comme c'est le cas pour la région et Sikasso et malgré le fort potentiel agricole et industriel de la région, force est de constater qu'elle n'est pas attractive même si elle enregistre ces dernières années, plus d'entrées que de sorties. La zone Office du Niger continue de recevoir des migrants mais en général, il s'agit de migrants saisonniers ou de candidats à la migration internationale pour qui la région constitue une zone de transit.

Graphique 6 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Ségou



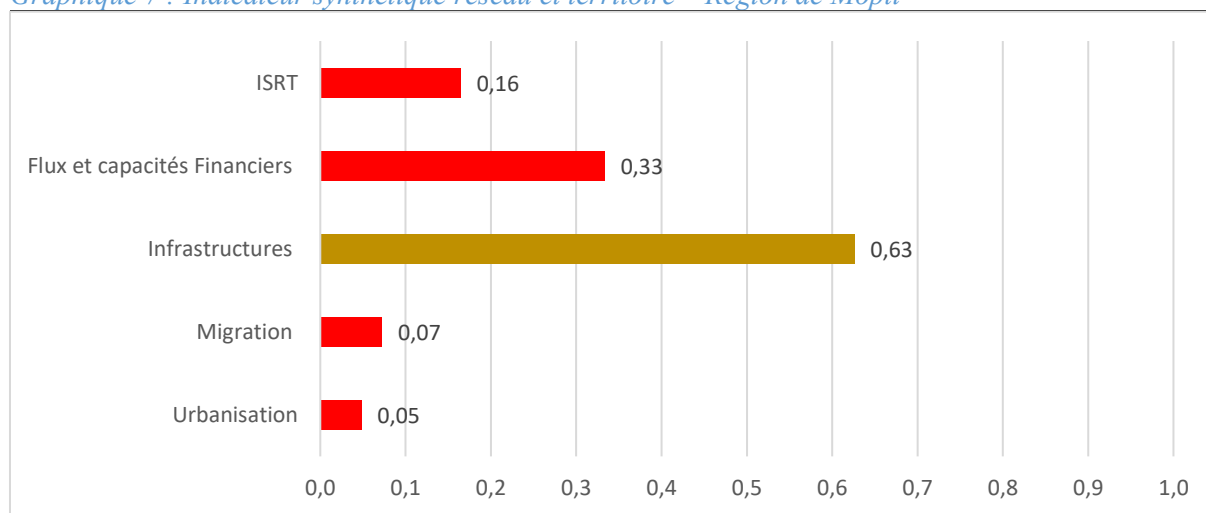
Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Des initiatives pour investir massivement dans la mise en valeur de l'Office du Niger et dans le développement de l'entrepreneuriat jeune auront pour effets d'améliorer l'attractivité de la zone. Le développement des activités économiques et le développement des flux et capacités financiers de la région seront les vecteurs du développement urbain et de l'amélioration rapide de l'ISRT de la région.

5.2.5. ISRT de la région de Mopti

Même s'il est faible (0,16), l'ISRT de la région de Mopti est supérieur à celui du niveau national et des régions de Gao, Tombouctou et Kidal. Sa valeur est en progression comparée à celle de 2015 (0,15).

Graphique 7 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Mopti



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

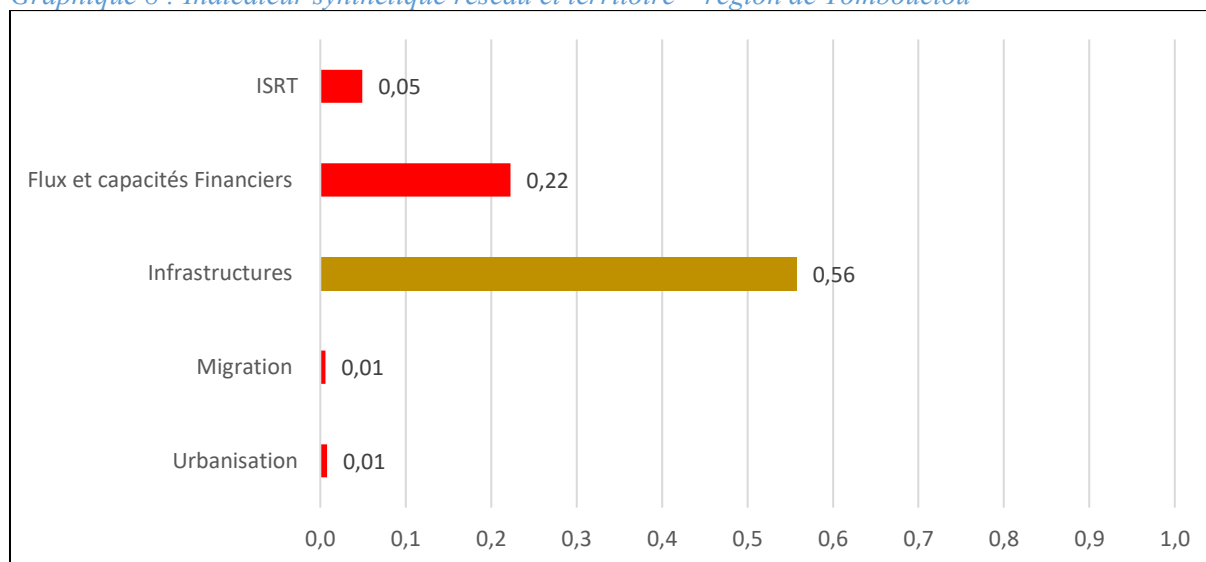
L'analyse selon les sous dimensions indique que les efforts devront être accentués dans le développement des « Flux et capacités financiers » et surtout de l'« urbanisation » dont les indices sont respectivement 0,33 et 0,48 en 2019 contre 0,26 et 0,45 en 2015 respectivement. Le faible niveau de l'indice d'urbanisation met en exergue les défis à relever en matière de

développement urbain dans la région, qui en plus de son relief difficile, est très largement affectée ces dernières années par l'insécurité grandissante liée au terrorisme et aux conflits intercommunautaires. L'indice de la sous dimension « Infrastructures » s'est établi à 0,63 mais reste tributaire aux difficultés d'accès des zones enclavées.

5.2.6. ISRT de la région de Tombouctou

L'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoires (ISRT) de la région de Tombouctou est le plus bas du Mali (0,05) en 2019 contre 0,09 en 2015. Comme dans toutes les régions, ce faible niveau s'explique par ceux des sous-dimensions « Urbanisation » et « Migration », les plus bas également parmi toutes les régions. L'indice « Infrastructures » présente un niveau moyen à 0,56 contre 0,31 en 2015. La grande étendue du territoire et sa faible densité démographique (1,4 habitant au km²), le coût des investissements et la persistance de la crise sécuritaire sont les facteurs qui contraignent l'amélioration de la dimension « réseaux et territoire » au niveau de la région. La crise sécuritaire a également eu des effets négatifs sur le développement des « flux et capacités financiers » dont l'indice est passé de 0,30 à 0,22 entre 2015 et 2019.

Graphique 8 : Indicateur synthétique réseau et territoire – région de Tombouctou



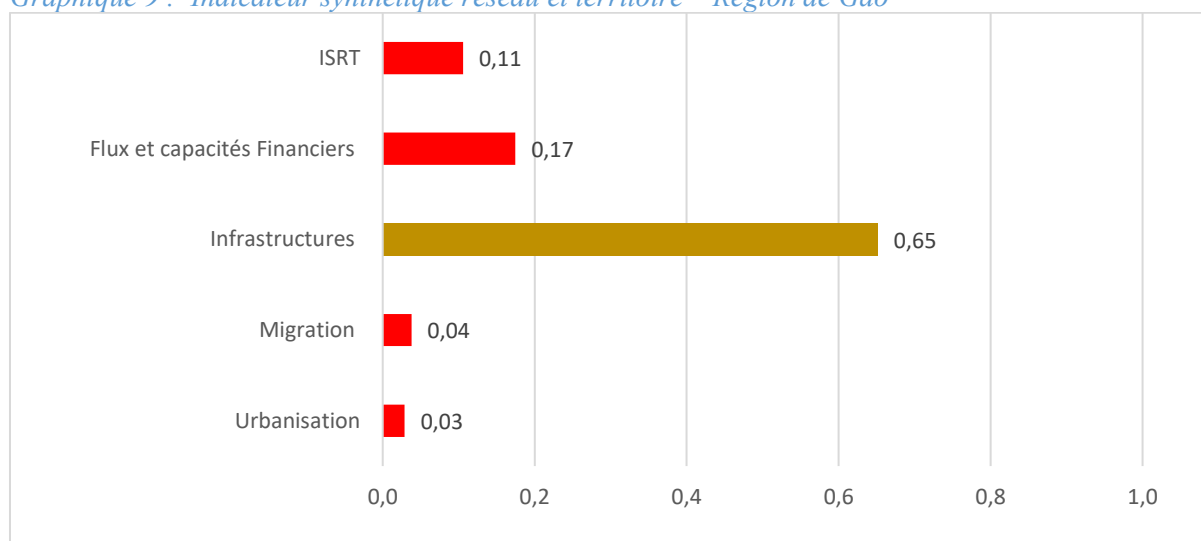
Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Les programmes de relèvement post-crise devront inclure également des composantes de développement dans une triptyque humanitaire – paix et développement. Les réformes administratives devant conduire à un nouveau découpage territorial constituent une opportunité de renforcer les investissements et le développement dans les régions du nord en particulier.

5.2.7. ISRT de la région de Gao

Tel qu'observé dans les autres régions, l'Indicateur Synthétique Réseaux et Territoires (ISRT) de la région de Gao présente aussi un niveau très faible (0,11) en dessous du niveau national contre 0,14. Même s'il est relativement plus élevé que celui de Tombouctou, il reste le plus faible après Tombouctou si l'on fait une comparaison avec les autres régions du Mali. Les indices des sous dimensions « Urbanisation » et « Migration » présentent aussi des niveaux aussi bas que ceux de Tombouctou ou Kidal.

Graphique 9 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Gao



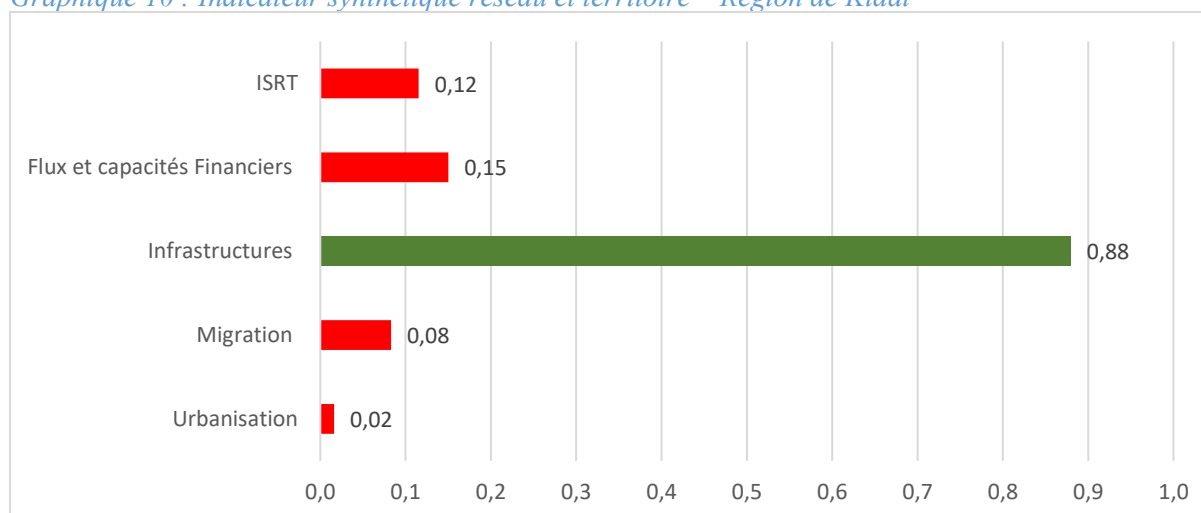
Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Même si le niveau des « Infrastructures » est relativement moyen (0,65) dans la région, il faut noter que l'urbanisation reste faible en grande partie, du fait de l'étendue du territoire. Tout comme à Tombouctou ou à Kidal, les réformes administratives devront concourir à l'améliorer le développement urbain et l'accès des populations aux services sociaux de base.

5.2.8. ISRT de la région de Kidal

La région de Kidal présente les mêmes caractéristiques que les autres régions en général. Il faut toutefois noter des performances plus élevées, surpassées seulement par Bamako, en matière dans le domaine des « Infrastructures » avec un indice de 0,88. Cette situation est probablement due au fait que la quasi-totalité des populations de la région réside en milieux considérés comme urbains, concentrées en général dans la ville de Kidal.

Graphique 10 : Indicateur synthétique réseau et territoire – Région de Kidal



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

Les fortes performances dans la sous dimension « Infrastructures » n’arrivent toutefois pas contrebalancer les faibles performances dans les autres domaines : la région présente un des ISRT les plus faible : 0,12. Malgré la présence acceptable d’infrastructures, le niveau d’urbanisation reste très faible, tout comme celui de la sous dimension « Migration ». En effet, les conditions climatiques et la persistance de la crise sécuritaire ne contribuent pas améliorer l’attractivité de la région.

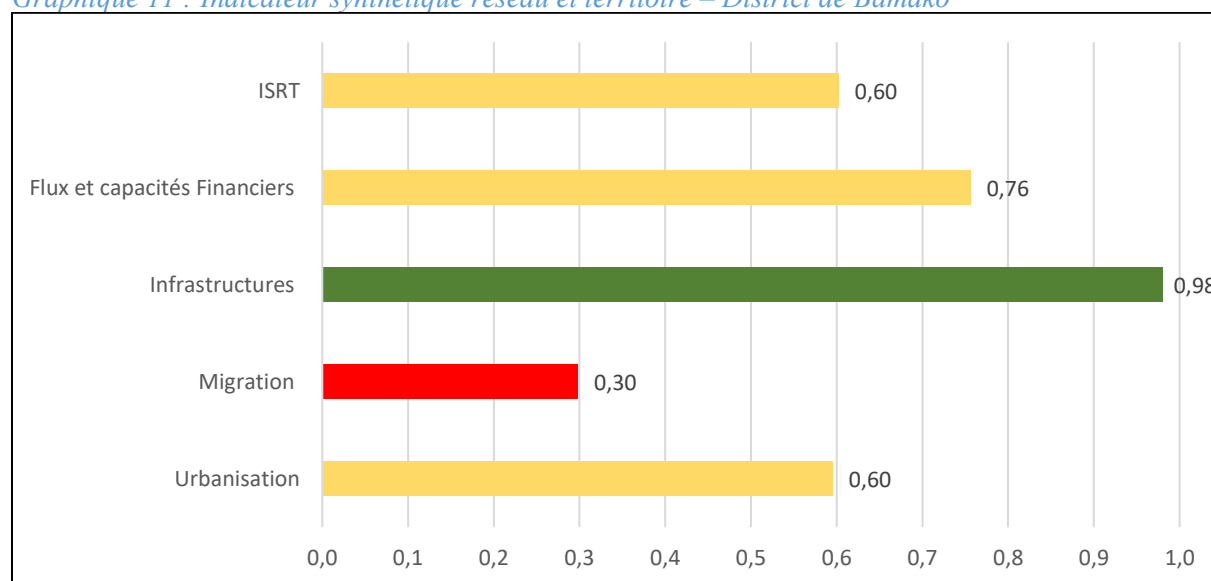
La taille de la population contribue également à fournir des données plus appréciables en matière d’indicateurs de développement.

5.2.9. ISRT du district de Bamako

Le district de Bamako présente le niveau de ISRT le plus élevé (0,60), plus élevé que son niveau de 2015 (0,54). En dehors de l’indice « Migration », toutes les autres sous dimensions présentent des niveaux moyens (Urbanisation et Flux et capacités financiers) ou élevés (Infrastructures de base ». Ceci dénote de la forte polarisation de la capitale qui compte plus de la moitié de la population urbaine du pays.

Les niveaux des indices des sous dimensions sont supérieurs à ceux de l’année 2015, matérialisant les efforts du gouvernement en termes d’investissements pour l’amélioration des conditions de vie des populations dans un contexte difficile de tensions sociales et d’insécurité croissante. Même si l’industrialisation reste à un niveau relativement moyen, il faut reconnaître que la ville de Bamako est plus un pôle de consommation que de production avec 75% de déchargement. Il reste à faire de Bamako, un moteur de croissance et de prestation de services en améliorant la mobilité urbaine et l’accès aux services, y compris à travers les nouvelles technologies de l’information et de la communication (Banque mondiale, 2019). Malgré la forte présence d’infrastructures, la capitale reste relativement peu attractive.

Graphique 11 : Indicateur synthétique réseau et territoire – District de Bamako



Source : ONDD et Equipe Nationale NTA, 2021

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS DE POLITIQUES ECONOMIQUES ET SOCIALES

Au terme de l'analyse des résultats de l'ISRT aux niveaux national et régional, il ressort globalement les constats suivants :

- l'ISRT du Mali reste encore faible (0,13 sur une échelle de 0 à 1) et a même connu une baisse par rapport à 2015 (0,14) ;
- au niveau infranational, c'est le district de Bamako qui garde toujours le taux le plus élevé en termes de ISRT comme en 2015, suivi des régions de Sikasso, Kayes et Mopti ;
- le faible niveau de l'attractivité des zones (0,30) en 2019 peut s'expliquer par la faible capacité du système à prendre en compte les déplacements au niveau interne pour motif social ou économique ;
- le faible niveau d'urbanisation (0,06) en dehors de la capitale Bamako confirme la forte polarisation de cette ville (qui compte plus de la moitié de la population urbaine du pays) par rapport aux autres villes du pays. Toutefois, la disponibilité des infrastructures apparaît moyenne (0,51 sur une échelle de 0 à 1). Malgré une nette amélioration, cette disponibilité ne contribue pas fortement à l'urbanisation du fait en partie de l'étendue du territoire et du coût réel des investissements physiques dans un contexte de contrainte budgétaire ;
- le niveau de l'indice des « flux et capacités financiers » a connu une forte amélioration entre 2015 et 2019 passant de 0,10 à 0,26. Cette amélioration est la conséquence de l'amélioration de l'accès des populations aux services financiers avec le développement des paiements mobiles en particulier et l'expansion des services bancaires et de microfinances ;
- toutes les régions regorgent de potentialités économiques qui, si elles sont valorisées, peuvent rendre attractives ces territoires et favoriser un développement harmonieux et rapide pour le bien-être des populations qui y vivent.

De l'analyse des résultats ci-dessus, il ressort les recommandations suivantes :

- ✓ accroître l'attractivité des villes en investissant massivement dans la disponibilité et la qualité des services publics et des infrastructures socio-économiques ;
- ✓ bâtir les stratégies de développement économique régional en tenant compte des opportunités et avantages relatifs des territoires ;
- ✓ promouvoir l'utilisation des canaux formels facilitant les transferts de ressources, en particulier les transferts des migrants ;

- ✓ accélérer la décentralisation, la déconcentration et la mise en œuvre de schémas d'urbanisme pour le développement rapide de villes (infrastructures économiques, maillage du réseau des transports) afin d'assurer la libre circulation des personnes et des biens ;
- ✓ appuyer les collectivités territoriales dans la réalisation d'études prospectives territoriales tenant compte des défis émergents de développement.
- ✓ accélérer les investissements dans la fourniture de services de téléphonie mobile et autres nouvelles technologies de l'information et de la communication pour la disponibilité d'information à jour sur les opportunités et les marchés, en particulier des produits agricoles ;
- ✓ renforcer l'intégration de la politique d'aménagement, des schémas régionaux d'aménagement et des programmes d'urbanisation, y compris le développement des bases de données sur les mouvements de populations et la disponibilité de services de qualité, incluant les services en lien avec la mobilité urbaine.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Banque mondiale (2019) : Bamako, un moteur de croissance et de prestations de services

Banque mondiale (2009) : Le Mali face au défi démographique, Rapport d'étude n°44459-ML, dirigée par J. F. May et B. Cissé

Centre de Recherche en Economie et Finance Appliquée de Thiès (2017) : Manuel de formation sur les dimensions et indicateurs du dividende démographique

George P. et Verger F. (2009) : Dictionnaire de la géographie. Paris, Presses universitaires de France

Institut National de la Statistique (INSTAT), Cellule de Planification et de Statistique Secteur Santé-Développement Social et Promotion de la Famille (CPS/SS-DS-PF) et ICF. 2019. *Enquête Démographique et de Santé au Mali 2018*.

Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population (2017) : Politique Nationale d'Aménagement du Territoire ;

Mali - Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population (2017) : Rapport National du profil du Dividende Démographique du Mali

Mali - Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population – Direction Nationale de la Population (2017) : Projections démographiques du Mali 2035

Mali – Ministère de l'Aménagement du Territoire et de la Population / Institut National de la Statistique : Enquête Modulaire et Permanente auprès des Ménages (EMOP) 2019

Mali – Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget / Institut National de la Statistique (2012) : Recensement Général de la Population et de l'Habitat 2009, Rapports thématiques sur (i) l'état et la structure de la population, (ii) l'urbanisation et (iii) la migration

Mali – Ministère de l'Economie, de l'Industrie et du Commerce / Direction Nationale de la Statistique et de l'Informatique (2007) : Rapports de l'Enquête Légère Intégrée auprès des Ménages ELIM 2006

Ministère des Maliens de l'Extérieur et de l'Intégration Africaine, Politique Nationale de la Migration

Mali – Ministère de l'Urbanisme et de la Politique de la Ville (2014) : Politique Nationale de la Ville

Mali – MSAHRN – Observatoire du Développement Humain Durable et de la Lutte Contre la Pauvreté (ODHD, 2016) : Rapport National sur le Développement Humain : Migration, développement humain et lutte contre la pauvreté, avec le concours du Programme des Nations unies pour le Développement (étude conduite par Diallo M., Y. F. Koné, M. Traoré)

Mali, Observatoire National du Dividende Démographique (Cellule d'Opérationnalisation), 2018 : Rapport dimension 3 de suivi du dividende démographique au Mali : transitions et cartographie de la pauvreté au Mali, avec le concours de la Banque Mondiale et l'appui technique du CREFAT et de UNFPA

Mali – Observatoire National du Dividende Démographique (Cellule d'Opérationnalisation), 2018 : Rapports de dimension 2 du dividende démographique au Mali : Qualité du cadre de vie au Mali. Avec le concours de la Banque Mondiale et l'appui technique du CREFAT et de UNFPA

Organisation Internationale pour les Migrations (2018) : Vers un nouveau pacte mondial sur la migration