



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS  
ET DU DESENCLAVEMENT



REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple ó Un But- Une Foi

Projet d'Appui au Secteur des Transports du Mali  
(PAST)  
(10 ACP MLI 02/20 963)

**ETUDE POUR L'ÉLABORATION D'UN MÉCANISME DE  
FINANCEMENT POUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC  
AUTOMOBILE DE TRANSPORT COMMERCIAL**

# **RAPPORT FINAL**



Septembre 2015



# SOMMAIRE

<b>SIGLES ET ACRONYMES UTILISES.....</b>	<b>3</b>
<b>LISTE DES TABLEAUX .....</b>	<b>5</b>
<b>LISTE DES FIGURES .....</b>	<b>7</b>
<b>RESUME .....</b>	<b>8</b>
<b>1. INTRODUCTION.....</b>	<b>13</b>
1.1. CONTEXTE.....	13
1.2. RESUME ET COMPREHENSION DES TERMES DE REFERENCES.....	15
<b>2. METHODOLOGIE.....</b>	<b>18</b>
2.1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE .....	18
2.2. LISTE DES ACTIVITES POUR LA MISE EN ŒUVRE DE L'ÉTUDE.....	18
2.3. LES OUTILS DE COLLECTE DES INFORMATIONS.....	19
2.4. LES TECHNIQUES DE STRUCTURATION DES INFORMATIONS COLLECTEES :.....	23
2.5. LE CHRONOGRAMME DE L'ÉTUDE .....	24
<b>3. ANALYSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES.....</b>	<b>25</b>
3.1. LA PART DU TRAFIC ROUTIER DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DU MALI .....	25
<b>4. ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES.....</b>	<b>33</b>
4.1. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU MALI.....	33
4.2. LE PARC DE TRANSPORT ACTIF DE MARCHANDISES AU MALI.....	38
4.3. L'ESTIMATION DES BESOINS DE RENOUVELLEMENT DU PARC DE VEHICULES DE TRANSPORT INTERNATIONAL DES MARCHANDISES AU MALI.....	48
<b>5. LE MARCHÉ FINANCIER D'APPUI AU SECTEUR PRIVE AU MALI .....</b>	<b>57</b>
5.1. FORCES ET FAIBLESSES DES BANQUES ET STRUCTURES FINANCIERES DANS L'ACCOMPAGNEMENT DU SECTEUR PRIVE AU MALI .....	58
5.2. LES EXPERIENCES DES BANQUES ET STRUCTURES FINANCIERES DANS L'ACCOMPAGNEMENT DES TRANSPORTEURS .....	66
<b>6. ANALYSE DES FONDS, REDEVANCES NATIONAUX D'APPUI AUX SECTEURS DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS ROUTIERS EXISTANTS AU MALI.....</b>	<b>74</b>
6.1. LE FONDS DE GARANTIE POUR LE SECTEUR PRIVE .....	74
6.2. LE FONDS D'ÉQUIPEMENT DES TRANSPORTS ROUTIERS INTERURBAINS ET INTERNATIONAUX (FETRII) 75	
6.3. LE FONDS ROUTIER .....	75
6.4. LE FONDS TRIE.....	76
6.5. LE FONDS PVI.....	77
6.6. LA LETTRE DE VOITURE.....	77
6.7. LA REDEVANCE MARITIME .....	77
<b>7. ANALYSE DES INSTRUMENTS FINANCIERS POUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES.....</b>	<b>78</b>
7.1. ANALYSE DES EXPERIENCES SOUS-REGIONALES DE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE TRANSPORT PUBLIC .....	79
7.2. LES INSTRUMENTS FINANCIERS APPROPRIES POUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE AU MALI.....	81

<b>8.</b>	<b>ELABORATION D'UN MECANISME DE FINANCEMENT POUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE TRANSPORT COMMERCIAL AU MALI.....</b>	<b>84</b>
8.1.	LES OBJECTIFS VISES .....	84
8.2.	RESULTATS ATTENDUS.....	85
8.3.	DUREE DU PROJET .....	85
8.4.	HYPOTHESES ET RISQUES .....	85
8.5.	LA STRATEGIE DE MISE EN Ŕ UVRE .....	86
8.6.	ARTICULATION DU MECANISME .....	86
8.7.	LE MECANISME DE CONSTITUTION D'UN FONDS DE GARANTIE PERENNE POUR LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE TRANSPORT PUBLIC AU MALI .....	90
<b>9.</b>	<b>PROPOSITION D'UN MECANISME DE GESTION DES EPAVES.....</b>	<b>92</b>
9.1.	LA MISE EN PLACE DU CADRE JURIDIQUE.....	93
9.2.	LA PROMOTION DE CREATION ET DEVELOPPEMENT DES SOCIETES DE DEMOLITION-BROYAGE DES VHU .....	93
<b>10.</b>	<b>CONCLUSION.....</b>	<b>95</b>
	<b>ANNEXES</b>	

## **SIGLES ET ACRONYMES UTILISES**

**AFD** : Agence Française de Développement

**BAD** : Banque Africaine de Développement

**ANPE** : Agence Nationale pour l'Emploi

**BDM** : Banque de Développement du Mali

**BEI** : Banque Européenne d'Investissement

**BID** : Banque Islamique de Développement

**BIM** : Banque Internationale pour le Mali

**BSI** : Budget Spécial d'Investissement

**BOAD** : Banque Ouest-Africaine de Développement

**BMS** : Banque Malienne de Solidarité

**BNDA** : Banque Nationale pour le Développement Agricole

**BRS** : Banque Régionale de Solidarité

**CEDEAO** : Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest

**CMC** : Conseil Malien des Chargeurs

**CMTR** : Conseil Malien des Transporteurs Routiers

**CTRCA** : Cellule Technique des Reformes du Climat des Affaires

**CU** : Charge Utile

**DD** : Droits de Douanes

**DNTTMF** : Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux

**DPGST** : Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports

**EPIC** : Établissement Public à caractère Industriel et Commercial

**EVP** : Équivalent Vingt Pieds

**FED** : Fonds Européen de Développement

**FGSP** : Fonds de Garantie pour le Secteur Privé

**FETR** : Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers

**FETRII** : Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux

**GIE** : Groupement d'intérêt économique

**LdC** : Ligne de crédit

**LCD** : Lettre de Crédit

**MEF** : Ministère de l'Économie et des Finances

**METD** : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement

**PACT** : Programme d'Amélioration des Corridors de Transport

**PAST** : Programme d'Appui au Secteur des Transports

**PIB** : Produit Intérieur Brut

**PME** : Petites et Moyennes Entreprises

**PMI** : Petites et Moyennes Industries

**PST** : Programme Sectoriel des transports

**PTAC** : Poids Total Autorisé en Charge

**PTF** : Partenaire Technique et Financier

**PVI** : Programme de Vérification des Importations

**SA** : Société Anonyme

**SARL** : Société à Responsabilité Limitée

**SFI** : Société Financière Internationale

**SNC** : Société en Nom Collectif

**TCN** : Titres de Créances Négociables

**TRIE** : Transit Routier Inter État

**VHU** : Véhicules Hors d'Usage



**Tableau 18 :** Importations de fret liquide et projection de 2009 à 2019 corrélées au parc de citerne í í í í í í í í í í í í í í í í p 52

**Tableau 19 :** Importations et exportations de marchandises solides et projections de 2015 à 2019í í í í í í í í í í í í í í í í .p 52

**Tableau 20 :** Fret de marchandises solides pour plateaux et projections de 2015 à 2019í .p 54

**Tableau 21 :** Évolution du taux de liquidité des Banques du Mali í í í p 60

**Tableau 22 :** Nature des crédits alloués par les Banquesí í í í í í í ...p 61

**Tableau 23 :** Situation des financements accordés par la BMS au secteur des transportsí .p 68

**Tableau 24 :** Comparaison des principaux instruments financiers í í í ...p 80

**LISTE DES FIGURES**

- Figure 1 :** Distribution par mode de transport du commerce extérieur du Mali de 2009 à 2014í ...p 26
- Figure 2 :** Part des modes de transport dans les importations du Malií í í p 28
- Figure 3 :** Évolution des importations d'hydrocarbures de 2009 à 2014í í p 29
- Figure 4 :** Évolution de la conteneurisationí í í í í í í í í í í í í p 30
- Figure 5 :** Évolution des exportations par mode de transportí í í í í í .p 31
- Figure 6 :** Répartition du parc de tracteurs et de semi-remorques avec carrosserieí p 41
- Figure 7 :** Répartition du parc de transport de marchandises selon le type de semi-remorqueí p 42
- Figure 8 :** Structure par âge du parc de tracteursí í í í í í í í í í í í p 46
- Figure 9 :** Évolution du parc de tracteurs et de semi-remorques par âgeí í p 46
- Figure 10 :** Structure du parc de semi-remorques et de tracteurs par âgeí ...p 47
- Figure 11 :** Taux global de disponibilité du parc international de transport de marchandisesí p 55

# Résumé

## **1. ANALYSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES**

La demande de transport est constituée de l'ensemble des besoins de transport des biens et des personnes. Elle se compose en :

- demande potentielle : désir, non encore exprimé, de (se) faire déplacer un bien ;
- demande réelle : besoin réellement exprimé de transport de biens (ou de personnes).

Dans le transport commercial de marchandises, seule est prise en compte (ici) la demande réelle. Celle-ci peut être soit satisfaite, soit non satisfaite (on parle alors de la demande totale).

La demande totale de transport commercial de marchandises correspond aux besoins exprimés de transports de biens nécessaires au commerce.

Les importations maliennes par route ont évolué de 3 720 346 t à 3 806 776 t entre 2009 et 2014. Quant aux exportations elles ont évolué de 314 179 t à 339 026 t sur la même période.

## **2. ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES**

En 2013, le parc de véhicules de transport international de marchandises était composé de 11 195 semi-remorques, et de 12 448 tracteurs, soit un total de 11 195 attelages de 30 tonnes et de 30 m<sup>3</sup> et plus.

Il existe des transporteurs pour compte propre (transporteurs commerçants) et de transporteur pour compte d'autrui (transporteurs professionnels). Ces entreprises se classent en entreprises structurées et en entreprises non structurées qui sont de loin les plus nombreuses.

## **3. LE MARCHE FINANCIER D'APPUI AU SECTEUR PRIVE**

### **3.1. Force et faiblesse des Banques**

On relève quelques faiblesses sérieuses en dépit du fait que l'on qualifie le secteur bancaire malien de sain :

- respect des ratios prudentiels,
- surliquidité,
- importance des prêts improductifs,

- *Facteurs extérieurs aux banques* qui contribuent à la difficulté de recouvrer les prêts : (i) faible valeur tirée de la réalisation des garanties saisies, (ii) absence de marché pour la revente des garanties saisies (problème de l'expertise du patrimoine), (iii) dysfonctionnement du système judiciaire.

### 3.2. Les expériences des Banques dans l'accompagnement du crédit

Toutes les banques consultées ont financé l'acquisition du matériel roulant sans problèmes particuliers et mieux, les opérations se sont bien passées quand il s'agissait du matériel neuf.

## 4. ANALYSE DES FONDS D'APPUI EXISTANTS AU SECTEUR PRIVE

- Le Fonds de Garantie pour le Secteur Privé (FGSP)
- Le Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux (FETRII),
- Le Fonds TRIE
- Le Fonds Routier,
- Les ressources du Programme de Vérification des Importations (PVI),
- La Lettre de Voiture,
- La redevance maritime.

## 5. ANALYSE DES INSTRUMENTS FINANCIERS

Le contexte défavorable de l'accès au crédit (taux d'intérêt et maturité du prêt) renvoie à quelques évidences qui rendent effectivement le recours de nombreux transporteurs aux banques difficile du fait de :

- l'absence d'une comptabilité d'entreprise lisible par les banques,
- l'acquisition de véhicules d'occasion qui ne rentrent pas dans le champ du financement bancaire,
- le faible coût d'acquisition des véhicules d'occasion qui n'implique pas nécessairement le recours au crédit,
- enfin, une surface financière limitée eu égard au montant du crédit susceptible d'être demandé, s'il s'agit d'un véhicule neuf.

Dans ces conditions, le recours à d'autres mécanismes de financement plus appropriés et adaptés au secteur peut être un moyen de contourner ces obstacles.

## **6. ELABORATION DU MECANISME DE FINANCEMENT**

Le mécanisme proposé se résume en ce qui suit :

- a. Emprunt de l'État (18 milliards de F CFA) auprès d'une institution financière (BEI, Banque Mondiale, Union Européenne, BOAD, BID, Eximbank ou Inde ou Chine, etc.) à des taux concessionnels. La lettre de Crédit sera ouverte par une banque commerciale de la place et confirmée par l'institution financière. Cette institution ne donnera pas directement les ressources financières à l'État, mais lui permettra d'obtenir les véhicules à hauteur du montant du crédit accordé ;
- b. Rétrocession du prêt par l'État au FETR ;
- c. Acquisition des véhicules par le FETR via l'État ;
- d. Abondement du FETR pour garantir les prêts aux transporteurs ;
- e. Sélection de bénéficiaires potentiels sur la base de critères d'éligibilité au financement (**annexe 3**) ;
- f. Ouverture de comptes dans les banques et versement d'un apport personnel de 30% du financement bancaire par les bénéficiaires ;
- g. Mobilisation par le pool bancaire de la garantie du FGSP ;
- h. Octroi de lignes de crédit aux transporteurs par les banques et vente par le FETR des véhicules aux transporteurs au fur et à mesure des crédits accordés ;
- i. Transfert au FETR des flux financiers liés aux lignes de crédit ;
- j. Constitution de comptes à termes à hauteur de 18 milliards de F CFA qui serviront exclusivement au remboursement des échéances de l'institution de financement (Eximbank) via

l'État. Ce compte sera logé chez la banque, chef de file du pool, soit par les apports personnels des bénéficiaires, soit par les remboursements des crédits bancaires (trimestrialités ou mensualités) des transporteurs bénéficiaires.

- k. Les cartes grises des véhicules resteront propriétés du FETR jusqu'à épuisement par les bénéficiaires du règlement total des prêts accordés.

Ce mécanisme intègre la signature avec les banques locales de protocoles d'accord indiquant les obligations des parties, notamment le montant de l'engagement financier et la fourchette des taux d'intérêt que les banques partenaires auront agréés compte tenu du risque de contrepartie, de même que les critères de sélection des potentiels bénéficiaires des lignes de crédits.

## **7. PROPOSITION D'UN MECANISME DE GESTION DES EPAVES**

Les épaves de matériels roulant sont soit des véhicules accidentés irréparables ou vieillis de telle sorte qu'ils soient hors d'usage ou d'usage (exploitation) non efficient.

La pratique (surtout artisanale) du transport complexifie la notion d'épave au Mali. Ainsi des véhicules qui ne sont plus économiquement rentables, en raison de leur âge avancé, continue de grossir le parc. Ils sont le plus souvent mis en circulation que pendant la traite des balles de coton.

Dans le cadre du dispositif de renouvellement de la flotte, il y a lieu de développer les activités formelles de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) pour des raisons de santé publique, environnementales et aussi d'incitations des propriétaires à se débarrasser de leurs véhicules usagés.

Le traitement des VHU se fera par des centres de traitement agréés par l'État.

L'objectif visé est donc de mettre en place une organisation formelle des filières de traitement des VHU (valorisation locale et exportation) et de favoriser la création des centres agréés de démolition-broyage des véhicules usés. Les activités à engager pour atteindre cet objectif sont les suivantes :

- La mise en place d'un cadre juridique pour les activités de traitement des véhicules obsolètes ou hors d'usage (VHU) ;
- L'appui à la création et au développement des centres agréés de démolition- broyage des VHU.

## **8. CONCLUSION**

La politique de renouvellement du parc automobile est fondée sur le constat de la vétusté du matériel roulant, entraînant des conséquences sécuritaires, économiques, sanitaires et environnementales catastrophiques pour la population. Elle vise aussi la réduction des prix prohibitifs des véhicules neufs.

Comme on peut le constater, la problématique du renouvellement du parc automobile affecté au transport public de marchandises et de voyageurs a concerné l'ensemble des États de la sous-région.

Il n'y a pas d'instruments de financement « miracles ». L'utilisation de tel mécanisme ou de tel autre dépend beaucoup de la volonté politique et du contexte du pays, ainsi que de la possibilité d'y faire participer des bailleurs de fonds.

Le rôle de l'État et des politiques publiques est donc central dans la conception et la mise en œuvre du programme de renouvellement du parc automobile qui devra nécessairement s'inscrire dans une stratégie nationale de développement du sous-secteur des transports terrestres.

# INTRODUCTION

## 1.1. Contexte

Le Mali, vaste pays sans littoral, d'une superficie de 1 241 238 km<sup>2</sup> environ et d'une population résidente estimée à près de 14,5 millions d'habitants, est l'un des pays les plus enclavés de la sous-région. Il partage des frontières avec sept pays voisins, le Niger, l'Algérie, la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, la Guinée Conakry, le Sénégal et la Mauritanie.

Le double enclavement (intérieur et extérieur) rend l'économie malienne fortement tributaire des transports en général et du transport routier en particulier quant à l'acheminement de ses produits d'exportation et d'importation d'une part, et aux échanges entre les lieux de production, de commercialisation et de consommation, d'autre part.

Les objectifs principaux de la politique dans le secteur des transports énoncés dans la Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) adoptée par le Gouvernement le 2 novembre 1993, en ce qui concerne le sous-secteur des transports terrestres, portent entre autres sur :

- l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen terme du secteur des transports ;
- l'amélioration de l'état des infrastructures, notamment routières et ferroviaires par une politique adéquate d'entretien ;
- la diminution des coûts de transport ;
- la réorganisation de l'administration des transports ;
- la poursuite de la restructuration des entreprises publiques du secteur ;
- la promotion d'une industrie des transports performante et compétitive ;
- le développement de la capacité des acteurs du transport routier ;

La mise en œuvre de la DPGST a commencé en 1994 par l'adoption du premier Programme Sectoriel des Transports (PST-1).

A ce premier projet a succédé le Projet d'Amélioration des Corridors de Transport (PACT) qui a couvert la période 2006-2009.

Le deuxième Programme Sectoriel des Transports (PST-2) qui a démarré en 2007 visait à assurer la consolidation des acquis du PST-1 et la réalisation des objectifs non atteints. Le PST-2 se fonde sur une lettre de Politique du Secteur des Transports datée du 6 avril 2007 dont les principaux objectifs, en ce qui concerne le transport routier sont :

- l'organisation et la concurrence sur le marché des transports terrestres de marchandises, principalement par la suppression du tour de rôle ;
- l'assainissement et la modernisation du parc de véhicules de transport public par l'amélioration des conditions d'accès à la profession et des interventions auprès des institutions de financement pour faciliter l'accès au crédit ;
- l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- l'amélioration des transports urbains ;
- l'amélioration de la sécurité routière

Cependant, force est de constater que le transport routier de marchandise reste inadapté aux exigences du transport moderne compte tenu de la rareté des entreprises publiques de transport structurées, mais aussi et surtout de la vétusté et de l'hétérogénéité de son parc avec près de 75% vieux de plus de 15 ans.

Cette situation combinée aux multiples taxes et autres prélèvements illicites, renchérit les coûts de transport des marchandises et compromet la compétitivité des produits d'échange. Ainsi les coûts globaux d'approche des marchandises maliennes sont très élevés et interviennent pour près de 20 à 30% des prix de revient de la plupart des produits de premières nécessités.

On relève également que les faibles niveaux des tarifs de transport engendrent entre autres conséquences, les surcharges, la vétusté du parc de véhicules (manque de moyens financiers pour renouveler), la dégradation prématurée du réseau routier, etc.

## 1.2. Résumé et compréhension des Termes de Références

Le mandat du consultant défini par les TDR est conforme aux besoins de l'étude et permet d'atteindre les objectifs fixés par l'étude.

Les données, services et installations devant être fournis par le client en vertu du mandat du consultant sont adaptés à la mission prévue.

Le Consultant a pris bonne note du contexte de l'étude. Ce contexte souligne la volonté du Gouvernement malien à préserver les infrastructures routières des surcharges, qui provoquent leur dégradation prématurée, par l'application du règlement N°14 de l'UEMOA.

Cependant le parc automobile de transport commercial de marchandise est caractérisé par sa vétusté avec une moyenne d'âge de plus de seize (16) ans. Aussi, pour répondre aux exigences d'un transport moderne, rentable et efficace dans le cadre de l'intégration sous-régionale, convient-il de rajeunir ce parc pour mieux organiser le marché du transport routier afin d'accroître la capacité des opérateurs en vue de promouvoir de véritables entreprises performantes et compétitives, tant au niveau national que sous-régional. Il est aussi relevé que le transport routier de marchandises est inadapté aux exigences du transport moderne et que le manque de professionnalisme est un frein à l'accès au crédit pour le renouvellement d'un parc vétuste et hétérogène.

Ce manque évident de professionnalisme et de formation explique le faible niveau des tarifs de transport et la pratique de la surcharge qui détruit l'outil de travail (le véhicule) et la route.

Un autre problème réside dans la recherche de financement destiné aux gros investissements du secteur. En effet depuis la restructuration du secteur bancaire, les banques ont tendance à limiter leurs concours au financement du court terme au détriment du long terme. En outre, les taux de financement sont de l'ordre de 12% ; ce qui engendre des intérêts élevés pouvant aller jusqu'à hypothéquer la rentabilité des investissements.

C'est en absence de tout financement que le Gouvernement du Mali a décidé en 2004 d'apporter un appui aux transporteurs routiers pour la mise en place d'un programme de renouvellement du parc automobile de transport public de marchandises et de personnes. On constate que les résultats, plutôt mitigés, n'ont profité qu'aux transporteurs pour compte

propre en ce qui concerne le fret solide. Aussi relève-t-on que de telles opérations ne peuvent se pérenniser du fait des concessions et dérogations fiscales importantes consenties par l'État au profit d'un seul secteur de l'économie.

Face à cette situation, le Gouvernement du Mali, dans le cadre du Projet d'Appui au Secteur des Transports financé par le Fonds Européen de Développement (FED), a décidé de la réalisation d'une étude pour l'élaboration d'un mécanisme de financement pour le renouvellement du parc automobile du transport commercial. Les tâches confiées au Consultant, conformément aux termes de référence (point 4.1. du Champ d'intervention) concernent, entre autres, les axes d'intervention suivants :

- déterminer les différents modes de financement existants ainsi que leur accès ;
- déterminer la demande globale de transport ;
- dégager les besoins en véhicules de transport commerciaux en les catégorisant ;
- inventorier les entreprises de transport structurées ;
- proposer un système pérenne et efficace de renouvellement du parc de transport routier de marchandises ;
- proposer des mécanismes d'accompagnement notamment pour la limitation de l'âge des véhicules à l'importation, la gestion des épaves, etc.

L'objectif visé par l'étude consiste à définir des mécanismes de financement pour le renouvellement du parc automobile de transport commercial afin de le rendre moderne, fiable et compétitif dans l'espace sous-régional, régional et communautaire.

Les résultats attendus du consultant se résument en ce qui suit :

- un inventaire exhaustif du parc de véhicules de transport en état de circuler ;
- une évaluation des véhicules par type de transport et par âge est disponible ;
- une demande globale de transport basée sur les volumes de marchandises annuellement transportées est déterminée ;
- les besoins en supplément et en renouvellement de véhicules de transport sont dégagés ;
- un inventaire des entreprises de transport est réalisé ;
- les différents modes de financement actuels sont déterminés et les conditions d'accès définies ;
- de nouveaux mécanismes de financement sont élaborés ;

- des mesures incitatives au renouvellement du parc sont mises en place.

Le Consultant a pris bonne note de la durée de l'étude estimée à trois mois y compris la phase de validation des documents par l'Administration.

Le Consultant s'appliquera à respecter le contenu du rapport final et bien entendu pour tout autre sujet qu'il jugera pertinent et non relevé par les termes de référence.

## 2. METHODOLOGIE

La méthode utilisée est la Théorie Générale des Systèmes. Cette approche holistique sied mieux, le plus souvent, à l'étude des transports qui constituent une activité d'interface composite mettant en relation des entités complexes.

Les transporteurs, les chargeurs, les banquiers et assureurs, les agents de contrôle routier, les administrations des transports et les réglementations, etc., sont autant d'entités ayant des logiques d'organisation et de fonctionnement spécifiques, des modes opératoires singuliers en même temps qu'elles influencent les unes les autres autant qu'elles sont, en retour, influencées.

### 2.1. Rappel des objectifs de l'étude

L'étude consiste à faire :

- déterminer les différents modes de financement existants ainsi que leurs accès ;
- déterminer la demande globale de transport ;
- dégager les besoins des véhicules de transport commerciaux en les catégorisant ;
- inventorier les entreprises de transport structurées ;
- faire un état de la situation des entreprises de transport ;
- proposer un système pérenne et efficace de renouvellement du parc de véhicules de transport routier ;
- proposer des mesures d'accompagnement notamment pour la limitation de l'âge des véhicules à l'importation, la gestion des épaves, etc.

### 2.2. Liste des activités pour la mise en œuvre de l'étude

Les activités spécifiques du présent contrat sont les suivantes :

- 1) faire un inventaire exhaustif des véhicules automobiles de transport sur les cinq (5) dernières années ;
- 2) procéder à une évaluation des véhicules destinés au transport en fonction de : type de véhicule ; la répartition entre les différents segments de transport ; l'âge ; la carrosserie ; la marque ;

- 3) déterminer la demande globale de transport par type de produits et basée sur les volumes de marchandises annuellement transportées ;
- 4) dégager les besoins en supplément et en renouvellement de véhicules de transport commerciaux par catégorie ;
- 5) inventorier les entreprises de transport structurées ;
- 6) faire un état de la situation des entreprises de transport ;
- 7) déterminer les différents modes de financement existants ainsi que leurs accès ;
- 8) proposer des systèmes / mécanismes pérennes et efficaces de financement du renouvellement du parc de véhicules de transport routier ;
- 9) les mécanismes proposés seront présentés de manière détaillée pour pouvoir les mettre en œuvre ;
- 10) proposer des mesures d'accompagnement pour la limitation de l'âge des véhicules automobiles de transport à l'importation, la gestion des épaves et des pièces de rechange etc.

A partir de l'analyse de la situation existante, le Consultant fera toutes recommandations susceptibles d'assurer le succès d'un futur renouvellement du parc automobiles du transport commercial.

### **2.3. Les outils de collecte des informations**

Pour la collecte des informations nécessaires pour l'exécution de cette étude, nous avons eu recours aux techniques ci-après :

- Les enquêtes
- Les interviews, et
- La revue documentaire.

#### **2.3.1. Les enquêtes**

Les enquêtes ont été essentiellement réalisées à partir des questionnaires adressés à des sociétés de transports de marchandises.

En l'absence de répertoire fiable des entreprises de transport de marchandises, (ni au CMTR, ni à la DNTTMF) nous n'avons pu constituer une base de sondage pertinente.

L'option la plus efficiente retenue a été de retenir quinze (15) entreprises de transport de marchandises solides et liquides. Ces quinze entreprises structurées détiennent plus de 35% du parc de transport de marchandises au Mali.

Ce qui confère une forte représentativité à notre échantillon.

Il s'agit de :

- la Société TOGUNA Industries ;
- la Société BEN &CO (ABC Transport) ;
- la Société UATT ;
- la SODIMA ;
- la Société Ben Mahouloud Moctar ;
- la Coopérative des Transports Routiers ;
- la Société MATRANS ;
- Chola Transport & Transit (C2T) (ex GDCM) ;
- la Société DIA NEGOCE ;
- la Société HYDRO SAHEL ;
- de la Société Soleil Services ;
- de la Société Lamine YARA ;
- de la Société TATA TRANSPORTS ;
- de la Société DJIGUE & FRERES ;
- la Société STAR.

Les questionnaires ont été regroupés en trois unités d'observations qui sont :

- ✓ les données juridiques et identitaires ;
- ✓ les données techniques et de production ;
- ✓ les données économiques, financières et comptables.

Ces unités d'observations ont été déclinées en de nombreuses variables dont le renseignement a permis au Consultant de faire une critique des sources existantes et des analyses plus argumentées.

Un exemplaire de ces questionnaires d'enquête est annexé au présent rapport (**annexe 4**).

Cependant, il est bien séant d'indiquer que sur les quinze (15) entreprises choisies, seules trois n'ont pas répondu à nos questionnaires. Mais les douze (12) entreprises restantes ont correctement renseigné les variables retenues par le questionnaire.

### **2.3.2. Les entretiens et interviews :**

#### 2.3.2.1 Les entretiens :

Les entretiens ont constitué les premières démarches du Consultant, après la signature du contrat de prestation relatif à la présente étude.

Ils ont été motivés par le double souci de rendre une visite de courtoisie aux structures qui constituent les donneurs d'ordre de l'étude, d'une part, et d'autre part, de requérir leurs avis et suggestions sur la perception, la problématique et la méthodologie du Consultant pour la mise en place d'un mécanisme pérenne de renouvellement du parc de transport.

Ainsi le consultant s'est entretenu avec :

- ✓ le Cabinet du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement ;
- ✓ la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) ;
- ✓ la Délégation de l'Union Européenne ;
- ✓ le Cabinet du Ministère de l'Économie et des Finances ;
- ✓ la Cellule Technique des Reformes du Climat des Affaires (CTRCA), du Ministère de l'Industrie et de la Promotion des Investissements.

Ces entretiens ont été très fructueux. Ils ont permis, à l'équipe du Consultant, d'appréhender, surtout de réévaluer les attentes de ces structures.

#### 2.3.2.2 Les interviews :

A partir de listes de questions ouvertes appropriées, des séances de travail ont été initiées entre l'équipe du consultant et des acteurs et

organismes jugés incontournables pour l'exécution de la présente étude.

Des exemplaires de ces guides d'interviews sont joints en **annexe 5** au présent rapport.

Il s'agit :

- ✓ du Conseil Malien des Transporteurs Routiers ;
- ✓ du Conseil Malien des Chargeurs ;
- ✓ de la Banque Nationale de Développement Agricole (BNDA) ;
- ✓ de la Banque de Développement du Mali (BDM) ;
- ✓ de la Banque Malienne de solidarité (BMS).

Ces séances de travail (sous forme d'interviews) ont apporté au consultant un éclairage nouveau, notamment sur i) le niveau minimum du fonds à constituer ii) la faiblesse des TDR qui se sont appesanti sur le renouvellement spécifique du parc de transport de marchandises, iii) la surliquidité et la très grande disponibilité des banques à accompagner le renouvellement du parc de transport commercial, iv) des explications à l'augmentation du transport pour compte propre etc.

### **2.3.3. La revue documentaire**

Pour mener à bien cette étude, nous avons eu recours à des sources d'informations diverses, au nombre desquelles, on peut retenir :

- Les Annuaires statistiques des transports pour les années 2013, 2012, 2011, 2010 et 2009 ;
- De nombreux rapports d'études, dont :
  - ✓ L'étude d'impacts de la surcharge dans le secteur des transports terrestres maliens, SAFEGE/SITRASSI .
  - ✓ L'étude de l'état des lieux de la mise en œuvre des instruments de la Facilitation des Transports sur le corridor Dakar-Bamako, PST, Octobre 2013 ;
  - ✓ La réalisation d'une étude sur la fiscalité et la parafiscalité dans le secteur du transport routier au Mali, PST, janvier 2015 ;

- ✓ L'étude d'actualisation des coûts d'exploitation des véhicules de transport des marchandises au Mali, PAST 2015.
- Les textes relatifs à la création et aux modalités de fonctionnement de :
  - ✓ Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR) ;
  - ✓ Conseil Malien des Chargeurs (CMC) ;
  - ✓ Fonds de Garantie du secteur Privé ;
  - ✓ Fonds TRIE ;
  - ✓ Fonds d'Équipement des Transports Routiers ;
  - ✓ Fonds Routiers
  - ✓ Fonds du Programme de Vérification des Importations ;
  - ✓ Redevances sur les Bordereaux de Suivi des Cargaisons ;
  - ✓ Redevances Maritimes ;
  - ✓ La Lettre de Voiture.
- Des documents relatifs à des Fonds d'Appui au secteur privé et des expériences de renouvellement de parc de véhicules dans les pays de la sous-région ont été également analysés :
  - ✓ Fonds de Garantie des Investissements de l'Afrique de l'Ouest (GARI)
  - ✓ Le Projet de Renouvellement du parc automobile ivoirien ;
  - ✓ l'Association pour le Financement du Transport Urbain (AFTU) du Sénégal ;
  - ✓ L'expérience du Programme de Renouvellement du Parc de Véhicules de transport en commun de personnes du Burkina Faso ;

#### **2.4. Les techniques de structuration des informations collectées :**

Les informations collectées lors des enquêtes, entretiens et interviews et la revue documentaire, ont été traitées et structurées, sous forme de textes, de tableaux et de graphiques, pour constituer le corpus du rapport, argumenter les démonstrations et pour rendre plus expressives des tendances.

## 2.5. Le chronogramme de l'étude

Activités	Semaines												Observations
	S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8	S9	S10	S11	S12	
Phase 0													Notification de sélection au Bureau
Phase I													
Définition des besoins d'information	■												
Revue de littératures (rapports, textes réglementaires, UEMOA, etc.)	■												
Élaboration des fiches d'enquêtes/interviews	■												
Identification des acteurs concernés et des sources d'informations	■												
Mise au point de la feuille de route		■											
Rédaction du rapport initial		■											
Phase II													
Collecte des données (DNTTMF, Impôts, Douanes, INSTAT, Transporteurs, CCIM, Banques et Assurances, Organismes de crédit PTF, etc.)			■										
Inventaire exhaustif du parc de véhicules sur les 5 dernières années			■										
Évaluation des véhicules destinés au transport en fonction de type, âge, carrosserie, charge utile ; marque				■									
Détermination de la demande globale de transport basée sur les volumes annuellement transportés pour les 4 grands produits (import, export)				■	■								
Détermination des besoins en supplément et en renouvellement des véhicules de transport commerciaux par catégorie						■							
État de la situation des entreprises de transport et inventaire des entreprises structurées						■							
Définition des méthodes de traitement des informations collectées							■						
Proposition d'action concrète pour assurer le renouvellement du parc								■					
Rédaction du rapport provisoire									■				
Phase III													
Organisation d'une journée de restitution sur les phases 1 et 2										■			
Consolidation de l'analyse des données de synthèse										■			
Élaboration des suggestions et propositions d'amélioration des performances et de la compétitivité de l'industrie des transports											■		
Élaboration de Rapport final définitif (supports papier et CD ROM)												■	

### **3. ANALYSE DE LA DEMANDE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES**

La demande de transport est constituée de l'ensemble des besoins de transport des biens et des personnes. Elle se compose en :

- demande potentielle : désir, non encore exprimé, de (se) faire déplacer un bien ;
- demande réelle : besoin réellement exprimé de transport de biens (ou de personnes).

Dans le transport commercial de marchandises, seule est prise en compte (ici) la demande réelle. Celle-ci peut être soit satisfaite, soit non satisfaite (on parle alors de la demande totale).

La demande totale de transport commercial de marchandises correspond aux besoins exprimés de transports de biens nécessaires au commerce.

#### **3.1. La part du trafic routier dans le commerce extérieur du Mali**

En 2000, la demande satisfaite de transport de marchandises, évaluée sur la base des données statistiques fournies par les Directions Régionales des Transports, ajustées et complétées par les enquêtes du consultant (Rapport de l'étude pour un camionnage plus efficace au Mali) était de 4 578 mille tonnes (2007 millions de tonnes kilométriques) pour les marchandises solides et de 787 mille m<sup>3</sup> (677 millions de m<sup>3</sup> kilomètres) pour les marchandises liquides, soit les 94% de la demande totale estimée.

Selon les Annuaire Statistiques des Transports de 2013, le commerce extérieur du Mali a généré 4 431 460 Tonnes de marchandises (solides et liquides), repartis ainsi qu'il suit entre les trois principaux modes :

- Transport aérien : 10 094 tonnes, soit 0,22% ;
- Transport ferroviaire : 228 158 tonnes, soit 5,14% ;
- Transport routier : 4 193 208 tonnes soit 94,62%.

Le mode de transport routier occupe une place prépondérante dans le commerce Inter-états du Mali. Sa part croît régulièrement depuis plusieurs années au détriment de celle des modes ferroviaire et aérien, comme l'atteste le tableau N°1, ci-dessous.

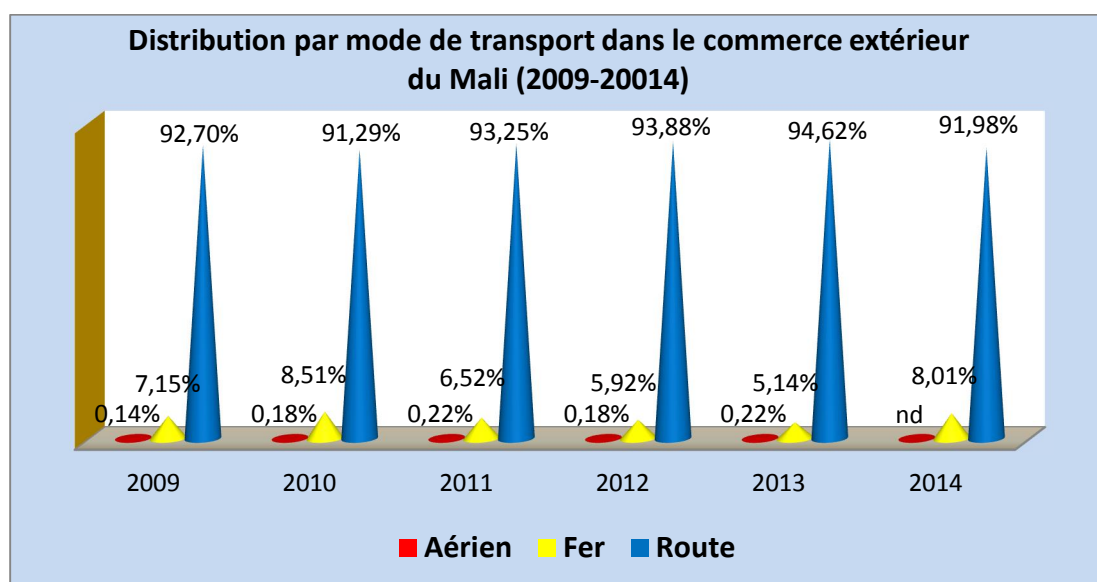
**PART DES MODES DE TRANSPORT DANS LE COMMERCE  
EXTERIEUR DU MALI  
(2009-20014)**

Tableau N°1 :

ANNEES	AERIEN	%	FER	%	ROUTE	%	TOTAL
2014	n.d.	n.d.	350 740	8,01	4 027 813	91,98	4 378 553
2013	10094	0,22	228158	5,14	4193208	94,62	4 431 460
2012	7759	0,18	242064	5,92	3834360	93,88	4 084 189
2011	8213	0,22	238911	6,52	3415725	93,25	3 662 856
2010	6523	0,18	303725	8,51	3255502	91,29	3 565 759
2009	6180	0,14	307847	7,15	3991314	92,7	4 305 348
<b>TOTAL</b>	<b>38769</b>	<b>0,19</b>	<b>1320705</b>	<b>6,58</b>	<b>18690109</b>	<b>93,21</b>	<b>20 049 612</b>

Sources : Annuaire statistiques des Transports, DNTTMF, 2014 à 2009.

Figure N°1 : Distribution par mode de transport du commerce extérieur 2009-2013



Les implications stratégiques de cette place de choix du mode routier dans les transports Inter-états du Mali sont évidentes.

La compétitivité du commerce extérieur est donc fortement tributaire de la performance des transports routiers.

En 2014, la part des transports routiers dans le commerce extérieur, selon l'Annuaire statistique des transports, a été de 4 378 553 tonnes (tous types de marchandises et modes routier et ferroviaire confondus). Soit 91,98% pour le transport routier (4 027 813 T) et 8,01% pour le mode ferroviaire (350 740 T).

Les chiffres du commerce extérieur de 2014, tout en confirmant la prédominance du transport routier, sont inférieurs à ceux de 2013.

### 3.1.1. Les importations du Mali

La balance commerciale du Mali est chroniquement déficitaire.

Les importations maliennes se répartissent en fret de transit (par les ports d'attache) et en achats locaux (marchés sous-régionaux). Elles concernent les marchandises :

- liquides (hydrocarbures, bitume) ;
- gazeuses (gaz butane) ;
- solides composées :
- des produits chimiques (engrais, pesticides, cyanures, acides et chaux, sodes caustiques composés organiques et inorganiques, colorants, détergents, du propylène, médicaments, graisses et lubrifiants, etc.) ;
- de produits alimentaires (riz, farine, semoules, sucre et sucreries, pâtes alimentaires, du thé, des poisons, des céréales, noix de cola, blé, pomme de terre, fruits et légumes, lait et produits laitiers, huiles animales et végétales, préparations alimentaires, concentrées de tomate, etc.) ;
- des matériaux de construction et d'équipements (ciments, aciers, tubes orange, bois et ouvrages en bois, fer, acier et fonte, etc.) ;
- des engins et pièces mécaniques (engins lourds, matériels agricoles, véhicules, motos et autres cycles, pièces mécaniques, etc.) ;
- matières plastiques, textiles et papeteries (pneus, textiles et bonneteries, librairie-papeterie, rouleaux de papier, balles de filet, etc.) ; etc.

Les importations du Mali sont passées de 3 991 162 tonnes en 2009 à 4 039 525 tonnes en 2014.

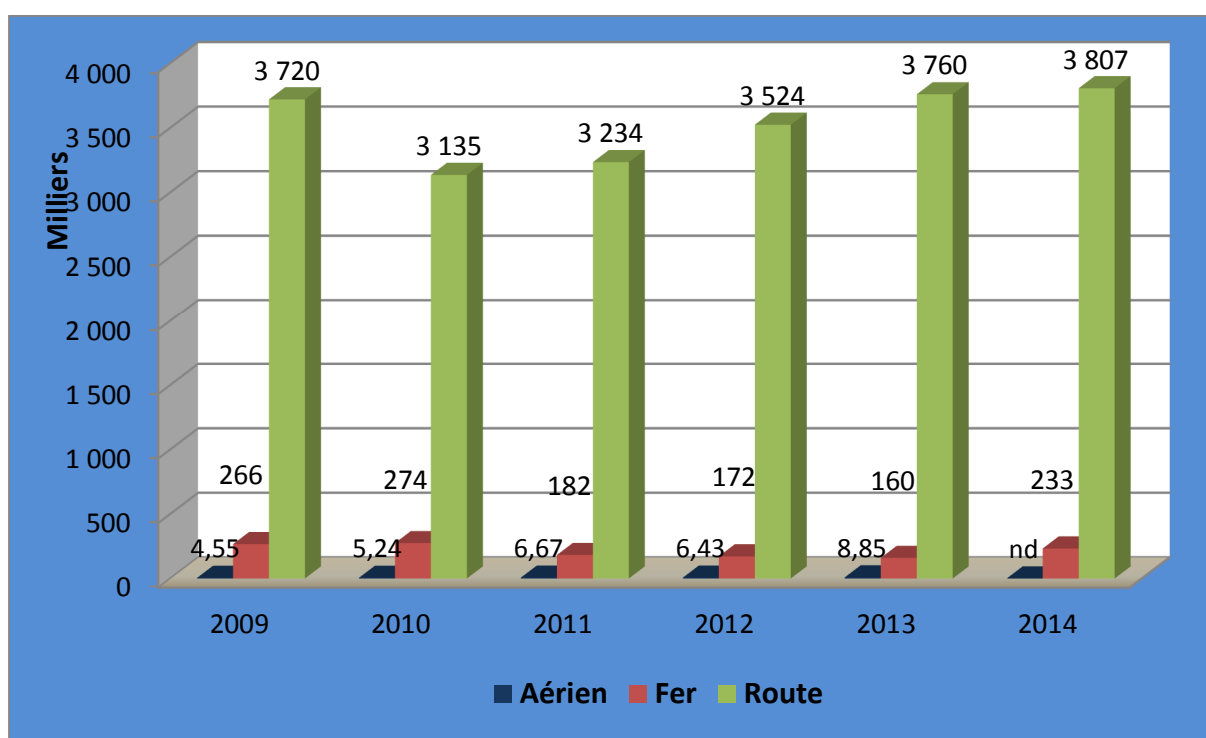
La part du mode routier dans le total des importations est passée de 3 720 346 tonnes en 2009 à 3 806 776 tonnes en 2014, soit une augmentation moyenne de 17 286 tonnes/ an.

**Tableau N°2 :** Évolution des importations maliennes par mode de transport de 2009 à 2014.

IMPORT 2014-2009						
Années Modes	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Aérien	nd	8 853	6 432	6 673	5 244	4 548
Fer	232 749	159 809	171 838	182 132	274 410	266 268
Route	3 806 776,24	3 759 809	3 524 104	3 234 349	3 135 240	3 720 346
<b>TOTAL</b>	<b>40 395 25,2</b>	<b>3 928 471</b>	<b>3 702 374</b>	<b>3 423154</b>	<b>3 414 894</b>	<b>3991 162</b>

Source : Annales Statistiques des Transports, années 2009 à 2014, DNTTMF.

**Figure N°2 :** Part des modes de transport dans les importations maliennes de 2009 à 2014.



Source : Annales Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014.

Cette prédominance du mode de transport routier dans les importations maliennes est générale.

L'analyse de la structure des importations selon leurs natures (marchandises solides et liquides), selon leurs emballages et conditionnements (conteneurisées, sacheries, colis, périssables, etc.), laisse apparaître une correspondance entre ces spécificités et les types de véhicules utilisés pour leur acheminement.

Ainsi, les marchandises liquides et gazeuses sont, en général, transportées par des camions citernes ou dans des bombonnes conteneurisées.

Les sacheries (farines, ciments, etc.) et les vracs, sont transportés par des camions avec ridelles et à plateau.

Les marchandises conteneurisées, les engins et matériels agricoles lourds, etc. sont transportées, en général, par des camions munis de plateau.

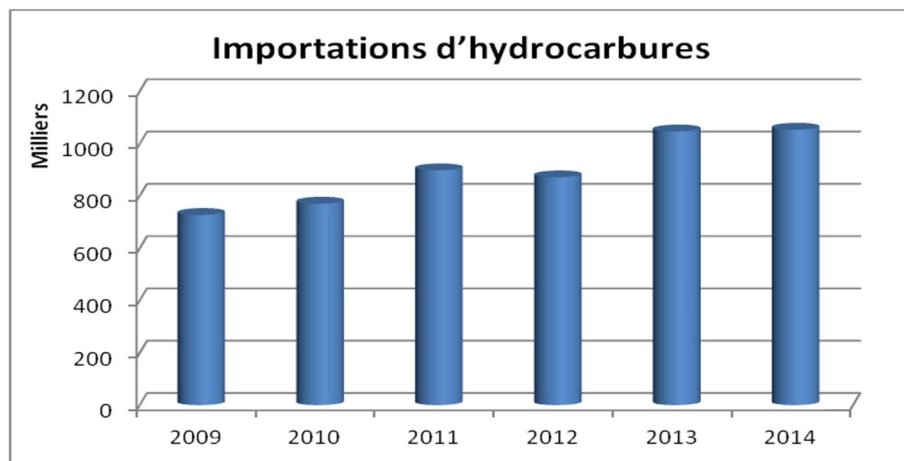
Sur les 3 806 776,24 tonnes de marchandises importées par le mode routier en 2014, les hydrocarbures représentent 1 053 648,9 tonnes, soit 27,67%.

**Tableau n°3** : Importation d'hydrocarbures de 2014 à 2009

Années	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Tonnages</b>	<b>1 053 648,9</b>	<b>1 046 917</b>	<b>871 343</b>	<b>898 046</b>	<b>770 690</b>	<b>727 374</b>

Source : Annuaire Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014.

**Figure N° 3** : Évolution des importations d'hydrocarbures de 2009 à 2014



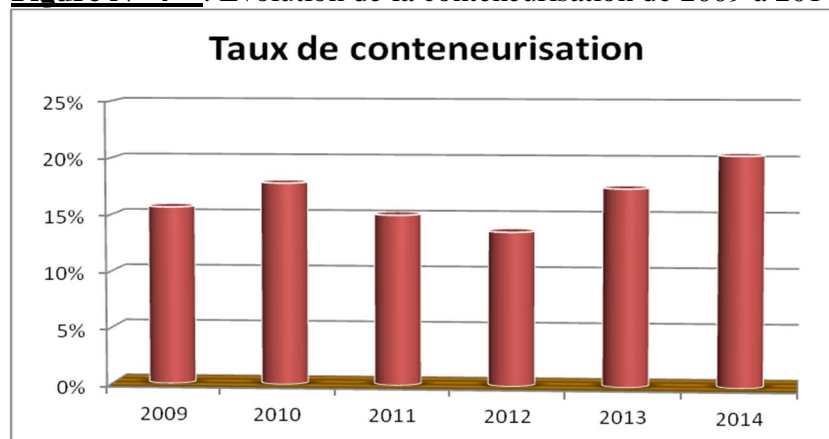
Source : annuaire statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014.

**Tableau N°4** : les importations conteneurisées de 2009 à 2014

Années	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Tonnage conteneurisé	607 709	501 698	384 930	412 948	470 515	412 948
Importation	2 983 789	2 872 555	2 828 140	2 743 744	2 638 927	2 634 522
Taux conteneurisation	20,4%	17,5%	13,6%	15,1%	17,8%	15,7%

Source : Annuaire Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014

**Figure N° 4** : Évolution de la conteneurisation de 2009 à 2014



**Source** : Annuaires Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014

Les marchandises dites conventionnelles (ou vrac) constituent le reste des importations. Elles comprennent les sacheries, outre que les ciments (farines, semoules, riz et autres céréales, le lait, les colas, les pâtes alimentaires, les huiles et graisses végétales et animales, le sucre et sucreries, les préparations alimentaires diverses, les sels, les savons et détergents, cannettes de boisson, etc. Elles ont représenté 1 787 662 tonnes en 2014 contre 1 804 412 tonnes en 2009.

**Tableau N°5** : les importations maliennes des marchandises conventionnelles de 2009 à 2014.

EVOLUTION DES IMPORTATIONS DES MARCHANDISES CONVENTIONNELLES DE 2009 A 2014						
Années	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Fer	133 632	60 943	113 793	144 444	235 437	224 011
Route	1 787 662	1 760 618	1 828 453	1 250 362	1 306 062	1 804 412
<b>TOTAL</b>	<b>1 921 294</b>	<b>1 760 618</b>	<b>1 942 246</b>	<b>1 394 806</b>	<b>1 541 499</b>	<b>2 028 423</b>

**Source** : Annuaires Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014

### 3.1.2. Les exportations

Les exportations maliennes ont été de 314 179 tonnes en 2009, 502 989 tonnes en 2013 et 339 026 tonnes en 2014.

Elles se composent essentiellement d'animaux vifs (ovins, caprins), de coton fibre, de poisson fumé, de haricots, de céréales (mil, sorgho, maïs), de sésame, de bois et assimilés (bambou, rônier), de minerais de fer, de denrées alimentaires, d'aliments bétail, de fruits secs, de mangues et

autres fruits (pastèque, « zamba », pois sucrés, amandes de karités, noix d'acajou, tamarin, etc.), de peaux et cuirs, de gomme d'arabique, etc.

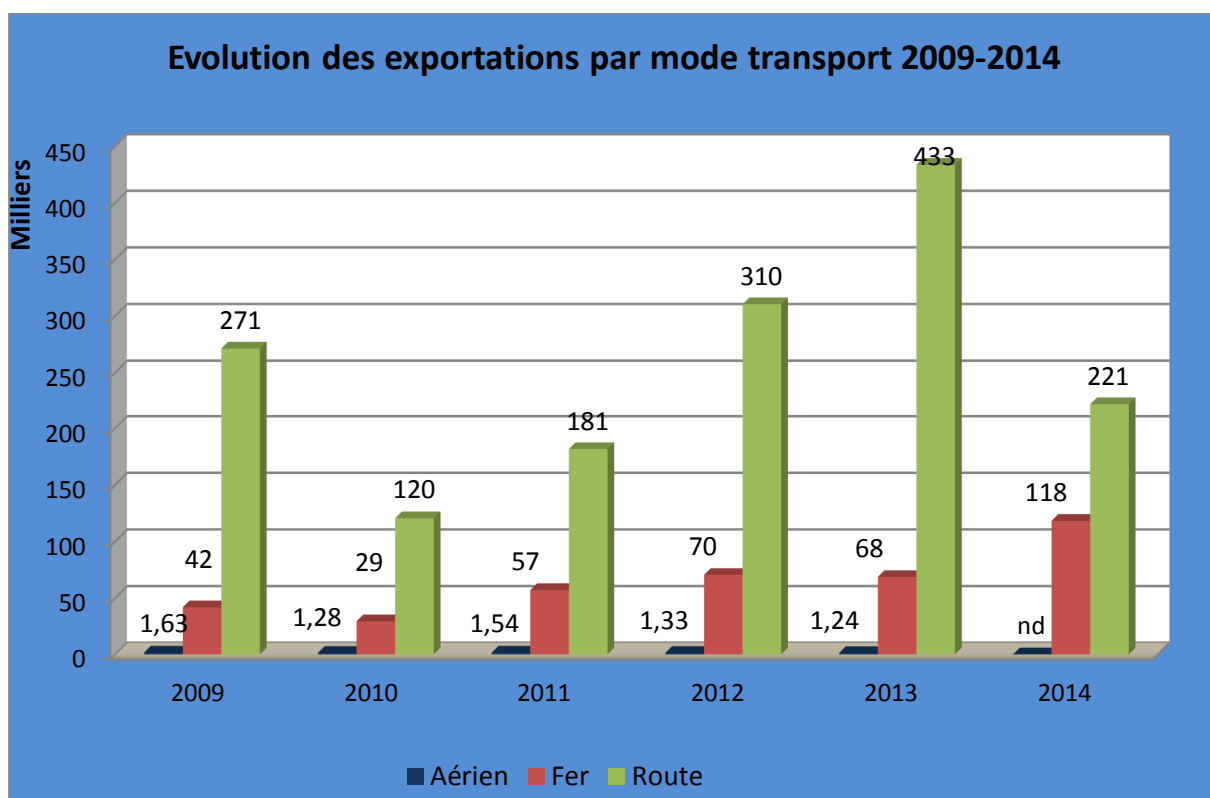
**Tableau N°6** : Évolution des exportations du Mali de 2009 à 2014.

**EVOLUTION DES EXPORTATIONS MALIENNES DE 2009 A 2014**

Années	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Aérien	n.d.	1 241	1 327	1 540	1 279	1 632
Fer	117 990	68 349	70 226	56 779	29 315	41 579
Route	221 036	433 399	310 256	181 376	120 262	270 968
<b>TOTAL</b>	<b>339 026</b>	<b>502 989</b>	<b>381 809</b>	<b>239 695</b>	<b>150 856</b>	<b>314 179</b>

Source : Annuaire Statistiques des transports, DNTTMF, 2014 à 2009

**Figure 5** : Évolution des exportations par mode de transport



La structure des exportations maliennes et la faiblesse du fret retour (vers les pays limitrophes) ne permettent pas, toujours, l'affectation spécifique des véhicules aux types de marchandises, à l'exception des animaux vifs, des sacheries et de certaines denrées alimentaires, seulement transportés par des camions munis de ridelle.

Ainsi, les camions munis de plateau ou de ridelle, (soit dans les conteneurs ou sur le plateau nu), sont utilisés (au retour) pour le transport des balles et fibre de coton, des fruits secs et amandes, des résines, des bois et assimilés, les sésames, le poisson fumé, etc.

.

#### **4. ANALYSE DE L'OFFRE DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES**

Selon les résultats de l'Étude de l'état des lieux de la mise en œuvre des instruments de facilitation des transports sur le corridor Dakar - Bamako (novembre 2013), l'effectif du parc de véhicules de transport de marchandises en 2004 était de 28 123 unités, dont 18 238 camions et camionnettes (65%) et 9 885 semi-remorques, remorques et tracteurs (35%). Le parc est jugé très vétuste avec 84% de véhicules de plus de 10 ans. Le District de Bamako détenait, alors, 69% de l'effectif.

Selon les résultats de la même étude, de 2000 à 2004, l'effectif du parc routier de marchandises est passé de 23 067 à 28 123 unités, soit un taux de croissance moyen annuel de 5%, dont 4% par an pour les camions et 7,3% pour les remorques, les semi-remorques et tracteurs.

Seulement, en 2004, le parc actif représentait 31% du parc total, soit 8 757 unités.

Le parc actif de transport international de marchandises se présentait comme suit :

- Véhicules d'au moins 30 tonnes de CU : 2 402 unités ;
- Véhicules d'au moins 25 m<sup>3</sup> : 766 unités.

Le parc actif de transport international de marchandises était d'alors 3 168 unités, dont 76% affecté au transport de marchandises solide et 24% pour celui des hydrocarbures.

En 2013, selon l'Annuaire Statistique des Transports, le parc de véhicules de transport international de marchandises étaient de 11 195 semi-remorques, et de 12 448 tracteurs, soit un total de 23 643 attelages de 30 tonnes et de 30 m<sup>3</sup> et plus.

##### **4.1. Les entreprises de transport de marchandises au Mali**

Le nombre précis des entreprises de transport international de marchandises (structurées et non structurées) au Mali varie suivant les sources.

Selon, le Conseil Malien des Transporteurs Routiers du Mali (CMTR), le nombre des entreprises de transport de marchandises, disposant d'au

moins dix (10) véhicules, établi à partir du fichier de la Carte professionnelle de transporteur est de 23.

Par contre, selon, les résultats d'enquête de la DNTTMF, parus dans l'Annuaire Statistique des Transports et des Infrastructures de Transport 2013, il existe 52 entreprises de transport de marchandises au Mali, dont 27% (14) pour le compte propre et 73% pour le compte d'autrui (transporteurs professionnels).

**Tableau N° 7** : Nombre de sociétés de transport de marchandises selon les types de transport

Régions	Transport pour compte propre	Transport public marchandise	TOTAL
Bamako	4	13	17
Gao	5	7	12
Kayes	-	4	4
Koulikoro	-	1	1
Mopti	2	5	7
Ségou	-	5	3
Sikasso	-	3	3
Tombouctou	3	-	3
Kidal	-	-	0
<b>TOTAL</b>	14	38	52

Source : Annuaire Statistique 2013 des Transports et des infrastructures de Transport, METD, janvier 2015

Le nombre des entreprises de transport de marchandises avancé ci-dessus par la DNTTMF est visiblement minoré, au regard même de la littérature, et des enquêtes du consultant (voir tableau **annexe 1**).

La contradiction entre les statistiques relatives aux entreprises de transport de marchandises, selon les sources déteint sur celles du parc de véhicules. Elle révèle la faiblesse manifeste du système de collecte des informations relatives au secteur des transports.

En considérant que la taille d'une entreprise de transport, au Mali, peut varier de deux (2) véhicules et plus, et que les entreprises disposant de moins de dix (10) véhicules sont de loin les plus nombreuses, on peut, raisonnablement convenir que les vingt trois (23) entreprises ayant au moins dix (10) véhicules du CMTR et les cinquante et deux (52) de la

DNTTMF, sont largement en dessous de la situation réelle des entreprises de transport de marchandises au Mali.

Le recoupement des informations sur les entreprises de transport de marchandises collectées par le Consultant auprès des acteurs du secteur (transporteurs, chauffeurs, syndicats, etc.), des banquiers, des organismes du secteur privé et de la revue de littérature (Répertoire des entreprises, internet, etc.), ont permis de constituer un tableau de cent deux entreprises structurées de transport international de marchandises au Mali.

Ce tableau sus cité (annexe 1) regroupe les entreprises de transport pour compte propre et pour compte d'autrui, quelle que soit la nature du fret (solide et ou liquide).

#### **4.1.1. Les entreprises professionnelles de transport de marchandises**

Les entreprises professionnelles de transport international de marchandises sont des transporteurs pour compte d'autrui.

Les statistiques officielles relatives aux entreprises professionnelles de transport international de marchandises sont rares et contradictoires.

Selon, les résultats d'enquêtes du consultant, leur nombre et surtout leur part dans le parc de transport international de marchandises sont en baisse, au détriment de ceux des entreprises commerciales et industrielles.

Les plus importantes d'entre elles opèrent dans le domaine des marchandises solides et dans le transport public de personnes.

Selon le CMTR, seulement 34 sociétés de transports sont formellement établies. Le sous-secteur est majoritairement exploité par des acteurs informels.

#### **4.1.2. Les entreprises commerciales et industrielles**

Ce sont des transporteurs pour compte propre.

Depuis une dizaine d'années, elles connaissent une montée fulgurante. Les industrielles et les commerçants import/export allient activités principales et transport.

Le tableau n°8, ci-après, recense les plus importantes entreprises commerciales et industrielles de transport international de marchandises. Certaines d'entre elles disposent d'un parc important : ABC Transport (Ben&Co) : 192 véhicules, Toguna : 188 unités, SODIMA : 70 véhicules, Dia-Négoce : 38 véhicules, Tata Transport : 24 véhicules, C2T : 152 véhicules (Consultant, Sahel Consulting, juillet 2015).

Selon les animateurs de ce secteur pour compte propre, que le consultant a rencontré, cette situation s'est imposée à eux, au regard de la forte atomisation des transporteurs pour compte d'autrui et leur faiblesse d'export.

**Tableau N° 8 :** Taille du parc actif de quelques entreprises de transport de marchandises enquêtées

ENTREPRISES	TOTAL PARC	SEMI-REMORQUE	TRACTEUR	EPAVE
TATA	24	24	24	8
UATT	14	14	14	0
SODIMA	70	70	70	0
DJIGUE SA	20	20	20	0
TOGUNA	188	188	188	0
DIA NEGOCE	38	38	37	11
ABC Transport	192	192	192	0
HYDRO-MALI	54	54	54	4
<b>TOTAL</b>	<b>600</b>	<b>600</b>	<b>599</b>	<b>23</b>

**Source :** Enquête Consultant SAHEL CONSULTING, juillet 2015

Selon, de nombreux rapports, les entreprises commerciales et industrielles de transport, représentent moins de 5% des entreprises de transport. Elles sont en général, structurées et disposent d'un parc homogène et plus jeune.

#### 4.1.3. Les entreprises structurées de transport de marchandises

Les entreprises structurées de transport de marchandises sont celles enregistrées au niveau d'API Mali et qui disposent d'une comptabilité, d'une gestion structurée.

En 2015, les entreprises structurées de transport de marchandises peuvent être estimées entre 150 et 200.

Ce sont, en général des sociétés anonymes à responsabilité limitée (Sarl), ou des sociétés anonymes (sa), des Groupements d'Intérêt Économique (GIE), Sociétés en Nom Collectif (SNC), Sociétés en Commandite Simple (SCS) etc.

Les plus importantes des entreprises structurées de transport de marchandises appartiennent à des transporteurs pour compte propre. Ce sont Ben & Co (ABC transport), Toguna, Tata, SODIMA, C2T (ex-GDCM), MATRANS, etc.

Les quelques unes faisant du transport pour compte d'autrui sont de taille petite à moyenne (5 à 15 véhicules). Ce sont UATT, Diallo Transports, Baní Transports, Transports Tigana, etc.

#### **4.1.4. Les entreprises non structurées de transport de marchandises**

Les entreprises non structurées de transport de marchandises sont de loin les plus nombreuses. Selon de nombreux rapports\*, les entreprises non structurées (ou entreprises dites « informelles »), représentaient près de 90% des acteurs du transport international de marchandises, en 2000.

De 2004 à 2014, la mutation des entreprises non structurées vers les entreprises structurées (SA, SARL, SARUL, GIE, etc.) demeure timide, en raison, selon les résultats de l'« Étude sur la fiscalité et la parafiscalité dans le secteur du transport routier au Mali » (2015), des avantages fiscaux et parafiscaux que la réglementation en vigueur accorde aux transporteurs individuels.

Cependant, les difficultés d'accès au fret et au crédit financier (les transporteurs pour compte propre étant mieux outillés sont prioritaires), risquent d'avoir raison, à moyenne échéance, des

---

\* Étude pour un service de Camionnage plus efficace du Mali, BIMAN, août 2003 ; Stratégie de Facilitation du Transport et Transit pour stimuler la croissance économique, au Mali, Country Économico Mémorandum / Banque Mondiale, 2005 ; Crise Ivoirienne : Impact sur les transports et la politique routière du Mali, MET, Bamako, août 2003.

entreprises individuelles, non structurées. Elles se contentent de plus à plus de fret moins valorisé (ciment, bétail, fruits secs et amendes) et de balles de coton, etc.

#### **4.2. Le parc de transport actif de marchandises du Mali**

En août 2003, le Ministère de l'Équipement et des Transports (Crise ivoirienne : impact sur les transports et la politique routière du Mali), notait que le parc roulant de marchandises totalisait 17 116 véhicules se décomposant comme suit :

- Tracteurs routiers : 4 824 dont 5% ont au plus 7 ans d'âge et 76%, plus de 17 ans ;
- Semi-remorques carrosseries : 3 781 ;
- Semi-remorques citernes 963 ;
- Camions : 7 548 (7 341 camions marchandises, 97,25% ; et 207 camions citernes : 2,74% ; dont 12% ont au plus 7 ans d'âge et 76% plus de 17 ans ».

Selon l'Annuaire statistique des Transports et des Infrastructures de Transport de 2013, le parc de véhicule de transports de marchandises (tout type confondu) comptait 64 741 unités dont 11 195 semi-remorques (soit 17,29%) et 12 448 tracteurs routiers (soit 19,22%). Le reste du parc étant constitué de camions (18 220 unités), de camionnettes (22 712 unités) et de remorques (166 unités).

Étant entendu que les 11 195 semi-remorques et les 12 448 tracteurs ne peuvent constituer que 11 195 véhicules articulés de 30 tonnes et plus de charge utile, nous estimons, donc, le parc de transport international de marchandises à 11 195 unités articulées, en 2013.

Selon les résultats de l'enquête sur les sociétés de transport en 2013 (Annuaire Statistique des Transports et des Infrastructures de Transport 2013, Annexe 2), le parc de transport de marchandise est de 374 unités dont 360 exploités, soit 96, 25% du parc total estimé.

Ces statistiques sont visiblement sous-estimées, au regard des résultats d'enquêtes du consultant (voir tableau N° 8 ci-dessous) et même d'autres sources.

Car, le parc de transport de marchandises fourni par les entreprises enquêtées est largement supérieur à 600 véhicules.

Au regard des résultats du recoupement des sources statistiques, nous pouvons raisonnablement estimer le parc de véhicule de transport international de marchandises à 11 643 unités en 2014, c'est-à-dire le parc estimé de 2013 (11 195) majoré de 4%\* (hypothèse moyenne du taux de croissance du parc).

Ces 11 643 véhicules de 30 tonnes (CU moyenne) offrent une capacité théorique d'au moins 349 290 tonnes par mois, soit 4 191 480 tonnes par an pour une rotation mensuelle.

En appliquant, un taux d'exploitation de 95%\*\* à l'effectif de parc retenu, nous obtenons 11 061 véhicules actifs, en 2013 et 11 503 véhicules de transports de transport international de marchandises actifs pour 2014.

#### **4.2.1. La structure du parc**

Le parc de transport international de marchandises se répartit en :

- ✓ Véhicules de transport de marchandises solides, qui se subdivisent en unité articulée avec carrosserie (plateau avec ridelle et sans ridelle) ;
- ✓ Véhicules de transport de marchandises liquides (tracteur articulé à un tanker).

Il est important d'indiquer que cette répartition du parc suivant le type ne concerne que les semi-remorques qui sont soit des carrosseries (avec ou sans ridelle) soit des tankers ou citernes.

Au-delà de cette répartition du parc en type de véhicules, des critères plus génériques comme l'âge, les normes et gabarits, ou plus spécifiques comme la marque, entrent en ligne de compte dans l'évaluation.

---

\* Le taux moyen annuel de croissance du parc de transport international de marchandise sur les cinq ans (2009-2013) est d'environ 7% (tracteurs et semi-remorque). Mais au regard de l'impact de la crise sécuritaire, nous choisissons, un taux moyen annuel de 4%.

\*\* L'Annuaire Statistique des Transports et des Infrastructures de Transport de 2013 a retenu un taux d'exploitation de parc de 96,25%

Les enquêtes menées par le Consultant et portant sur un échantillon de 317 carrosseries de véhicules repartis entre six (6) entreprises de transport donnent les résultats ci-après :

- 53% ont un âge compris entre 1 et 3 ans ;
- 75 % ont au plus 5 ans ;
- 96% ont moins de dix ans d'âge ;
- Seulement 3% à plus de 10 ans, et
- 0,3% des carrosseries sont en épaves.

**Tableau N° 9:** Structure par carrosserie, âge et capacités du parc de transport international de marchandises solides de quelques transporteurs enquêtés.

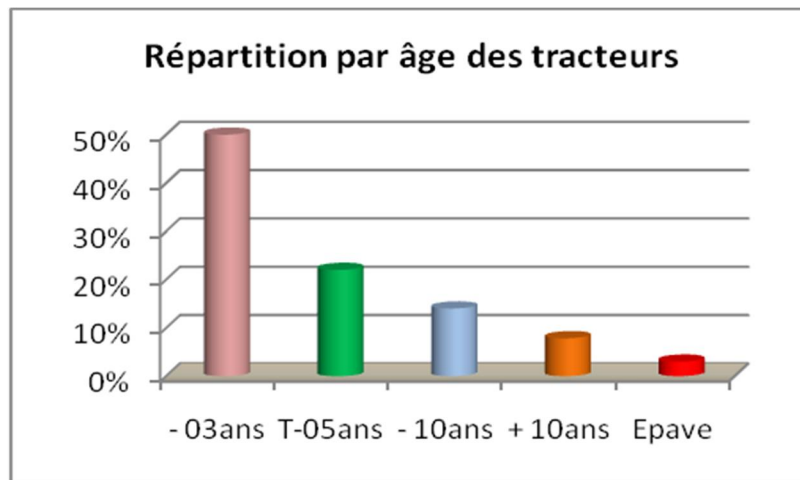
SEMI REMORQUES											
	Total	Carrosserie		Âges					Capacité		
Entreprises	S/Remorque	Ridelle	Plateau	-03ans	-05ans	-10ans	+10ans	Épave	-25T	-35T	+40T
TATA	24	24	-	-	-	13	11	-	0	-	24
UATT	14	14	-	-	2	12	-	-	0	-	14
SODIMA SARL	70	70	-	20	50	-	-	-	0	-	70
Djigue - Sa	20	20	-	-	-	20	-	-	0	-	20
Toguna	188	150	38	149	19	20	-	-	0	-	188
Dia Négoce Sa	1	-	1	-	-	-	-	1	0	-	1
<b>TOTAL</b>	<b>317</b>	<b>208</b>	<b>39</b>	<b>169</b>	<b>71</b>	<b>65</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>317</b>
<b>%</b>		<b>88%</b>	<b>12%</b>	<b>53%</b>	<b>22%</b>	<b>21%</b>	<b>3%</b>	<b>0,3%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>100%</b>

**Source :** Consultant Sahel Consulting, juillet 2015

De la même manière, les résultats du dépouillement des questionnaires relatifs à l'âge des tracteurs des semi-remorques avec carrosseries destinés au transport international de marchandises solides sont les suivants :

- 75% des tracteurs ont au plus 5 ans ;
- 89% des tracteurs ont au plus 10 ans ;
- 3% des tracteurs sont en épaves (voir figure ci-dessous).

**Figure N° 6 :** Répartition par âge des tracteurs de semi-remorques avec carrosseries



**Source :** Consultant Sahel consulting, juillet 2015

Il est important de noter qu'à l'exception de l'entreprise UATT, (14 sur 317, soit 4,41%), près de 96% de ce parc (95,58%) appartiennent à des transporteurs pour compte propre. Ce qui peut bien expliquer l'âge jeune des véhicules.

Il est vrai que les transporteurs pour compte propre disposent d'une flotte plus jeune, de taille grande à moyenne (plus de 10 véhicules) donc plus performante. Mais ils constituent moins de 25% des transporteurs.

Les transporteurs professionnels (ou pour compte d'autrui) sont les plus nombreux, particulièrement dans le transport du fret solide. Leurs parcs sont de taille petite à modeste (1 à moins de 10 véhicules), en général. Ce lot est celui du parc vétuste, en général, car constitué, pour l'essentiel, de véhicules de seconde main importée.

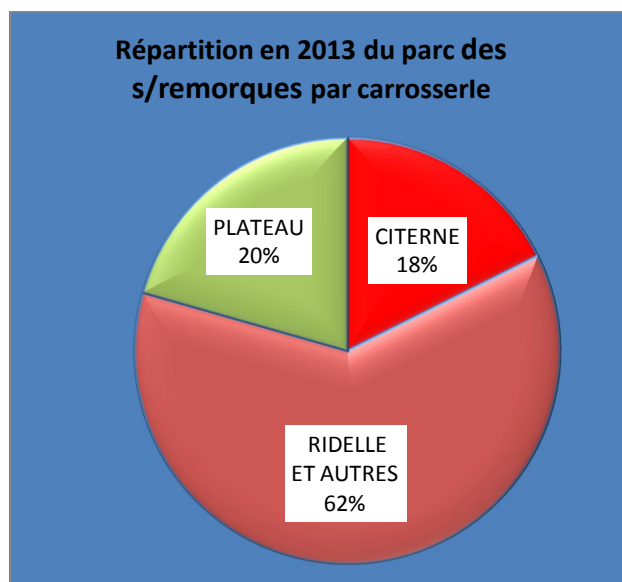
#### 4.2.1.1. Le parc de transport de transport de marchandises solides :

En août 2003, dans l'analyse de l'impact de la crise ivoirienne sur les transports et la politique routière du Mali, le Ministère de l'Équipement et des Transports, constatait que le parc de transport de marchandises se décomposait de :

- Semi-remorques carrosseries : 3 781 ;
- Semi-remorques citernes 963 ;
- Camions : 7 548 (7 341 camions marchandises, 97,25% ; et 207 camions citernes : 2,74%.

En 2013, le fichier carte grise de la DNTTMF a recensé 11 195 semi-remorques dont 2 306 plateaux, 6 914 avec ridelles, et 1975 avec citerne.

**Figure N° 7 :** Répartition du parc de transport de marchandises selon le type de semi-remorque



**Source :** Annuaire Statistique 2013 des Transports et des Infrastructures de Transport, METD,

Les véhicules de transport international de marchandises solides représentent donc 82% du parc total relevé en 2013.

Le parc de transport international de marchandises solides (82%) garde donc quasiment la même proportion du parc total de carrosseries qu'en 2003, soit 79,70%\*.

Au demeurant, en retenant les 82%, comme la part du parc de transport international de marchandises solides estimé par rapport à la taille du parc retenu en 2013 (soit 11 195 unités), nous pouvons estimer à 9 220 unités les véhicules à carrosseries affectés au transport international de marchandises solides en 2013.

Les 11 195 véhicules affectés au transport international des marchandises solides offre une capacité théorique de transport de 4 030 200 tonnes par an, en raison d'une rotation par mois avec 30

\* Crise ivoirienne : impact sur les transports et la politique routière du Mali, MET, août 2003. En additionnant l'effectif des semi-remorques avec carrosseries à celui des citernes, on obtient le même résultat.

tonnes de CU moyenne, et 8 060 400 tonnes de fret solide par an pour deux rotations mensuelles.

#### 4.2.1.2. Le parc de véhicules de transport de marchandises liquides :

Les véhicules de transport international de fret liquide sont des citernes de capacités comprises entre 30 et 65 voire 70 m<sup>3</sup>.

La même source ci-dessus citée a compté 1975 carrosseries avec citernes sur les 11 195 semi-remorques recensées en 2013, soit donc 18% du total du ce parc.

Avec une charge utile moyenne de 45 m<sup>3</sup> (39,015 t), les 1 975 citernes offrent une capacité annuelle d'exportation de 2 133 000 m<sup>3</sup> en raison de deux rotations par mois ou de 1 066 500 m<sup>3</sup> pour une rotation mensuelle.

#### 4.2.1.3. La structure du parc selon l'âge :

En 2004<sup>\*</sup>, le MET indiquait que 12% du parc de transport de marchandises avait au plus 7 ans d'âge et que 76% avaient plus de 17 ans ».

En 2013, selon l'Annuaire Statistique des Transports et des Infrastructures de Transport, le parc de véhicules articulés de plus de 30 tonnes de CU est de 11 195 unités.

---

\* Crise ivoirienne : impact sur les transports et la politique routière du Mali, MET, août 2003

**Tableau N° 10 : Répartition par âge du parc des véhicules articulés**

ANNEES	Age GENRE	Age										Parc national
		1AN	2 à 3ANS	4à 5 ans	% moins 5ans	6 à 7ans	8 à 10 ans	% 6 à 10ans	11 à 15 ans	16 ans et plus	% plus de 10 ans	
Année 2013	SEMI/REMORQUE	662	1 074	1 233	26,5%	556	636	10,6%	779	6 255	62,8%	11 195
	TRACTEUR ROUTIER	588	1 031	1 156	22,3%	962	735	28,2%	1817	6 159	49,5%	12 448
Année 2012	SEMI/REMORQUE	377	926	1 133	24,3%	473	436	15,9%	687	5 995	59,8%	10 027
	TRACTEUR ROUTIER	241	790	939	17,7%	408	433	23,3%	1751	6 541	58,9%	11 103
Année 2011	SEMI/REMORQUE	264	343	287	9,6%	268	362	10,6%	357	7 393	79,7%	9 274
	TRACTEUR ROUTIER	259	298	233	7,6%	232	405	17,1%	1142	7 788	75,2%	10 357
Année 2010	SEMI/REMORQUE	124	364	289	8,3%	260	99	8,6%	447	7 827	83,2%	9 410
	TRACTEUR ROUTIER	93	285	264	6,6%	201	312	25,7%	1969	6 541	67,7%	9 665
Année 2009	SEMI/REMORQUE	102	304	266	7,7%	247	97	9,4%	474	7 246	82,9%	8 736
	TRACTEUR ROUTIER	82	260	215	6,5%	193	247	21,3%	1400	6 221	72,2%	8 618

Source : Données : DNTTFM . consultant Sahel consulting

**Tableau N° 11 : Tendence vers le rajeunissement du parc de véhicules articulés de 2009 à 2013**

ANNEES	1AN	2 à 3ANS	4à 5 ans	% moins 5ans	6 à 7ans	8 à 10 ans	% 6 à 10ans	11 à 15 ans	16 ans et plus	% plus de 10 ans	Parc national
Année 2013	1 250	2 105	2 389	24,29%	1 518	1 371	12,22%	2 596	12 414	63,49%	23 643
Année 2012	965	1 957	2 289	23,19%	1 435	1 171	11,60%	2 504	12 154	65,22%	22 475
Année 2011	618	1 716	2 072	20,85%	881	869	8,28%	2 438	12 536	70,87%	21 130
Année 2010	505	1 133	1 226	14,06%	676	795	7,22%	2 108	13 934	78,73%	20 377
Année 2009	523	641	520	8,58%	500	767	6,45%	1 499	15 181	84,97%	19 631

Source : Données : DNTTFM . consultant Sahel consulting

L'exploitation des questionnaires soumis à trois (3) entreprises de transport international de fret liquide, totalisant 283 citernes, donne les résultats ci-après :

- 32,5 %, ont au plus 5 ans ;
- 40,17%, ont entre 5 et 10 ans ;
- 27,33%, ont plus de 10 ans.

L'analyse de tableau ci-dessous montre :

- ✓ une importance (relative) des épaves, plus de 5%, contre 0,3% des semi-remorques avec carrosseries ;
- ✓ un vieillissement plus prononcé : 35,33% ont plus de dix (10 ans) contre 3% des semi-remorques avec carrosseries.

**Tableau N° 12** : Structure par âge et par capacité d'un parc de 283 citernes

<b>Semi-remorques citernes</b>										
Raison sociale	Tanker	-03ans	-05ans	-10ans	+10ans	Épave	-25m <sup>3</sup>	-35m <sup>3</sup>	-45m <sup>3</sup>	+45M <sup>3</sup>
Dia Négoce ó Sa	37	12		12	2	11	3		4	30
ABC Transport.	192		40	80	72				70	122
Hydro-Mali	54	28	12	8	2	4			16	38
<b>Total</b>	<b>283</b>	<b>40</b>	<b>52</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>90</b>	<b>190</b>
<b>%</b>		<b>14,13%</b>	<b>18,37%</b>	<b>40,17%</b>	<b>35,33%</b>	<b>5,30%</b>	<b>1,06%</b>		<b>31,80%</b>	<b>67,13%</b>

**Source** : Consultant Sahel Consulting, juillet 2015

Le parc des tracteurs des citernes offre une tendance au rajeunissement, mais moins marquée. Sur 283 tracteurs de citerne, seulement :

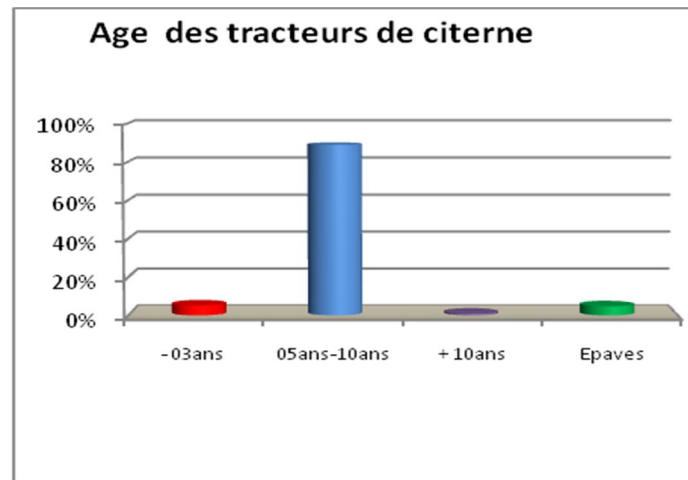
- 18,37 % ont au plus 5 ans contre 75% des tracteurs des semi-remorques munis de carrosseries.
- 74,91% des tracteurs de citernes ont moins de 10 ans contre 89% des tracteurs de semi-remorque avec carrosserie ;
- 5,30% des tracteurs de citernes sont en épave contre 3% des tracteurs des tracteurs avec carrosseries (voir figure ci-dessous).

**Tableau N° 13** : Structure par âge et par marque d'un parc de 283 tracteurs de semi-remorques citernes

Entreprise		Tracteurs								
		Total	Marques			Répartition par âge				
Nom	Statut	Tracteur	Mercedes	Renault	Chinois	- 03ans	- 05ans	- 10ans	+ 10ans	Épave
Dia Négoce-Sa	Sa	37	35	2		12		12	2	11
ABC Transport	Sa	192	192					192		
Hydro-Mali	Sarl	54	54			28	12	8	2	4
<b>Total</b>		<b>283</b>	<b>281</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>40</b>	<b>12</b>	<b>212</b>	<b>4</b>	<b>15</b>
<b>%</b>			<b>99,29%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,00%</b>	<b>14,13%</b>	<b>4,24%</b>	<b>74,91%</b>	<b>1,41%</b>	<b>5,30%</b>

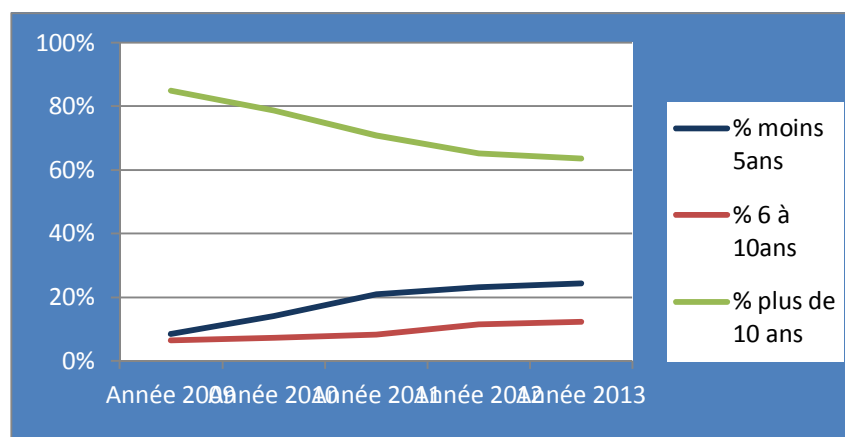
**Source** : Enquêtes Consultant Sahel Consulting, juillet 2015.

**Figure N° 8 :** structure par âge du parc de tracteurs



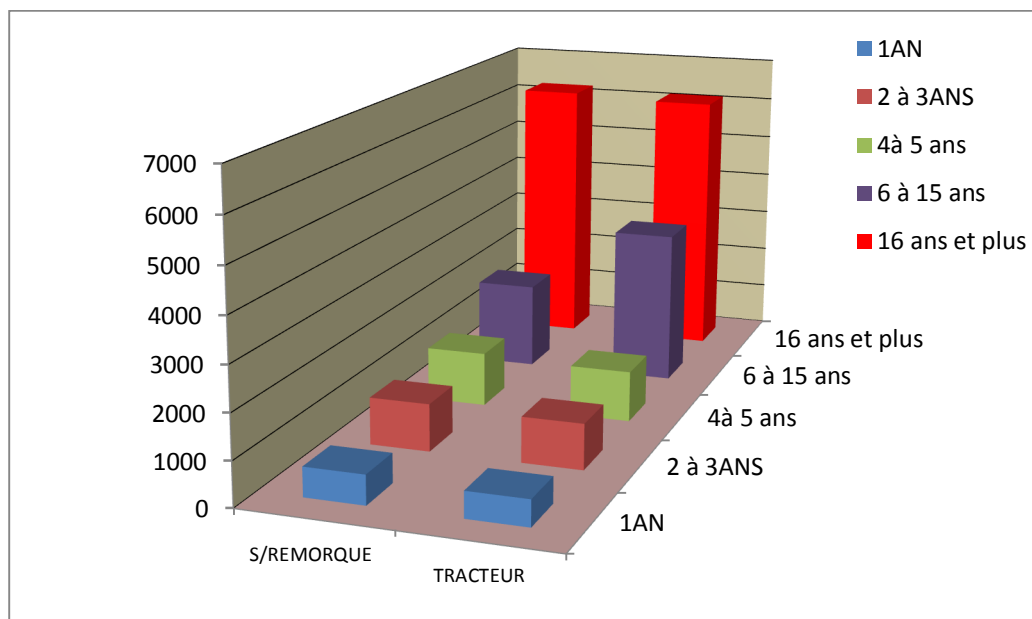
**Source :** Enquêtes Sahel Consulting, juillet 2015

**Figure N° 9 :** Évolution du parc de semi-remorques et de tracteurs par âge



Ce fléchissement vers le bas de la courbe des véhicules de plus de 10 ans d'âge s'explique par l'apport substantiel de véhicules neufs acquis par les transporteurs pour compte propre à partir de 2010

**Figure N° 10 :** structure du parc de semi-remorques et de tracteurs par âge



**Source :** Annuaire Statistique 2013 des Transports et des Infrastructures de transport, METD, janvier 2013

### Les épaves :

Les épaves de matériels roulant sont soit des véhicules accidentés irréparables ou vieillis de telle sorte qu'ils soient hors d'usage ou d'usage (exploitation) non efficient.

La pratique\* (surtout artisanale) du transport complexifie la notion d'épave au Mali. Ainsi des véhicules qui ne sont plus économiquement rentables, en raison de leur âge avancé, continue de grossir le parc. Ils sont le plus souvent mis en circulation que pendant la traite des balles de coton.

C'est pourquoi, pour cette étude, la notion d'épave retenue concerne aussi bien les véhicules accidentés irrécupérables que ceux dont l'âge est supérieur à 20 ans, ou tout autre véhicule dont le taux de disponibilité est inférieur à 15% (soit environ 2 mois sur 12 pour une rotation mensuelle et 4 mois sur 24 pour deux rotations par mois).

En absence de fichier de carte de transport fiable, à même de nous renseigner sur le parc actif (= parc total estimé ó les épaves), l'évaluation

\* Absence de comptabilité (pas de référence à un coût d'exploitation du véhicule), la possession du véhicule a une connotation sociale qu'économique.

des épaves a été faite à partir de l'exploitation des questionnaires renseignés par les entreprises de transport pour compte propre enquêtées.

Ainsi le tableau ci-après donne le taux d'épaves du parc renseigné.

**Tableau N° 14** : Taux d'épaves du parc des entreprises enquêtées

	Tracteurs		Semi-remorques		Total/moyenne	
	Citernes	Carrosseries	Citernes	carrosseries	Tracteurs	Carrosseries
Nombre	229	319	283	317	548	636
Épaves %	4,80%	0,3%	5,30%	3%	2,55%	4,15%

Source : Consultant Sahel Consulting, août 2015

L'es

### 4.3. Estimation des besoins de renouvellement du parc de véhicules de transport international des marchandises au Mali

L'estimation des besoins de renouvellement correspond au parc minimum nécessaire aux besoins de l'économie : c'est-à-dire le parc capable de satisfaire la demande de transport de l'économie, dans le meilleur rapport qualité de service / prix (fret).

Elle s'appuie, ici, sur le parc actif réglementaire : autrement dit c'est le parc total de véhicule de transport de marchandises de plus de 25 tonnes moins les épaves\* et les hors normes.

Aussi, cette estimation des besoins de renouvellement doit être corrélée avec le taux moyen de croissance de l'économie nationale et celui du secteur des transports.

#### 4.3.1. Le taux de croissance de l'économie malienne

Selon les rapports annuels de l'INSTAT/CSLP, l'économie malienne a connu un taux de croissance quasi-uniforme de l'ordre de 5% de 2006 à 2013, exception faite de sa chute en 2011 à 2,7% et de son effondrement en 2012 (-0,4%), consécutifs aux crises sécuritaire et politique (voir tableau ci-dessous).

\* Les épaves ont été définies plus haut comme des véhicules accidentés irrécupérables et ceux dont l'âge est supérieur ou égal à 20 ans.

Cette fluctuation soudaine du taux de croissance de l'économie nationale, entre 2011 et 2012, a eu des répercussions négatives sur le volume du trafic routier de marchandises.

**Tableau N° 15 :** Taux de croissance de l'économie malienne de 2006 à 2013

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Taux de croissance économique	5,3%	4,3%	5%	4,5%	5,8%	2,7%	-0,4%	5,10%

Source : INSTAT/CSLP, 2006 à 2013

#### 4.3.2. Le taux de croissance du parc de semi-remorques et de tracteurs routiers :

Le parc de semi-remorques et celui de tracteurs représentent le parc de l'attelage.

De 2010 à 2013, le parc de semi-remorque a eu un taux moyen annuel de 8,16%. Ce taux moyen est relativement élevé, bien que les statistiques soient irrégulières (pas d'estimations pour 2011 et 2009) et contradictoires.

Le taux de croissance moyen annuel des tracteurs a été durant la même période (2009 à 2013) de 7,66%. Il est inférieur à celui des semi-remorques. Mais, ce fait n'a pas permis d'harmoniser le ratio semi-remorque /tracteur. Ce ratio est toujours en faveur des tracteurs. C'est pourquoi le nombre d'unités d'attelage a été proposé en fonction de l'effectif le plus faible (tracteurs en 2009 et semi-remorques de 2010 à 2013).

**Tableau N° 16** : Projection de l'effectif du parc des semi remorques, des tracteurs et de l'attelage de 2009 à 2019

	Moy	Relevé d'observations					Projection					
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
S/Remorque		8 736	9 410	9 274	10 027	11 195	12 109	13 097	14 166	15 322	16 572	17 925
Tx Croissance S/rem	8,16%		7,7%	nul	8,1%	11,6%						
Tracteur		8 618	9 665	10 357	11 103	12 448	13 401	14 427	15 532	16 721	18 001	19 379
Tx Croissance Trac	7,66%		12,1%	7,2%	7,2%	12,1%						
Ratio s-remorque / tracteur		101,4%	97,4%	89,5%	90,3%	89,9%	90,4%	90,8%	91,2%	91,6%	92,1%	92,5%
Effectifs de l'attelage		8 618	9 410	9 274	10 027	11 195	12 109	13 097	14 166	15 322	16 572	17 925

**Sources** : Annuaires Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2013, Consultant Sahel Consulting, août 2015.

### 4.3.3. L'évolution du trafic routier international de marchandises du Mali

A titre de rappel, le volume du trafic routier international de marchandises a connu de 2009 à 2014 une évolution irrégulière. De 3 991 314 tonnes en 2009, il retombe à 3 255 502 en 2010, puis remonte légèrement à 3 946 192 tonnes en 2011. En 2012, il atteint 4 087 905 tonnes, puis remonte à 5 397 866 tonnes et rechute en 2014 à 4 027 812 tonnes (voir Tableau N° ci-dessous).

En prenant la moyenne arithmétique du volume du trafic routier international des six années (2009-2014), soit 4 117 765 tonnes majorée de 5% (hypothèse haute du taux de croissance) on obtient 4 323 653 tonnes.

**Tableau N° 17** : Trafic routier international de marchandises du Mali de 2009 à 2014

IMPORTATIONS DE 2014-2009						
Années	2014	2013	2012	2011	2010	2009
<b>Import</b>	3 806 776,24	4 805 330	3 697 704	3 683 622	3 135 240	3 720 346
EXPORTATIONS PAR ROUTE DE 2014 A 2009						
<b>Export</b>	221 036	592 536	390 201	262 570	120 262	270 968
<b>TOTAUX</b>	<b>4 027 812,24</b>	<b>5 397 866</b>	<b>4 087 905</b>	<b>3 946 192</b>	<b>3 255 502</b>	<b>3 991 314</b>

**Source** : Annuaires Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014

Ces 4 323 653 tonnes correspondent à la capacité d'export de 12 010 véhicules de 30 tonnes de CU pour une rotation par mois. Or cet effectif de 12 010 véhicules est inférieur au parc malien de véhicules de transport international de marchandises, estimé en 2014 (12 109) de 99 véhicules.

Ce quasi équilibre entre l'offre et la demande de transport cache des disparités importantes entre les types de véhicules et la nature des marchandises transportées.

#### **4.3.4. Les besoins de renouvellement selon la structure du parc :**

La capacité d'export global du parc peut bien cacher des faiblesses structurelles. C'est pourquoi, nous proposons une analyse de l'offre et de la demande de transport selon la nature du fret (solide, liquide) et les types d'attelages (remorques avec citerne, avec carrosserie et plateau).

##### **4.3.4.1. Les besoins de renouvellement des véhicules citernes :**

L'Annuaire Statistique des Transports 2013, a dénombré 1975 carrosseries avec citernes sur les 11 195 semi-remorques recensées en 2013, soit donc 18% du total du parc.

Avec une charge utile moyenne de 45 m<sup>3</sup> (hypothèse moyenne), les 1 975 citernes offrent une capacité annuelle d'export de 1066 500 m<sup>3</sup> en raison d'une rotation par mois, soit 2 133 000 m<sup>3</sup> par an, en raison de deux rotations par mois. L'hypothèse de deux rotations par mois est retenue pour les camions citernes. Dans ces conditions l'offre dépasse largement la demande de transport estimée à 1 207 517 m<sup>3</sup> (soit 1 046 917 t).

Le parc actuel de transport international d'hydrocarbure est donc sous-exploité et il n'y a aucun besoin de renouvellement.

Tableau N° 18 : Importation de fret liquide et projection de 2015 à 2019 corrélées au parc de citernes

Taux = 5%	TRANSPORT MARCHANDISES LIQUIDES						PROJECTION DE TRANSPORT MARCHANDISES LIQUIDES				
Années	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Importation liquides (Tonne)	727 374	770 690	898 046	871 343	1 046 917	1 055 737	1 108 524	1 163 950	1 222 148	1 283 255	1 347 418
Importation liquides (m3)	838 955	888 916	1 035 809	1 005 009	1 207 517	1 217 690	1 278 574	1 342 503	1 409 628	1 480 109	1 554 115
Parc attelage	1 645	1 733	1 821	1 970	1 975	2 074	2 177	2 286	2 401	2 521	2 647
<b>TOTAL (tonne)</b>	<b>727 374</b>	<b>770 690</b>	<b>898 046</b>	<b>871 343</b>	<b>1 046 917</b>	<b>1 055 737</b>	<b>1 108 524</b>	<b>1 163 950</b>	<b>1 222 148</b>	<b>1 283 255</b>	<b>1 347 418</b>

Sources : Annuaire statistiques, DNTTMF, 2009 à 2015, Consultant Sahel Consulting, août 2015

#### 4.3.4.2. Les besoins de renouvellement des véhicules avec ridelles :

En 2013, le fichier carte grise de la DNTTMF (série normale) a recensé 9220 semi-remorques avec carrosserie dont 6914 avec ridelles et 2306 avec plateaux.

Les véhicules de transport international de marchandises solides représentent donc 82% du parc total relevé en 2013.

Les 6914 attelages avec ridelles de 30 tonnes de CU ont capacité théorique de transport de 2 489 040 tonnes par an, en raison d'une rotation par mois.

**Tableau N° 19** : Importations et exportations de marchandises solides et projection de 2009 à 2019

Taux = 5%	TRANSPORT MARCHANDISES SOLIDES						PROJECTION TRANSPORT MARCHANDISES SOLIDES				
Années	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Importation solides	2 634 522	2 638 927	2 743 744	2 828 140	2 872 555	2 983 789	3 132 978	3 289 627	3 454 109	3 626 814	3 808 155
Exportation solides	313 216	168 945	262 570	390 217	449 207	386 364	405 682	425 966	447 265	469 628	493 109
<b>TOTAL</b>	<b>2 947 738</b>	<b>2 807 872</b>	<b>3 006 314</b>	<b>3 218 357</b>	<b>3 321 762</b>	<b>3 370 153</b>	<b>3 538 661</b>	<b>3 715 594</b>	<b>3 901 373</b>	<b>4 096 442</b>	<b>4 301 264</b>
<b>Parc fret solide</b>	<b>7 091</b>	<b>7 272</b>	<b>7 453</b>	<b>8 057</b>	<b>8 957</b>	<b>9 681</b>	<b>10 165</b>	<b>10 673</b>	<b>11 207</b>	<b>11 767</b>	<b>12 356</b>

Sources : Annuaire Statistiques des Transports, DNTTMF, 2009 à 2014 ; Consultant Sahel Consulting, août 2015.

Les 2 489 040 tonnes par an sont inférieures au trafic international de marchandises solides de 832 722 tonnes en 2013 dont les 2/3 sont dédiés aux transporteurs maliens soit 555 148 t. Ceci est équivalent de transport de 1542 véhicules d'une capacité de 30 tonnes de CU. Ce besoin pourrait être réduit à 771 véhicules si on

doublait le taux de disponibilité du parc de véhicules maliens qui est estimé à 31,61%.

Cette insuffisance d'offre en véhicules de transport est prise en charge par les véhicules étrangers.

#### 4.3.4.3. Les besoins de renouvellement des véhicules à plateau :

Les véhicules munis de plateau servent au transport de ciments, d'engins lourds, de véhicules légers et surtout de conteneurs.

La conteneurisation connaît une forte croissance depuis une dizaine d'années. Le taux de conteneurisation est, en 2014, de 20,4% des importations totales hors hydrocarbures (tableau n° 4 ci-dessus).

Ce taux est en augmentation quasi-régulière depuis 2009, à l'exception de 2012.

Le parc des véhicules articulés munis de plateau a été estimé à 2306 unités (DNTTMF, 2013).

Le nombre de conteneurs transportés est estimé à 38 897 EVP en 2013. En raison de 2 conteneurs EVP par véhicule, les 38897 conteneurs correspondent à une capacité de transport annuelle de 1620 véhicules attelés à raison d'une rotation par mois. En appliquant la règle des 2/3 cela donne un besoin de 1080 véhicules maliens.

A cette capacité, il faut ajouter 337 358 t de ciment en achat locaux et 79 854 t (2/3 de 119781 t) d'engins lourds ; ce qui donne une demande globale de transport de 417 212 t correspondant à un besoin de 1159 véhicules articulés de 30 t de CU. Le besoin global en véhicules plateau serait donc de 2239 unités.

L'offre de transport est supérieure à la demande de transport de 67 véhicules (2306 ó 2239). Il n'ya donc pas besoin d'apport supplémentaire en dehors du renouvellement des épaves et autre hors gabarit.

**Tableau N° 20** : Fret de marchandises solides pour plateaux et projection de 2015 à 2019

Taux =5%	Transports sur plateaux						Projection de transports sur plateaux				
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nbre conteneur (EPV)	25 899	31 350	31 765	31 065	38 897	44 774	47 013	49 363	51 832	54 423	57 144
Tonnages conteneurisés	412 948	470 515	412 948	384 930	501 698	607 709	638 094	669 999	703 499	738 674	775 608
<b>Trafic fret conteneurisé</b>											
Ciments	1673468	1568472	831671	582095	674715	724891	761 136	799 192	839 152	881 110	925 165
Engins lourds	49 722	29 709	30 581	104 511	119 781	116908	122 753	128 891	135 336	142 102	149 208
<b>TOTAL</b>	<b>1 723 190</b>	<b>1 598 181</b>	<b>862 252</b>	<b>686 606</b>	<b>794 496</b>	<b>841 799</b>	<b>883 889</b>	<b>928 083</b>	<b>974 488</b>	<b>1 023 212</b>	<b>1074 373</b>
Parc de plateaux	1 099		1 675	1 617	2 306	2 421	2 542	2 669	2 803	2 943	3 090

**Sources** : Annuaires statistiques des Transports, 2009 à 2014 / Consultant Sahel Consulting, août 2015

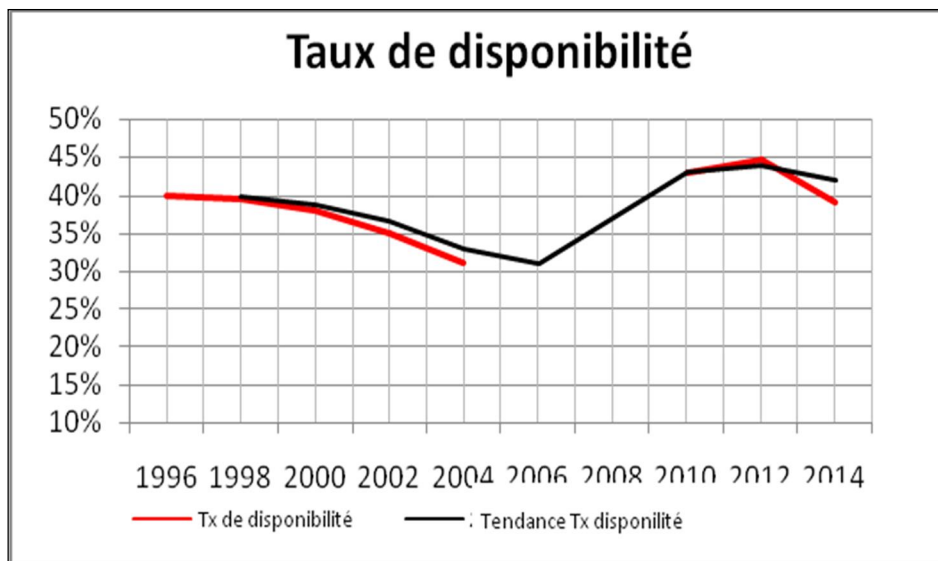
En guise de conclusion, le parc automobile de transport de marchandises est plutôt excédentaire, mais souffre de sa vétusté qui dégage un taux de disponibilité moyen de 40% (voir Fig. 18).

#### **4.3.5. L'estimation des besoins de renouvellement du parc de transport international de marchandises**

Les caractéristiques du parc varient suivant le type d'entreprises de transport (transport pour compte propre et pour autrui).

L'introduction des notions d'âge et de taux de disponibilité révèlent la faiblesse du parc des transporteurs professionnels, car plus vétuste et moins disponible que celui des transporteurs pour compte propre.

**Figure N° 11** : Taux général de disponibilité du parc de transport international de marchandises



**Source** : Consultant Sahel Consulting, août 2015

La vétusté générale du parc (68%) est imputable, pour une grande part au parc des transporteurs pour compte d'autrui. En ajoutant aux épaves les véhicules âgés de plus de 20 ans ou ayant un taux de disponibilité inférieur à 15%, il nous paraît raisonnable d'ajuster les besoins de renouvellement du parc ainsi qu'il suit :

▪ **Parc de transport d'hydrocarbures :**

- Parc actuel : 1 975 citernes de 35 à 70 m<sup>3</sup>
- Capacité moyenne d'emport estimée par véhicule par voyage : 45 m<sup>3</sup> ;
- capacité annuelle d'emport en raison de deux rotations par mois : 2 133 000 m<sup>3</sup> ;
- importation en 2014 : 1 217 690 m<sup>3</sup> ;
- taux d'épaves et hors gabarit moyen : 5,05% ;
- âge moyen du parc : 93,28% moins de 10 ans ;
- taux de disponibilité : 48,83% ;
- offre largement supérieur à la demande de
- besoin de renouvellement : 0 véhicule

▪ **Parc de transport avec ridelles pour fret solide**

- parc actuel : 6 914 véhicules ;
- capacité moyenne d'exportation estimée par véhicule, par voyage : 30 tonnes ;
- capacité annuelle d'exportation en raison d'une rotation par mois : 2 489 040 tonnes, en 2013.
- importation et exportation en 2013 : 3 321 762 tonnes ;
- offre inférieure à la demande de :  $(3321762 - 2489040) / (40 \times 12) = 2313$  véhicules dont 1542 maliens. En améliorant le taux de disponibilité en le portant à 62% (soit le double), ce qui est possible avec un bon entretien et un bon suivi, ce besoin pourrait être ramené à 771 unités articulées de 30 t de CU.
- taux d'opérations hors gabarit moyen : 5,15% (356) ;
- âge moyen du parc : 42% ont plus de 10 ans ;
- taux moyen de disponibilité : 31,61 % ;
- besoin nouveau : **771 véhicules.**

En partant de l'hypothèse d'une CU de 40 t ; ce qui est le cas dans la pratique, l'offre dépasserait largement la demande de transport.

▪ **Parc de transport avec plateau pour conteneur et autres frets :**

- parc actuel : 2306 véhicules ;
- nombre de conteneurs (EVP) : 38 897
- besoin de transport : 1620 véhicules dont 1080 maliens :
- demande de transport pour le ciment et les engins : 417212 t soit un besoin de 1159 véhicules ;
- demande totale : 2239 véhicules (1080 + 1159)

- capacité moyenne d'emport estimée par véhicule par voyage : 30 tonnes ;
- Demande inférieure à l'offre de 67 véhicules ;
- taux moyen d'épaves : (5,03% (116) ;
- âge moyen du parc : 40,8% ont plus de 10 ans ;
- taux moyen de disponibilité : 36,63% ;
- besoin de renouvellement : 0

Le besoin total en renouvellement est donc de **771 unités** pour les ensembles articulés à ridelles. En tenant compte des conditions économiques, l'étude propose de renouveler 600 véhicules en trois ans à raison de 200 véhicules par an.

## 5. LE MARCHE FINANCIER D'APPUI AU SECTEUR PRIVE AU MALI

Le développement du secteur financier permettrait de faire passer le Mali à une catégorie de développement intermédiaire, où le secteur financier produirait un effet important sur l'investissement et donc sur la croissance. En outre, les chefs d'entreprises voient le manque d'accès au crédit comme une contrainte majeure, ce qui montre que le secteur financier est un important contributeur au développement du secteur privé et à la croissance économique.

Le secteur financier malien comprenant en 2013, 13 banques et 3 établissements financiers est un secteur globalement sain. Ces établissements bancaires ont une capitalisation globale d'environ 108 milliards de F CFA où l'État détient 20%, les privés 17% et les investisseurs étrangers 63%.

Selon le classement annuel de la BCEAO, le Mali compte 5 grandes banques (avec Bilan >200 milliards), 2 banques moyennes (Bilan compris entre 100 et 200 milliards) et 6 petites banques (Bilan ≤ 100 milliards).

On constate que les quatre premières banques représentent 60% des avoirs bancaires.

On note aussi que dans le "top ten" des banques, qui allouent les crédits bancaires les plus importants dans l'UEMOA, ne figure aucune banque du Mali.

Au sens du droit, une banque est l'une des catégories légales d'établissement de crédit. Une banque est aussi une entreprise qui : i) produit des services bancaires, ii) en fait le commerce et iii) commerce d'autres services financiers ou connexes.

Collecter des dépôts, gérer et distribuer des crédits, délivrer des outils ou des services de paiement bancaires (chèques, carte de paiement, virements, etc.) sont des activités réservées à des établissements agréés et soumis à autorisation préalable.

Aux entreprises, la banque :

- produit et distribue des crédits adaptés aux activités et aux projets des entreprises,
- gère les moyens de paiement et les flux financiers qui leur sont associés,
- produit et/ou distribue des placements.

Le premier service spécifique des banques aux entreprises est la gestion des traites (LCR, Billet à ordre).

### **5.1. Forces et faiblesses des banques et structures financières dans l'accompagnement du secteur privé au Mali**

On relève quelques faiblesses sérieuses en dépit du fait que l'on qualifie le secteur bancaire malien de sain :

- i) Quelques banques ont du mal à respecter certains ratios prudentiels :
  - le ratio de solvabilité. A la fin de 2012, 10 banques sur 13 satisfaisaient le ratio de solvabilité de 8% en amélioration par rapport à 2011.
  - le ratio de liquidité est respecté par 7 banques sur 10 ;
  - le ratio de structure du portefeuille n'est respecté par aucune banque ; ratio qui exige que 60% du portefeuille de prêts soit composé de crédits bénéficiant d'un accord de classement par la BCEAO. Ce problème n'est pas propre au Mali et il affecte tous les pays de l'UEMOA. Opportunément cette norme vient d'être supprimée car elle constituait un dilemme. En effet plus le ratio est élevé, meilleure est la qualité du portefeuille de la banque, mais le respect de la norme obligerait les banques commerciales à réduire

leurs prêts à probablement plus de la moitié de leurs emprunteurs actuels.

ii) Les prêts improductifs du secteur bancaire sont significatifs

Le haut niveau des crédits improductifs est dû à de nombreux facteurs qui contribuent à affaiblir l'octroi des prêts et leur recouvrement. En dehors des difficultés financières des clients et de la mauvaise foi de certains, les raisons du haut niveau des crédits improductifs (8,6% au Mali en 2012) sont les suivantes :

- *Facteurs internes aux banques commerciales* : (i) étude superficielle des demandes de prêts (axée sur l'obtention de garanties et non sur la capacité de l'emprunteur à rembourser), (ii) surévaluation de la valeur de la garantie, (iii) utilisation d'instruments de prêt inappropriés (par ex. octroi de découverts à des entrepreneurs de travaux publics), (iv) absence d'un suivi adéquat des clients, (v) non enregistrement des garanties et (vi) retards dans l'engagement d'actions contre les clients défaillants ;
- *Facteurs extérieurs aux banques* qui contribuent à la difficulté de recouvrer les prêts : (i) faible valeur tirée de la réalisation des garanties saisies, (ii) absence de marché pour la revente des garanties saisies (problème de l'expertise du patrimoine), (iii) dysfonctionnement du système judiciaire.

## **5.2.La surliquidité des banques**

Les banques consultées sont solides et respectent généralement tous les ratios prudentiels. Toutes disposent de droits de tirage importants auprès de la BCEAO (plus de 100milliards pour la BNDA). On relève que les banques disposent de liquidités et la seule contrainte au financement est la crédibilité et l'organisation des entreprises de transport, mais aussi et surtout la pertinence du projet.

En ce qui concerne la BDM, on remarque qu'aucun financement n'a été refusé depuis dix ans quand le projet tient la route.

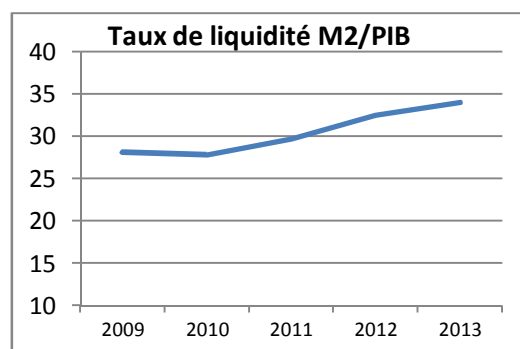
### 5.3. Des produits financiers assez standardisés

Un indicateur essentiel, le ratio masse monétaire (M2) sur PIB mesure la profondeur du secteur financier. C'est l'ensemble des valeurs susceptibles d'être converties en liquidités. M2 un agrégat de la monnaie fiduciaire, des dépôts bancaires

**Tableau n° 21** : Évolution du taux de liquidité des banques au Mali

Évolution de la Masse monétaire large sur PIB du Mali (%)					
	2009	2010	2011	2012	2013
Taux de liquidité M2/PIB	28,1	27,8	29,7	32,5	34,00

Source. INSTAT EMOP 2013



Sur la base de ces indicateurs, le Mali se comporte bien par rapport à d'autres pays de l'UEMOA. Mais ces chiffres sont inférieurs à certains pays en développement du Sud Est asiatique. Le ratio M2/PIB est d'environ 30 % au Mali, mais 51 % en Indonésie, 55 % au Vietnam, 65 % au Canada, 67 % aux États-Unis. Au Mali, ce ratio a progressé avec le temps, s'élevant au-dessus de la moyenne de l'UEMOA.

La banque accompagne le crédit et apporte un complément pour l'opérateur. C'est à l'entreprise de rassurer en apportant un projet réaliste et pertinent.

D'une banque à l'autre les produits financiers présentent de très fortes similitudes. Les crédits sont gérés et distribués dans les mêmes conditions. On relève généralement trois types de crédit : i) les crédits à moyen terme, ii) les crédits à court terme et crédit-bail.

En 2013, seulement 29% du crédit était à moyen terme et 3,7% à long terme. Le crédit à court terme représentait donc 58,6% du total du crédit.

**Tableau n° 22** : Nature des crédits alloués à la clientèle par les banques

Crédits alloués à la clientèle (Emplois 2012 Mali)				
	2010	2011	2012	%
CT	530 665	665 604	677 386	58,6%
MT	274 968	327 480	340 380	28,9%
LT	40 904	43 298	43 199	3,7%
Crédit bail	809	2 749	2 218	0,2%
NPL	78 390	74 813	101 336	8,7%

Source : Rapport annuel 2012 BCEAO

La structuration des crédits à court et moyen termes est généralement la suivante :

- 20% à 30% de rapport personnel (avance),
- ouverture d'un crédit documentaire,
- ouverture d'un crédit-relai pour couvrir le crédit documentaire et l'avance.

Les taux d'intérêt varient de 9 à 12% et exceptionnellement des crédits ont été accordés avec un taux d'intérêt de 8%.

La maturité des crédits varie de 3 à 5ans et peut dans certains cas atteindre 7 ans. Les bas niveaux concernent le matériel d'occasion. Il faut signaler que les transporteurs sont plutôt favorables à des maturités de prêt ne dépassant pas 4 ans.

En ce qui concerne le transport de marchandises, le FGSP peut être sollicité pour fournir une garantie complémentaire qui pourrait améliorer les conditions de négociation de la maturité et du taux d'intérêt du crédit.

On relève que les banques sont plutôt favorables à financer du matériel neuf couvert d'une assurance tout risque.

Le crédit-bail mobilier concerne la location des biens productifs tels que les biens d'équipement, de matériels et d'outillages, de véhicules, etc. C'est une formule de crédit par laquelle un établissement

financier acquiert, sur la demande d'un client, la propriété de biens d'équipement à usage professionnel, en vue de les donner en location à ce dernier pour une durée déterminée et en contrepartie de redevances ou de loyers. Le contrat de crédit-bail prévoit dès l'origine, la faculté pour le locataire de devenir propriétaire du bien financé à la fin du contrat pour un prix forfaitaire fixé au contrat.

***Le crédit-bail, source potentielle de financement à long terme, n'est qu'à ses premiers pas au Mali.***

Il s'élève au Mali en 2012 à 2,2 milliard soit 0,2% des crédits alloués.

Une telle faiblesse peut s'expliquer par les obstacles à son développement au Mali, à savoir :

- (i) *Problèmes fiscaux non résolus,*
- (ii) *Problèmes comptables* résultant de l'inclusion des biens financés par crédit-bail dans le bilan de la société de crédit-bail et du client
- (iii) *Problèmes liés à la méconnaissance des avantages du crédit-bail* parmi les entreprises. Du fait de sa simplicité et de ce qu'il ne nécessite pas, en principe, d'autre garantie, il est bien adapté aux besoins des PME. Il demande peu de contribution personnelle de l'emprunteur, n'impose pas d'exigences excessives de garantie et lie les frais de crédit-bail aux revenus venant de l'utilisation des équipements ainsi financés.

## **Obstacles au crédit du côté de la demande**

### *Accessibilité au crédit bancaire*

L'obstacle principale est la croyance, au sein des entreprises voire de la société, en des difficultés d'accès ou l'inaccessibilité au crédit bancaire pour cause de ; (i) la garantie à fournir et de l'apport propre, (ii) le coût du service du crédit.

### *La nature de l'entreprise*

Plus les entreprises sont importantes, plus elles ont de chance de se voir accorder le prêt demandé. Ainsi, parmi les entreprises pouvant présenter un bilan certifié et ayant demandé un prêt, Plusieurs l'ont obtenu. A la BNDA, même les entreprises non formelles peuvent être appuyées afin de

présenter un dossier bancable, la banque ayant une structure interne d'appui.

### **Secteurs économiques**

En 2004, la répartition des bénéficiaires des prêts bancaires reflète la part croissante des prêts au secteur commercial et à l'hôtellerie-restauration, qui est passée de 31 % du total des prêts en 1998 à 42 % (voir Tableau). La part du secteur agricole reste importante, mais elle varie fortement d'une année sur l'autre. En 2002, par exemple, elle a été de 35%, alors qu'en 2004 il n'a été que de 11%. Les prêts au transport sont également sous-représentés, ne constituant que 12% du total des prêts, mais ils sont en croissance.

#### **5.4.Des conditionnalités de plus en plus flexibles**

On remarque une approche nouvelle pour faciliter le financement de l'économie.

Un premier constat ; les banques dites spécialisées comme la BNDA, dédiée à l'agriculture, adoptent une démarche dite généraliste.

##### **- La Banque nationale de développement agricole (BNDA),**

La BNDA qui a des agences dans l'ensemble du Mali, est l'une des rares banques à offrir des petits prêts. Elle prévoit de lancer un nouveau programme de prêt visant les PME, elle a l'appui de KFW, qui fournit une ligne de crédit et une assistance pour le développement de méthodes de prêts appropriées aux PME. Dans ce cadre, le projet AGRIFIN est destiné à apporter un financement aux PME du secteur agricole qui disposent de 30 à 40 ha. Des outils d'analyse ont été spécialement développés.

Pour le secteur du transport, elle a une ligne de crédit jusqu'à 1,5 milliards pour PME/PMI, pour l'acquisition de camions, semi-remorque, bennes. Elle s'adresse, notamment aux fournisseurs d'intrants, aux céréaliers, etc.

Par ailleurs, elle possède une Agence des grandes entreprises, qui s'intéresse en particulier aux pétroliers pour le renouvellement de leurs parcs de citernes.

## - **La Banque Malienne de Solidarité (BMS)**

Cette Banque s'intéresse aussi au micro petite et moyenne entreprises PME ; mais son activité reste axée sur la clientèle traditionnelle des banques : les entreprises du secteur formel, qui représentent 62% de son portefeuille.

Elle cherche à financer, coordonner et soutenir les initiatives visant à promouvoir les PME ainsi que les activités économiques des travailleurs indépendants. Sa cible comprend les établissements de micro finance existants. Elle fournit des prêts à court terme pour financer leur fonds de roulement et des prêts à moyen terme pour financer leurs investissements (tels qu'achats d'équipements), des financements pour des EMF et offre des garanties à des EMF et des particuliers.

## - **Les alternatives pour compenser la faiblesse du crédit à moyen et long**

(i) Faute d'obtenir un financement bancaire à moyen ou long terme, les entreprises cherchent d'autres solutions, ou bien financent l'acquisition de gros investissement comme l'acquisition d'une cinquantaine de citernes ou leurs achats d'équipements avec des financements à court terme, solution peu souhaitable car affaiblissant leur bilan et leur structure financière.

Pour permettre aux banques d'accorder davantage de financements à plus long terme, l'une des solutions, évoquée lors des entretiens avec les banquiers, serait de modifier le ratio de transformation<sup>1</sup> des banques, ce qui apparaît possible étant donné la stabilité des ressources à court terme des banques.

(ii) *Émission des obligations sur le marché financier* régional par les banques, les établissements de crédit et d'autres entreprises pourrait s'avérer être une solution. A l'exemple de Bramali, La BNDA a elle-même cherché 3,5 milliards de FCFA sur le marché, et reçu des offres pour un total de 7 milliards de FCFA, mais en est restée à sa demande

---

<sup>1</sup> Rapport annuel BCEAO 2012 : « La Décision relative à la révision du dispositif prudentiel porte sur la diminution de 75% à 50% du seuil de la norme de couverture des emplois à moyen et long termes par des ressources stables ; la suppression du ratio de structure du portefeuille. »

initiale de 3,5 milliards. La BHM, elle, a demandé 5 milliards de FCFA et reçu des offres pour 9,3 milliards de FCFA, qu'elle a acceptées. Le Programme de développement du secteur financier montre que la souscription des émissions obligataires maliennes jusqu'ici intéresse les investisseurs de l'UEMOA qui sont prêts à acheter des titres maliens.

Dans la même veine, il existe l'émission de titres de créances négociables (TCN), instruments du marché monétaire, dont l'échéance peut aller jusqu'à cinq ans, qui nécessite uniquement une autorisation uniquement de la banque centrale,

La Société financière internationale (SFI ou Groupe BM) propose une garantie partielle de titres de créances négociables à long terme.

- (iii) La création de fonds de garantie est souvent proposée comme une solution, lorsque l'on considère l'accès au crédit comme une contrainte ; mais les résultats de ce type d'actions ont été décevants. Au Mali, les banques ont suffisamment de liquidité, mais la plupart des banques choisissent de ne pas prêter à certains secteurs productifs parce qu'elles les considèrent trop risqués, en partie par manque d'information et de garanties et en partie du fait de l'absence de concurrence au sein du secteur bancaire, ce qui rend les banques peu entrepreneuriales.

Pour contourner (i) les difficultés à réaliser les sûretés réelles (hypothèques sur terrains et bâtiments, nantissements de matériels) (ii) les réticences des banques à financer des emplois longs il faut imaginer des mécanismes de financement qui assurent :

- la protection de la banque contre les éléments imprévisibles ;
- l'amélioration des ratios des banques notamment le ratio de solvabilité (fonds propres/crédits distribués) ;
- la garantie d'une trésorerie immédiate à la banque versée par le fonds de garantie en cas de défaillance de l'emprunteur

Pour être éligible au crédit bancaire, le client doit rassurer sur sa santé financière en présentant au moins un compte d'exploitation, une garantie financière ou immobilière et un apport personnel de départ.

Pour les banques, le taux d'intérêt et la maturité du prêt ne peuvent pas être un obstacle au financement contrairement à ce que pensent les transporteurs. Le premier est négociable et varie entre 8 à 12% et le second est fonction du cash flow que dégage le bilan de l'entreprise afin d'éviter un surendettement du client.

La banque est un partenaire et un conseil pour mieux vendre les crédits.

La BMS va même plus loin dans certains cas en procédant à une reconstitution et évaluation de la situation patrimoniale du client qui ne dispose pas d'un bilan comptable certifié ou d'un business plan.

### **5.5. Les expériences des banques et structures financières dans l'accompagnement des transporteurs**

Toutes les banques consultées ont financé l'acquisition du matériel roulant sans problèmes particuliers et mieux, les opérations se sont bien passées quand il s'agissait du matériel neuf.

La BNDA a financé des camions et des bus par lot de douze unités à travers deux guichets :

- les Grandes Entreprises : × 1,5 milliards
- les PME et PMI : Ö 1,5 milliards

Au total la BNDA a financé les PME-PMI à hauteur de 12 milliards. Les taux d'intérêt sont compris entre 10 et 11% et il a même été enregistré dans certains cas des intérêts de 9%. La préférence va à la demande individuelle de financement. Dans ce cas, le client est directement concerné et il mesure ses prises de risques avec l'accompagnement de la Banque. La caution solidaire n'a généralement pas donné de résultats satisfaisants pour les syndicats, groupements et autres coopératives.

A son démarrage, la BMS ne finançait pas l'acquisition de matériel roulant à cause du gros risque présumé. Mais au fil du temps, après cinq années de fonctionnement, elle a révisé sa politique en injectant des sommes importantes dans le financement du matériel roulant (bus, camions citernes, camions de transport de marchandises, et camions et équipements de travaux publics). Elle a accordé des crédits à moyens termes (> 2 ans Ö 10 ans) par l'ouverture de crédits documentaires relayés par des crédits à

moyen terme de 2 ou 3 ans. Le FGSP a souvent été sollicitée en appoint. Les taux d'intérêt sont flexibles et compris entre 8 et 12%.

Les conditions suivantes doivent être observées par le client :

- la facture pro forma (choix du fournisseur),
- les modalités de règlement (crédit documentaire),
- la garantie immobilière (pour les personnes physiques)

La situation des financements accordés par la BMS est portée au tableau ci-dessous :

**Tableau n° 23** : Situation des financements des sociétés de transport par la BMS

N°	Client	Type de concours	Montant	Nature équipement	Activité
1	KEOLIS	Crédit moyen terme	200 000 000	Engins BTP	BTP
2	AFRICA TOUR TRANS	Crédit à moyen terme	979 000 000	Bus	Transport
3	SONEF 1	Crédit à moyen terme	400 000 000	Bus	Transport
4	SONEF 2	Crédit à moyen terme	500 000 000	Bus	Transport
5	SOYAT 1	CREDOC/CMT RELAIS	1 022 000 000	Tracteur-citerne	Hydrocarbure
6	SOYAT 2	Crédit à moyen terme	2 000 000 000	Tracteur-citerne	Hydrocarbure
7	ETS Seydou NIANG	CREDOC/CMT RELAIS	1 500 000 000	Tracteur-citerne	Hydrocarbure
8	TOGUNA 1	CREDOC/CMT RELAIS	1 933 000 000	Camion remorque	Commerce général
9	TOGUNA 2	CREDOC/CMT RELAIS	933 000 000	Camion remorque	Commerce général
10	SAMA TRANSPORT	Crédit à moyen terme	1 100 000 000	Bus	Transport
11	BAMBARA A.TOUR	Crédit à moyen terme	300 000 000	Bus	Transport
12	SOMADINE	Crédit à moyen terme	120 000 000	Bus	Transport
13	HAMSI TRANS	Crédit à moyen terme	90 000 000	Bus	Transport
	<b>TOTAL :</b>		<b>11 077 000 000</b>		

Source BMS CMT (crédit à moyen terme)

La situation est pratiquement la même au niveau de la BDM.

On relève qu'aucune demande de financement n'a été rejetée par la BDM y compris pour le matériel d'occasion, pour autant que le projet soit pertinent et tienne la route. Plus d'une centaine de véhicules (camions citerne, bus et camions de transport de marchandises) ont été financés au cours des cinq dernières années.

### **5.5.1. Les expériences maliennes de renouvellement du parc**

#### **5.5.1.1. Le renouvellement du parc taxi-auto**

Piloté par l'ANPE en partenariat avec la Coopérative des chauffeurs et conducteurs de taxi du Mali, le projet était justifié par la vétusté du parc. Pour sa mise en œuvre, il a été fait appel à toutes les banques qui souhaitaient y participer. La phase test a été réalisée avec la Banque Régionale de Solidarité (BRS) qui s'est engagée à financer 500 taxis au minimum. La Banque Internationale pour le Mali s'est également engagée pour 500 véhicules.

Le montage financier mis en œuvre se décline suivant le principe de prêt et de sa sécurité par la bonne gestion et se présente comme suit :

- ✓ le prêt bancaire sur 40 mois (un maximum de 7 000 000 TTC FCFA pour un véhicule à essence et 9 500 000 TTC CFA pour un diesel) dont l'intérêt doit obtenir une exonération. Le remboursement journalier est collecté par la Coopérative et reversé sur un compte « collector » de la banque. Le candidat verse à la prise en main du véhicule une caution d'entrée avancée par l'ANPE et ce, afin de garder une marge de sécurité en cas d'impayés. De même un Cabinet conseil contrôlera les règlements et les remises en banque. Il est rémunéré par la mutuelle des chauffeurs.

✓ les garanties bancaires

- nantissement du véhicule au profit de la banque jusqu'à paiement à terme du crédit et des intérêts
- la mutuelle de la Coopérative alimentée par une caution d'entrée de 500 000 F CFA avancée par L'ANPE (500 000 x 500 = 250M) + une cotisation mensuelle de 200 F CFA/jour (200 x 28 jours x 36 mois x 500 véhicules = 100,8 M).
- la mobilisation des fonds de garantie ANPE-FARA
- l'assurance tout risque des véhicules couvrant la durée du crédit bancaire.

✓ les principales règles de gestion

La Coopérative collecte les remboursements journaliers et les reverse dans le compte « collector » avec l'accompagnement du Cabinet conseil. En cas d'impayé, la Coopérative prend attache le jour avec le chauffeur afin que ce dernier s'acquitte de sa dette.

En cas d'impayé de 2 jours, la Coopérative procède elle-même à la régularisation via le compte « collector » qui débite la caution d'entrée.

Le chauffeur emprunteur peut être exclu en cas de :

- un arrêt de paiement au-delà de la caution d'entrée de 500 000 F CFA,
- un manquement à la régularité d'entretien dans les garages agréés,
- un comportement illégal

✓ Évaluation du projet

En 2012, seulement au bout d'une année de mise en œuvre, la situation de l'exécution du projet se présentait comme suit :

- a. Opération avec la BRS : 441 véhicules financés, 373 en exploitation et 53 immobilisés.

- b. Opération taxi avec la BIM : 98 véhicules financés, 19 en exploitation et 79 immobilisés.

Ce résultat est plutôt catastrophique. Les difficultés se résument comme suit ;

- le non-respect des règles de remboursements du prêt par les bénéficiaires,
- le service après vente difficilement assuré et absence notoire de pièces de rechange,
- les difficultés liées aux insuffisances dans l'organisation des Chauffeurs et Conducteurs du Mali,
- l'insuffisance du soutien de l'État qui n'a pas accordé d'exonération pour l'opération

✓ En guise de Conclusion

Globalement cette opération a été un échec total. Les résultats attendus sont loin d'être atteints. Actuellement, en 2015, après seulement quatre années après le démarrage du projet, la quasi-totalité des véhicules sont à l'arrêt, le plus souvent par manque de pièces de rechange.

#### **5.5.1.2. Le projet d'acquisition de 1000 tracteurs subventionnés par l'État**

L'opération concerne 1000 tracteurs et coûtera 10 milliards de F CFA. Le montage financier du projet se présente comme suit :

- Subvention de l'État 50% soit 5 milliards ;
- Les banques 30% garantis par le FGSP et l'État ;
- Les acquéreurs 20%.

La maturité du crédit est de 4 ans avec un taux d'intérêt inférieur à 10%.

Le pool bancaire est constitué par la BMS (tête de file), la BNDA, la BDM et la BIM.

Ce projet dont l'exécution est en cours marque une volonté politique affirmée de l'État à équiper les opérateurs vulnérables d'un secteur vital et prioritaire de l'économie malienne. Il n'est raisonnablement pas envisageable que l'État, dans les conditions actuelles, puisse subventionner le renouvellement du parc automobile de transport public de marchandises. D'abord les ressources sont limitées et les acteurs concernés ont plus de moyens financiers par rapport aux agriculteurs, et ensuite l'opération ne sera pas équitable par rapports aux autres secteurs de l'économie malienne.

#### 5.5.1.3. Mesures d'aide au financement initiées par l'État

##### a) La défiscalisation des véhicules neufs importés

En raison des difficultés de financement des transporteurs pour le renouvellement de leur parc de véhicules (difficultés d'accès au crédit bancaire, absence de provision pour amortissement, absence de bilan, etc.), le Gouvernement du Mali a décidé en 2004 la mise en place de mesures d'aides au financement du renouvellement du parc (arrêté n°04-2020/MEF-SG du 11 octobre 2004).

Ces mesures dont la durée était limitée à un an consistaient en l'exonération des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) des véhicules poids lourds neufs (marchandises et voyageurs) importés.

Dans le cadre de cette opération, 1 005 véhicules neufs ont été acquis, notamment des poids lourds pour le transport de marchandises, équipés de bennes ou de citernes.

Toutefois la plupart de ces ensembles articulés acquis a été réceptionnée avec un poids total autorisé en charge (PTAC) qui ne respecte pas les limites de charge à l'essieu fixées par le code de la route du Mali et le Règlement n°14 de l'UEMOA.

Par ailleurs, cette mesure a plus profité aux chargeurs pratiquant le transport pour compte propre (importateurs de carburant et de céréales) qu'aux transporteurs professionnels, ce qui a largement contribué au développement du transport pour compte propre qu'on observe ces dernières années. La poursuite de cette tendance, comme déjà indiqué plus haut, met en péril le

développement du transport de marchandises pour compte d'autrui.

b) Les Fonds de Développement des Transports

La loi n°96-019 du 13 février 1996 portant création des fonds relatifs au droit de traversée routière et le Décret n°96-087/P.RM du 21 mars 1996 fixent les conditions d'affectation et d'utilisation des ressources du Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux (FETRII).

Le Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux était destiné à :

- garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux ;
- assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Les ressources du FETRII étaient réparties comme suit :

- 90 % affectées au fonds de réserve ;
- 10 % affectées au fonds de fonctionnement.

Le fonds de réserve est destiné à garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux alors que le fonds de fonctionnement est destiné à assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Au niveau des organes, le fonds pour l'Équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux est géré par un comité de gestion, le contrôle de la gestion du fonds étant assuré par un comité de contrôle. Le ministre chargé des finances est l'ordonnateur principal du fonds, le ministre chargé des transports en est l'ordonnateur secondaire et l'Agent Comptable Central du Trésor le comptable.

### **5.5.3. Faiblesse professionnelle des transporteurs et les conditions d'accès aux produits financiers**

Le plus grand obstacle à l'accès au crédit bancaire est la mauvaise organisation des transporteurs et le manque de pertinence des projets soumis à financement.

La plupart de ces transporteurs ne présente pas un bilan financier ni même un business plan crédible si bien que les banques n'ont aucune assurance sur les garanties de remboursement des prêts consentis. Généralement les transporteurs ont même du mal à fournir l'apport personnel de 20 à 30% du montant du crédit sollicité.

L'absence d'un service après-vente approprié ne rassure pas les banques et est de nature à peser négativement sur les remboursements notamment en ce qui concerne les véhicules de seconde main.

Malgré ces difficultés, certaines banques (c'est le cas de la BNDA) essaient de s'adapter à cet environnement très risqué par la reconstitution et l'évaluation de la situation de patrimoine du client, afin de mieux accompagner le prêt tout en assurant les meilleures conditions de garantie d'exécution.

## **6. ANALYSE DES FONDS ET REDEVANCES NATIONAUX D'APPUI AUX SECTEURS DU COMMERCE ET DES TRANSPORTS ROUTIERS EXISTANTS AU MALI**

### **6.1. Le Fonds de Garantie pour le Secteur Privé**

La société anonyme dénommée Fonds de Garantie pour le Secteur Privé (FGSP SA) est agréée en qualité d'établissement financier à caractère bancaire par l'Arrêté n°2014-1306/MEF-SG du 17 avril 2014.

Les produits offerts concernent :

- Garantie des crédits bancaires à hauteur de 50% du montant ;
- Étude et montage de dossiers bancables ;
- Suivi/accompagnement des PME/PMI ;
- Gestion de ligne de garantie confiée par l'État ou un Partenaire.

Le financement éligible :

- ✓ Minimum : 10 millions ;

✓ Maximum : 500 millions

## **6.2. Le Fonds d'Équipement des Transports Routiers Interurbains et Internationaux (FETRII)**

La loi n°96-019 du 13 février 1996 portant création des fonds relatifs au droit de traversée routière et le Décret n°96-087/P.RM du 21 mars 1996 fixent les conditions d'affectation et d'utilisation des ressources du Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux (FETRII).

Le Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux était destiné à :

- garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux
- assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Les ressources du FETRII étaient réparties comme suit :

- 90 % affectées au fonds de réserve ;
- 10 % affectées au fonds de fonctionnement.

Le fonds de réserve est destiné à garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux alors que le fonds de fonctionnement est destiné à assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Au niveau des organes, le fonds pour l'Équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux est géré par un comité de gestion, le contrôle de la gestion du fonds étant assuré par un comité de contrôle. Le ministre chargé des finances est l'ordonnateur principal du fonds, le ministre chargé des transports en est l'ordonnateur secondaire et l'Agent Comptable Central du Trésor le comptable.

## **6.3. Le Fonds Routier**

Le Fonds Routier est constitué de redevances d'usage de la route instituées par le Décret N°02-324/P-RM du 05 juin 2002. Elles comprennent :

- la redevance d'usage sur les produits pétroliers (essence ordinaire, essence super et gas-oil) ;

- la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation au Mali ;
- la redevance de péage routier ou de concession d'infrastructures routières.

Le Fonds Routier est essentiellement constitué pour financer l'entretien routier ainsi que les prestations liées à l'entretien routier (études, contrôles, etc.). Une partie des fonds collectés est aussi affectée à l'amélioration de la sécurité routière et à l'amélioration des équipements de transport.

#### **6.4. Le Fonds TRIE**

Il tire sa source de la Convention A/P4/82 de la CEDEAO du 29 mai 1982 relative aux transits routiers inter-états et de la Convention Additionnelle A/SP.1/5/90 du 30 mai 1990 portant institution au sein de la communauté d'un Mécanisme de Garantie des Opérations de Transit Routier Inter-états (CEDEAO).

Pour assurer une application stricte des obligations de douane et de taxe, un système de caution soutenu par les Garants Nationaux (Chambres de Commerce) a été créé : Le Fonds de Garantie TRIE.

La Caution Nationale a en charge la gestion du Fonds de Garantie dont les dotations sont assurées par les transitaires agréés par la douane ou par un prélèvement en une seule fois au départ de la marchandise de 0,25% de la valeur CAF de ladite marchandise conformément aux dispositions permanentes de la Convention TRIE. En effet pour garantir au niveau des pays traversés.

Au Mali, le Fonds est reparti entre les entités suivantes :

- Redevance douanière de collecte ;
- Dotation budgétaire de la caution nationale (CCIM)
- Investissements
- Couverture des fraudes, déversement et pénalités douanières
- Trésor Public

## **6.5. Le Fonds PVI**

Par Arrêté Interministériel N° 2013-2366/MEFB-MCI-SG du 7 juin 2013, il est institué à la charge de l'importateur une contribution de 0,75% de la valeur FOB des marchandises pour toute importation soumise à la levée d'une intention d'importation.

La contribution est versée dans un compte spécial du Programme de Vérification des Importations (PVI) ouvert par l'Agent comptable Central du Trésor auprès d'une banque de premier ordre de la place.

Elle est destinée au paiement des honoraires de la société de contrôle, à l'appui au programme d'entretien routier et aux services impliqués dans la gestion du PVI.

## **6.6. La Lettre de Voiture**

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. Au Mali, le Décret N°09-178/P-RM du 27 avril 2009 institue la redevance pour l'émission de la lettre de voiture en contrepartie des prestations du Conseil Malien des Transporteurs Routiers.

La redevance perçue au titre de la lettre de voiture est fixée comme suit :

- Transport national : 1000 F CFA
- Transport international : 2500 F CFA

La redevance au titre de la lettre de voiture est perçue par le CMTR ou son mandataire sur tout transport routier de marchandise. Le paiement est matérialisé par la délivrance à la partie versante d'une quittance à souche du Trésor Public.

## **6.7. La Redevance maritime**

Elle est instituée par le Décret N°05-341/P-RM du 25 juillet 2005.

Les armateurs qui exploitent un service de transport international au départ ou à destination d'un port de transit du Mali sont soumis au paiement d'une redevance destinée au développement du secteur maritime. Ces redevances sont prélevées par le CMC sur les armateurs transportant les cargaisons maliennes.

Les taux et les modalités de perception et de gestion de cette redevance sont fixés par arrêté interministériel des ministres chargés des Transports, du Commerce et des Finances.

## **7. ANALYSE DES INSTRUMENTS FINANCIERS POUR LE RENOUELEMENT DU PARC DE TRANSPORT COMMERCIAL DE MARCHANDISES**

L'objectif premier est d'identifier d'une part les principaux acteurs susceptibles de s'impliquer dans le financement du renouvellement du parc auto (État, banques, assurances, concessionnaires, PTF et bailleurs de fonds) et d'autre part, les principaux instruments de financement pouvant être mobilisés par le projet.

Les transporteurs professionnels, c'est-à-dire pour compte d'autrui, notamment les artisans transporteurs, représentent pour les banques et les organismes de financement de grands risques, aggravés par l'absence de garanties solides en cas de défaillance de remboursement. Face à cette situation défavorable pour l'emprunt bancaire, beaucoup de transporteurs investissent sur fonds propres et grâce au crédit-fournisseur.

Pour accéder aux crédits bancaires, la majorité des artisans transporteurs sont confrontés à des problèmes de deux ordres :

- Les taux d'intérêts élevés (en 2012 entre 10 et 13%)
- Les garanties importantes exigées par les banques.

En plus les banques demandent que les véhicules qu'elles ont contribué à financer soient assurés « tous-risques » pour la durée du crédit, ce qui représente un coût supplémentaire très élevé.

Ce contexte défavorable renvoie à quelques évidences qui rendent effectivement le recours de nombreux transporteurs aux banques difficile du fait de :

- l'absence d'une comptabilité d'entreprise lisible par les banques,
- l'acquisition de véhicules d'occasion qui ne rentrent pas dans le champ du financement bancaire,
- le faible coût d'acquisition des véhicules d'occasion qui n'implique pas nécessairement le recours au crédit,
- enfin, une surface financière limitée eu égard au montant du crédit susceptible d'être demandé, s'il s'agit d'un véhicule neuf.

Dans ces conditions, le recours à d'autres mécanismes de financement plus appropriés et adaptés au secteur peut être un moyen de contourner ces obstacles.

## **7.1. Analyse des expériences sous-régionales de renouvellement du parc automobile de transport public**

### **7.1.1. Les expériences de renouvellement de parc automobile**

Le Consultant a sélectionné quelques expériences étrangères de renouvellement de parc de véhicules, achevées ou en cours de réalisation, et sur lesquelles une documentation est disponible. Des enseignements peuvent en être tirés pour le cas du Mali.

Le tableau ci-après présente, de manière synthétique, les avantages et inconvénients des instruments de financement utilisés dans les différentes expériences analysées par pays. Chaque expérience est décrite plus explicitement en **Annexe 2**.

**Tableau n° 24 :** Comparaison des principaux instruments financiers

N	Instrument de financement	Avantages	Inconvénients	Expérience du pays
1	<b>Défiscalisation des véhicules neufs importés</b>	Réduction des coûts d'acquisition des véhicules ; Facilité de mise en place (Loi des Finances)	Réduction des recettes budgétaires de l'État ; durée souvent limitée (entre 2 à 3 ans) ; développement probable du transport pour compte propre	Mauritanie (2009) ; Mali (2004) et Burkina Faso (1998 et 2012)
2	<b>Ligne de crédit à taux bonifié</b>	Réduit le taux d'intérêt appliqué aux transporteurs ; favorable à la professionnalisation	Trouver le financement ; Montant limité (prêt ou subvention ; durée de prêt souvent réduit ; exige une bonne organisation.	Sénégal (2003 et 2008) et Burkina Faso (2013)
3	<b>Fonds de garantie</b>	Réduit le taux d'intérêt et rallonge la maturité du prêt ; budget de l'État ou subventions de PTF	Constitution du Fonds	Mali (2004) Côte d'Ivoire (en cours)
4	<b>Prime de renouvellement du parc auto</b>	Réduit le coût d'acquisition des véhicules	Supporté par le budget de l'État ; durée du dispositif réduit, exige une bonne organisation	Maroc
5	<b>Crédit-bail ou « leasing »</b>	Investissement sans apport initial ; préservation du volant de crédit de l'entreprise	Coût du crédit supérieur à celui du crédit bancaire classique	Mauritanie (1998), Sénégal (2003)
6	<b>Prime à la casse</b>	Aide aux transporteurs ; incitation à céder les anciens véhicules vétustes	Montant unitaire réduit ; effet à court terme ; coût élevé sur le budget de l'État	France (2008) Sénégal (2003-2008)
7	<b>Fonds de développement des transports</b>	Garantit l'accès des transporteurs aux sources de financement disponibles sur le marché ; contribue à l'organisation, à l'encadrement et à la formation des différents acteurs opérant dans le secteur du TR ; longue durée	Réduit le budget de l'État (recettes affectées) ; implique une organisation efficace	Sénégal (1997), Côte d'Ivoire (2009 et 2012), Mali (2004)

### **7.1.2. Les principaux enseignements tirés de ces expériences**

De nombreux pays de la sous-région ont engagé des processus de renouvellement de leur parc de véhicules de transport public, soit de voyageurs ou de marchandises ; avec plus ou moins de succès.

Il n'y a pas d'instruments de financement « miracles ». L'utilisation de tel mécanisme ou de tel autre dépend beaucoup de la volonté politique et du contexte du pays, ainsi que de la possibilité d'y faire participer des bailleurs de fonds.

Les instruments de financement utilisés varient selon le pays et comprennent :

- (i) des mesures d'exonération des droits de douane et taxes sur les véhicules importés (Burkina Faso, Niger, Mali, Mauritanie, Niger) ;
- (ii) la mise en place de fonds de développement des transports (Côte d'Ivoire, Sénégal, Mali, Niger) ;
- (iii) l'octroi des primes au renouvellement ou à la casse (Maroc, France),
- (iv) (iv) la mise en place de lignes de crédits bonifiées par des prêts ou subventions des bailleurs de fonds (Sénégal, Burkina Faso, Niger) ;
- (v) le financement du renouvellement du parc de véhicules par des mécanismes de Crédit-bail « leasing » (Mauritanie).

### **7.2. Les instruments financiers appropriés pour le renouvellement du parc automobile au Mali**

Les instruments de financement les plus appropriés sont les suivants :

1. L'exonération de droits de douane et des taxes sur les véhicules neufs importés.

Le Gouvernement prendra des mesures d'exonération des droits de douane (DD) et de Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) pour l'importation de véhicules neufs. Il s'agit d'une subvention de l'État au secteur des transports visant le renouvellement du parc et la modernisation des transports routiers. Ces mesures visent à réduire les prix d'achat des véhicules neufs importés et à inciter les professionnels de transports à investir dans le renouvellement de leur parc.

2. La ligne de crédit (LdC) à taux concessionnel ou bonifié.

Ce mécanisme vise à faciliter l'accès des transporteurs au financement bancaire et à réduire les coûts d'acquisition des véhicules neufs. Le mécanisme de LdC consiste à l'affectation d'une ligne de crédit par une institution de financement international (BAD, AFD, BID, Banque Mondiale, FED, BOAD, BEI, etc.) à une ou plusieurs banques commerciales au Mali à la bonification de taux d'intérêt ou à l'octroi de taux concessionnels. La réussite de ce mécanisme dépend beaucoup de l'accord sur le niveau du taux d'intérêt de mise en place de la LdC entre l'institution de financement et les banques locales.

3. Le crédit fournisseur.

Ce mécanisme permet au fournisseur de fournir des véhicules à condition que les transporteurs les remboursent par débit de leurs comptes logés dans des banques commerciales locales et selon les conditions qu'ils auront négociées au départ.

4. Le crédit bancaire classique à des conditions avantageuses (taux d'intérêt, durée de remboursement, etc.)

5. La mobilisation des fonds de garantie déjà en place pour apporter des garanties à des crédits consentis par les banques à des transporteurs.

Le principe des Fonds de garantie est d'apporter des garanties pour des crédits à court, moyen et long termes consentis par les établissements de crédit. Les organismes gestionnaires de ces Fonds s'engagent à garantir les prêts octroyés par les banques commerciales.

6. Le Code des investissements dont peuvent bénéficier les personnes physiques et morales, quelque soit leur nationalité, désireuse d'exercer des activités de transport public de marchandises et de voyageurs

Les trois instruments de base de financement du dispositif sont :

- L'exonération totale des droits de douanes et de TVA sur les véhicules neufs importés ;
- La ligne de crédit à taux concessionnel de 5 à 7% ;
- L'activation des fonds de garantie associée à la ligne de crédit à taux concessionnel, ainsi qu'aux autres instruments de financement (prêts classique, crédit fournisseurs).

### **En guise de conclusion**

Quelque soient les modalités de financement finalement retenues, il est important de souligner qu'elles ne pourront s'appliquer qu'à des entreprises de transport ou des GIE de transporteurs artisans disposant d'une comptabilité susceptible d'être avalisée par les banques locales. Le caractère très informel du secteur des transports routiers au Mali oblige donc à lier aussi le problème du renouvellement de la flotte des véhicules à la professionnalisation du secteur. Cette question est abordée en détail dans la précédente étude relative à « l'actualisation de la réglementation régissant la profession de transporteurs et les conditions d'accès ».

## **8. ELABORATION D'UN MECANISME DE FINANCEMENT POUR LE RENOUELEMENT DU PARC AUTOMOBILE DE TRANSPORT COMMERCIAL AU MALI**

### **8.1. Les objectifs visés**

#### a) Objectifs globaux

Les objectifs globaux assignés au projet par les pouvoirs publics sont :

- Élaborer un mécanisme de financement du renouvellement du parc automobile de transport public de marchandises et de personnes ;
- Renouveler le parc des véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises du Mali pour améliorer qualitativement et quantitativement l'offre de transport et la sécurité ;
- participer à la politique de la sécurité routière ;
- lutter contre la pollution par l'élimination progressive de vieux véhicules qui sont les sources de pollution,
- Contribuer au désenclavement interne et externe du pays grâce à l'amélioration qualitative et quantitative de l'offre de transport, en termes de disponibilité, de coût, de délais, de régularité et de sécurité, donc par une meilleure couverture des besoins de transport du pays et en réduisant d'une manière considérable l'émission des gaz polluant;
- Améliorer la sécurité des personnes et des biens sur les routes.

#### b) Objectifs spécifiques

Les objectifs spécifiques assignés au projet par les pouvoirs publics sont :

- Mettre en place les instruments de financement ;
- Améliorer la qualité des prestations de transports (coûts, délais, sécurité)
- réduire significativement les accidents de la circulation et des effets négatifs sur l'environnement ;
- professionnaliser les transporteurs
- Mettre aux normes les véhicules poids lourds du Niger conformément au Règlement n°14 de l'UEMOA sur le contrôle de la charge à l'essieu ;

## 8.2. Résultats attendus

- la pérennité du financement est assurée ;
- le secteur est équipé en véhicules neufs pour promouvoir d'une part l'efficacité de l'industrie du transport ;
- la surcharge est réduite ;
- les accidents sont réduits ;
- la rentabilité de l'activité transport est améliorée et des richesses sont créées dans le secteur ;
- le réseau routier est moins dégradé.

## 8.3. Durée du projet

La durée du projet s'étendra sur six ans à partir de 2017.

## 8.4. Hypothèses et risques

Le dispositif opérationnel de renouvellement du parc s'appuie sur les hypothèses suivantes :

- L'application effective des mesures de réforme du sous-secteur des transports routiers ;
- Le maintien de la stabilité politique et de la paix sociale, y compris au niveau régional ;
- L'adhésion des transporteurs et des syndicats aux principes directeurs du dispositif de renouvellement du parc automobile ;
- L'acceptation des principaux acteurs au changement, notamment en matière d'organisation et de régulation du secteur.

Les risques identifiés sont :

- Les structures administratives du METD et du MEF ne s'impliquent pas suffisamment dans la mise en œuvre du dispositif de renouvellement du parc ;
- Les instruments de soutien aux GIE ou autres entités économiques organisées ne sont pas mis en place dans leur totalité ;
- Les divergences d'intérêts entre les principaux acteurs handicapent la mise en œuvre du Plan d'action.

## 8.5. La stratégie de mise en œuvre

Pour atteindre ces objectifs, la stratégie repose sur les éléments suivants :

- la création du Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers en Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC) ;
- le choix judicieux d'un instrument financier ou d'une combinaison d'instruments financiers disponibles et faciles de mettre en œuvre ;
- la sélection par catégorie de transport de véhicules types adaptés aux conditions de travail au Mali ;
- la réduction des prix d'achat des véhicules types (acquisition par appels d'offres) ;
- les remises sur les prix actuels en raison du volume important de commandes et la réduction des marges des distributeurs ;
- la mise en place de lignes de crédit auprès d'un pool bancaire sélectionné ;
- élaboration de critères d'éligibilité au crédit bancaire (**annexe 3**) ;
- la constitution d'un fonds de garantie auprès du Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers (FETR) et logé chez le Banquier, tête de file du pool bancaire constitué ;
- l'appui au montage de dossier de financement ;
- la structuration des crédits pour minimiser les risques et créer la confiance entre les constructeurs, les banques et les transporteurs ;
- le suivi de la consommation des lignes de crédits accordées

## 8.6. Articulation du mécanisme

Les besoins en renouvellements que nous avons pu identifiés portent sur 771 véhicules destinés au transport public de marchandises solides.

Le financement de ce projet de renouvellement des 771 véhicules articulés coûtera à l'État et aux bénéficiaires potentiels la somme de quatre vingt un milliards (69 390 000 000) de francs CFA en

supposant qu'un camion articulé coûte en moyenne 90 millions de FCFA. Cette somme est considérable et difficilement mobilisable en une seule fois. Nous proposons dans un premier temps de couvrir les besoins pour 600 véhicules. Le projet se déroulera sur 6 ans en trois phases successives par le renouvellement de 200 véhicules tous les deux ans.

Ainsi la première phase qui portera sur le renouvellement de 200 véhicules en deux ans devra coûter 18 milliards.

Le mécanisme, que nous privilégions avec comme instrument financier principal la mobilisation de fonds de garantie et l'ouverture d'une ligne de crédit à taux bonifié, devra s'appuyer sur le Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers (FETR). Dans ce sens, en l'absence d'organe d'exécution des transports à l'image du CETUD de Dakar, le FETR devra, au préalable, être érigé en Établissement Public à caractère Industriel et Commercial pour gérer les prêts et lancer des appels d'offres. Ainsi, le mécanisme proposé s'articulera autour des étapes suivantes :

- l. Emprunt de l'État (18 milliards de F CFA) auprès d'une institution financière (BEI, Banque Mondiale, Union Européenne, BOAD, BID, Eximbank ó Inde ou Chine, etc.) à des taux concessionnels. La lettre de Crédit sera ouverte par une banque commerciale de la place et confirmée par l'institution financière. Cette institution ne donnera pas directement les ressources financières à l'État, mais lui permettra d'obtenir les véhicules à hauteur du montant du crédit accordé ;
- m. Rétrocession du prêt par l'État au FETR ;
- n. Acquisition des véhicules par le FETR via l'État ;
- o. Abondement du FETR pour garantir les prêts aux transporteurs ;

- p. Sélection de bénéficiaires potentiels sur la base de critères d'éligibilité au financement (**annexe 3**) ;
- q. Ouverture de comptes dans les banques et versement d'un apport personnel de 30% du financement bancaire par les bénéficiaires ;
- r. Mobilisation par le pool bancaire de la garantie du FGSP ;
- s. Octroi de lignes de crédit aux transporteurs par les banques et vente par le FETR des véhicules aux transporteurs au fur et à mesure des crédits accordés ;
- t. Transfert au FETR des flux financiers liés aux lignes de crédit ;
- u. Constitution de comptes à termes à hauteur de 18 milliards de F CFA qui serviront exclusivement au remboursement des échéances de l'institution de financement (Eximbank) via l'État. Ce compte sera logé chez la banque, chef de file du pool, soit par les apports personnels des bénéficiaires, soit par les remboursements des crédits bancaires (trimestrialités ou mensualités) des transporteurs bénéficiaires.
- v. Les cartes grises des véhicules resteront propriétés du FETR jusqu'à épuisement par les bénéficiaires du règlement total des prêts accordés.

Ce mécanisme intègre la signature avec les banques locales de protocoles d'accord indiquant les obligations des parties, notamment le montant de l'engagement financier et la fourchette des taux d'intérêt que les banques partenaires auront agréés compte tenu du risque de contrepartie, de même que les critères de sélection des potentiels bénéficiaires des lignes de crédits.

Une variante de ce mécanisme serait la suppression du point 8 et la modification du point 7. Le mécanisme s'articulera ainsi comme suit :

1. Emprunt de l'État auprès d'une institution financière (BEI, Eximbank ó Inde ou Chine, etc.) à des taux concessionnels. La lettre de Crédit sera ouverte par une banque commerciale de la place et confirmée par l'institution financière. Cette institution ne donnera pas directement les ressources financières à l'État, mais lui permettra d'obtenir les véhicules à hauteur du montant du crédit accordé ;
2. Exonération des DD et de la TVA sur les véhicules neufs importés ;
3. Rétrocession du prêt par l'État au FETR ;
4. Acquisition des véhicules par le FETR via l'État ;
5. Abondement du FETR pour garantir les prêts aux transporteurs ;
6. Sélection de bénéficiaires potentiels sur la base de critères d'éligibilité au financement (**annexe 3**) ;
7. Ouverture de comptes dans les banques et versement d'un apport personnel de 30% du financement bancaire par les bénéficiaires ;
8. Cession par le FETR des véhicules aux bénéficiaires éligibles ayant satisfait les exigences financières du point 6 ;
9. Mobilisation par le FETR de la garantie du FGSP ;
10. Transfert au FETR des flux financiers liés aux lignes de crédit ;
11. Constitution de comptes à termes à hauteur de 10 milliards de F CFA qui serviront exclusivement au remboursement des échéances de l'institution de financement (Eximbank) via l'État. Ce compte sera logé chez la banque, chef de file du pool, soit par les apports personnels des bénéficiaires, soit par les remboursements des crédits bancaires (trimestrialités ou mensualités) des transporteurs bénéficiaires.
12. Les cartes grises des véhicules resteront propriétés du FETR jusqu'à épuisement par les bénéficiaires du règlement total des prêts accordés.

Dans cette seconde variante, les banques ne percevront pas d'intérêt car elles n'auront pas à ouvrir de lignes de crédits pour

financer l'opération. Elles percevront par contre des commissions liées à l'ouverture de la LDC et à l'intermédiation entre le FETR, les Fonds de garantie et les bénéficiaires.

En tout état de cause, le Ministère chargé des Transports devra jouer sa participation par la mobilisation des ressources nécessaire au renouvellement du parc automobile affecté au transport public.

## **8.7. Le mécanisme de constitution d'un Fonds de garantie pérenne pour le renouvellement du parc automobile de transport public au Mali**

### **8.7.1. Les parties au Fonds**

Les parties prenantes sont :

- l'État,
- le Patronat ;
- les Banques et Assurances ;
- les transporteurs
- les Partenaires Techniques et Financiers.

### **8.7.2. Le niveau d'abondement du Fonds**

Pour bien couvrir l'opération de renouvellement du parc sur cinq ans, le niveau minimum du Fonds de garantie est estimé à 18 milliards de F CFA.

Il pourrait être abondé comme indiqué ci-dessous par :

- le Budget Spécial d'Investissement (BSI) ;
- le Fonds TRIE ;
- le Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers (dépôt à la BDM rapatrié au Trésor Public) ;
- les pénalités de surcharge (dépôt au Trésor) ;
- les Fonds du PVI ;
- les produits de la Lettre de voiture ;
- la redevance maritime.

Les différents niveaux d'abondement du Fonds pourraient être les suivants :

- l'État à travers le BSI pour 50% ;
- le Fonds TRIE pour 22% ;
- le dépôt du FETR pour 3% ;
- les pénalités de surcharge pour 6% ;
- la Lettre de voiture pour 1,5% ;
- la redevance maritime pour 1,2%.

Le gap, soit 16,30%, sera sollicité auprès du FGSP.

Toutefois, pour alléger l'apport de l'État, celui-ci pourrait solliciter des PTF (Banque mondiale, Union Européenne, BID, BOAD etc.) soit une ligne de crédit pour faciliter l'acquisition des véhicules ; soit une contribution significative à l'abondement du Fonds de garantie.

### **8.7.3. L'attelage institutionnel du Fonds**

En attendant la création du Fonds d'Équipement des Transporteurs Routiers (FETR) à Caractère Industriel et Commercial (EPIC), le Fonds sera logé chez le Banquier, chef de file du pool de banques constitué.

Un protocole d'accord définira ses relations avec les autres banques, membres du consortium de banque.

Le Fonds de garantie ainsi constitué pourrait être aussi logé au FGSP à travers un guichet spécifique et géré pour le compte du FETR.

## 9. PROPOSITION D'UN MECANISME DE GESTION DES EPAVES

Les épaves de matériels roulant sont soit des véhicules accidentés irréparables ou vieillis de telle sorte qu'ils soient hors d'usage ou d'usage (exploitation) non efficient.

La pratique (surtout artisanale) du transport complexifie la notion d'épave au Mali. Ainsi des véhicules qui ne sont plus économiquement rentables, en raison de leur âge avancé, continue de grossir le parc. Ils sont le plus souvent mis en circulation que pendant la traite des balles de coton.

C'est pourquoi, pour cette étude, la notion d'épave retenue concerne aussi bien les véhicules accidentés irrécupérables que ceux dont l'âge est supérieur à 20 ans, ou tout véhicule dont le taux de disponibilité est inférieur à 15% (soit environ 2 mois sur 12 pour une rotation mensuelle et 4 mois sur 24 pour deux rotations par mois).

En absence du fichier de carte de transport, à même de nous renseigner sur le parc actif (= parc total estimé - les épaves), l'évaluation des épaves a été faite à partir de l'exploitation des questionnaires renseignés par les entreprises de transport enquêtées.

Au niveau des sociétés enquêtées, le taux d'épave de leur parc s'élève à peu près à 4% ; ce qui est énorme. En plus si on ajoute les épaves constituée par les véhicules particuliers, les camionnettes, bus, etc., ce taux sera encore plu important.

Ces épaves encomrent les garages, les entrepôts, les espaces publics, les domiciles, les marchés ; constituant ainsi un danger public pour l'environnement et la sécurité des personnes notamment des enfants.

Actuellement, sur la base de la situation réelle sur le terrain, il n'existe pas d'entreprises de traitement des épaves au Mali, ni même un système formel et organisé. Les opérations de démolition et de recyclage des véhicules usés sont effectuées par des « informels » qui ne disposent que d'équipements sommaires (découpe manuelle et à l'aide de chalumeaux, bascules, aires de stockage). Au stade actuel le traitement se fait de manière artisanale, il n'y a pas de garages ou centres agréés pour le traitement des épaves et il n'existe aucune réglementation qui encadre cette activité.

Dans le cadre du dispositif de renouvellement de la flotte, il y a lieu de développer les activités formelles de traitement des véhicules hors d'usage (VHU) pour des raisons de santé publique, environnementales et aussi d'incitations des propriétaires à se débarrasser de leurs véhicules usagés.

Le traitement des VHU se fera par des centres de traitement agréés par l'État.

L'objectif visé est donc de mettre en place une organisation formelle des filières de traitement des VHU (valorisation locale et exportation) et de favoriser la création des centres agréés de démolition-broyage des véhicules usés. Les activités à engager pour atteindre cet objectif sont les suivantes :

- La mise en place d'un cadre juridique pour les activités de traitement des véhicules obsolètes ou hors d'usage (VHU) ;
- L'appui à la création et au développement des centres agréés de démolition- broyage des VHU.

### **9.1.La mise en place du cadre juridique**

Ce cadre juridique clarifiera et définira :

- La nature des « déchets » (déchet ménager, industriel, solide, etc.)
- Les conditions dans lesquelles (âge, état) un véhicule usagé est considéré comme obsolète par le gouvernement ;
- Les organismes mandatés pour attester de l'obsolescence du camion (Contrôle technique, sociétés d'expertise automobile, etc.) ;
- Les conditions d'agrément des structures de démolition-broyage des VHU.

Cette mise en place pourrait être réalisée par le Ministère des Transports dans le cadre d'un Comité interministériel regroupant le Ministère de l'Intérieur, le Ministère de l'Industrie, le Ministère de la Santé Publique, le Ministère du Travail, celui chargé de l'Environnement, les collectivités locales et le secteur privé. Il peut être envisagé une période de sensibilisation de la nécessité d'un dispositif juridique avec des acteurs bien identifiés et capables (cadre interministériel).

## **9.2. La promotion de la création et le développement des sociétés de démolition- broyage des VHU**

La réalisation d'une étude, impliquant les Ministères et institutions sus-indiqués, est nécessaire. Elle permettra de mieux définir, pour la création des sociétés de démolition-broyage, les aspects suivants :

- la capacité de traitement d'une installation, le type de véhicules à traiter ;
- l'installation des équipements (emplacements, aménagements, équipement, prévention des nuisances notamment la pollution des eaux) ;
- les opérations de traitement (contrôle d'entrée, dépollution des véhicules, stockage des liquides et batteries, le démontage et extraction des moteurs et boîtes, le nettoyage et entreposage des pièces, etc.) ;
- les options de valorisation de déchets, l'évaluation des coûts d'installation, la rentabilité prévisionnelle ;
- Les mesures spécifiques de limitation de l'âge des véhicules importés.

## 10. CONCLUSION

La politique de renouvellement du parc automobile est fondée sur le constat de la vétusté du matériel roulant, entraînant des conséquences sécuritaires, économiques, sanitaires et environnementales catastrophiques pour la population. Elle vise aussi la réduction des prix prohibitifs des véhicules neufs.

En plus des obstacles financiers, les difficultés auxquelles se heurte le projet de renouvellement du parc automobile de transport public du Mali sont relatives à la faiblesse et à l'adaptation du cadre institutionnel et réglementaire.

Une volonté politique soutenue et un cadre institutionnel et réglementaire performant sont des facteurs essentiels pour la promotion du secteur des transports et le développement d'une industrie du transport compétitif, efficace et performant. Le rôle de l'État et des politiques publiques est donc central dans la conception et la mise en œuvre du programme de renouvellement du parc automobile qui devra nécessairement s'inscrire dans une stratégie nationale de développement du sous-secteur des transports terrestres. Cet environnement propice à des réformes profondes sera de nature à permettre l'application de la réglementation, la prise de mesures fiscales, la conclusion d'accords bilatéraux et l'initiation d'un dialogue social inclusif.

Comme on peut en constater, la problématique du renouvellement du parc automobile affecté au transport public de marchandises et de voyageurs a concerné l'ensemble des États de la sous-région.

Il n'y a pas d'instruments de financement « miracles ». L'utilisation de tel mécanisme ou de tel autre dépend beaucoup de la volonté politique et du contexte du pays, ainsi que de la possibilité d'y faire participer des bailleurs de fonds.

# ANNEXES

ANNEXE 1. LISTE DES ENTREPRISES POUR COMPTE PROPRE ET COMPTE D'AUTRUI.....	2
ANNEXE 2. EXPERIENCE EN MATIERE DE FINANCEMENT DU RENOUVELLEMENT.....	5
ANNEXE 3. CONDITIONS D'ELIGIBILITE.....	23
ANNEXE 4. QUESTIONNAIRES D'ENQUÊTE.....	20
ANNEXE 5. GUIDE D'ENTRETIEN.....	20
ANNEXE 6. TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE.....	35

## ANNEXE 1. Liste des entreprises pour compte propre et compte d'autrui du transport international de marchandises (solides et liquides)

N° Ordre	NOMS DE L'ENTREPRISE TRANSPORTEUR	DENOMINATION COMMERCIALE	Statut	TAILLE	TYPES DE FRET
1	Abdou MAÏGA				Liquide
2	ADAMA COULIBALY	ADC			
3	Brahima DIAWARA				Liquide
4	Cheikna Traoré dit Kolo				Liquide
5	Compagnie d'Importation et de Distribution des PP « CIDP »	CIDP			Liquide
6	Compagnie Malienne de Pétrole «COMAP" - SA	COMAP- SA	SA		liquide
7	COOPERATIVE TRANSPORT ROUTIERS	CTR			Solide
8	Dépôt SANKE « SGDS »	SGDS	SA		Liquide
9	<a href="#">DIALLO TRANSPORT</a>				mixte
10	Entreprise de Construction Alim-Station « ECA-Station » - SARL	ECA-Station - SARL	SARL		Liquide
11	ETABLISSEMENT FOUTANKE				Solide
12	Ets Bréhima COULIBALY				Liquide
13	Ets COULIBALY et Frères				Liquide
14	Ets Dionké Yaranangoré "EDY"	EDY			liquide
15	Ets Jean Claude SAADE				liquide
16	Ets Modibo YARANANGORE « EMY »	EMY			Liquide
17	Ets Zoumana TRAORE				Liquide
18	<a href="#">GAMBIE AUTO</a>				
19	GEODIS MALI	GEODIS MALI			Solide
20	Groupe TOGUNA	Toguna	SA		Solide
21	Groupe cc et Frères				Liquide
22	Hydro Mali sarl/Mamadou Lah dit Dagolo	HYDRO MALI SARL	SARL		liquide
23	HYDROCARBURES, STATIONS SERVICES	LIBYAOIL	SA		liquide
24	KONATE TRANSPORT	Bâché Konaté			
25	MADI TIGANA				Solide
26	Mali Petroleum Compagnie (MPC)	MPC			Liquide
27	MATRANS MALI	MATRANS			Mixte
28	Mme KÉÏTA Aminata MARIKO				Liquide
29	Chôla Transport &Transit	C2T			Solide
30	Modibo YARANANGORE				Liquide
31	NEMA Ould Sidi Amar "SONEF "	SONEF			liquide
32	SANKE TRANSPORTS				Liquide
33	Sékou FOFANA				Liquide
34	Seydou Nourou NIANG				Liquide

N° Ordre	NOMS DE L'ENTREPRISE TRANSPORTEUR	DENOMINATION COMMERCIALE	Statut	TAILLE	TYPES DE FRET
35	Siaka SANGARE				Liquide
36	SMTT				
37	Sahara Mining				Mixte
38	Société Afrique Oil - SARL		SARL		Liquide
39	Société Bathily Pétrole Service " SBPS"	SBPS			Liquide
40	Société Daïfirou Fodié GAMBY « SGS »	SGS			Liquide
41	Société de Gestion du Dépôt SANKE « SGDS »	SGDS			Liquide
42	Société DJIGUE Issa et Sadio « SODIES » - SARL	SODIES - SARL	SARL		Liquide
43	SOCIETE GENERALE DE TRANSIT sarl	SOGETRA	SARL		Solide
44	Société Mali MAS - SA	MAS - SA	SA		liquide
45	Société malienne d'approvisionnement SA Ben Maouloud Moctar		SA		Solide
46	Société N'Diaye & Frères « SNF » - SARL	SNF -SARL	SARL		liquide
47	Société Nationale des Produits Pétroliers « SNPP »	SNPP			Liquide
48	Société Samba DJIGUE Services « SDS » - SARL	SDS - SARL	SARL		Liquide
49	SODIMA SARL	SODIMA SARL	SARL	70	Solide
50	Sorong KARAAGNARA				Liquide
51	Sté Africaine de Distribution SAD-Oil	SAD-Oil			Liquide
52	Sté Africaine de Pétrole « SAP » - SARL	SAP - SARL	SARL		Liquide
53	Sté Baraka de Produit Pétrolier « SBPP » - SARL	SBPP - SARL	SARL		Liquide
54	Sté ABC transport filiale « Ben & Co » - SA	ABC Transport	SA	192	Liquide
55	Sté DAFF et Frères « SODAFF » - SARL	SODAFF - SARL	SARL		Liquide
56	Sté DAFF- Service - SARL		SARL		Liquide
57	Sté de Transport de Kaarta SARL	SOTRAKA - SARL	SA		Mixte
58	Sté Diabougou Négoce "DIA Négoce" - SA	Dia Négoce - Sa	SA	38	Mixte
59	Sté DJIGUE - SA	Djigüe - Sa	SA		Solide
60	Sté DOUCOURE et Compagnie " SODOCO" - SARL	SODOCO SARL	SARL		liquide
61	Sté GOLFA Oil - SARL	GOLFA - SARL	SARL		Liquide
62	Sté GOLFA Services - SARL	GOLFA SARL	SARL		liquide
63	Sté HANNE Yaya Elimane et Fils - SARL		SARL		Liquide
64	STE KANTE ET FRERES				
65	Sté LAH et Fils - SARL		SARL		Liquide
66	Sté Lamine YARA - SA	SOLY - SA	SA		Liquide
67	Sté Mali Oil				Liquide

N° Ordre	NOMS DE L'ENTREPRISE TRANSPORTEUR	DENOMINATION COMMERCIALE	Statut	TAILLE	TYPES DE FRET
68	Sté Malienne des Produits Pétroliers « SOMAPP » - SARL	SOMAPP - SARL	SARL		Liquide
69	Sté Malienne du Carburant « SMC » - SARL	SMC - SARL	SARL		Liquide
70	Sté Mamadou Yattassaye et Frères « SOMAYAF » - SA	SOMAYAF SA	SA		Mixte
71	Sté Moussa NIANGADO « SMN » - SARLU	SMN » -SUARL	SUARL		Liquide
72	Sté N'DIAYE et NIANGADO "SODIANIA" - SARL	SODIANIA SARL	SARL		Mixte
73	Sté Nouvelle Energie du Commerce « NECO » - SARL	NECO - SARL	SARL		Liquide
74	Sté PETRO Mali - SARL		SARL		Liquide
75	Sté Petro-Golf - SARL		SARL		Liquide
76	Sté PETRO-TIR - SARL Soumaïla Tirera	TIR - SARL	SARL		Liquide
77	Sté SAMPANA - SA	SAMPANA - SA	SA		liquide
78	Sté SHELL Mali - SA	SHELL	SA		Liquide
79	Sté Soleil Service « SSS » - SARL	SSS - SARL	SARL		liquide
80	Sté STAR OIL MALI	STAR	SA		liquide
81	Sté TOTAL Mali	TOTAL	SA		Liquide
82	Sté Tringa Oil				Liquide
83	Sté TSM HYDRO - SARL	TSM HYDRO	SARL		Liquide
84	Sté YATTASSAYE et Compagnie "SOYATT"	SOYATT			liquide
85	SUPERIOR CARGO	SUPERIOR CARGO			Solide
86	TAMOIL MALI SA		SA		liquide
87	TATA TRANSPORT	TATA			Solide
88	TRANSPORT HAMADOU MAÏGA				Solide
89	TRANSPORTS ROUTIERS ATC MALI	ATC MALI			liquide
90	UNION AFRICAINE DE TRANSIT ET TRANSPORT	UATT	SA	14	Solide
91	YELI TRANSPORT				Solide
92	ZAHARA TRANSIT				Solide

## **ANNEXE 2. EXPERIENCE SOUS-REGIONALE EN MATIERE DE FINANCEMENT DU RENOUVELLEMENT**

Cette annexe décrit les résultats obtenus par plusieurs pays qui ont entrepris une opération de renouvellement de la flotte des véhicules de leurs entreprises de transport et qui ont utilisé divers instruments incitatifs.

### **1. La défiscalisation des véhicules neufs importés**

#### Principe

Le Gouvernement prend des mesures d'exonération des droits de douane et taxes sur les achats des véhicules neufs importés pendant une période donnée.

#### Expériences

**Burkina Faso (2012).** Le Gouvernement du Burkina Faso a adopté la Loi N°010-2011/AN du 24 mai 2011 portant institution d'une exonération à titre exceptionnel du droit de douane et de valeur ajoutée pour l'importation des véhicules de transport de marchandises et d'hydrocarbures. Le décret portant mise en œuvre de cette loi a été adopté par le Gouvernement le 03 août 2011. Les dispositions de ces textes visent :

- le renouvellement du parc automobile de transport de marchandises et d'hydrocarbures ;
- la mise aux normes des véhicules de transport de marchandises et d'hydrocarbures au Burkina Faso conformément au Règlement n°14 de l'UEMOA sur le contrôle des gabarits, du poids total et de la charge à l'essieu ;
- le soutien aux opérateurs de transport burkinabè dans le cadre de la libéralisation du marché des transports routiers.

La mesure avait un objectif de six cents véhicules dont quatre cents ensembles articulés pour le transport de marchandises et deux cents véhicules pour le transport d'hydrocarbures et 300 taxis.

*L'expérience est en cours, mais le bilan du Programme à mi-parcours, une année après, se présente comme suit.*

L'importance du nombre de dossiers vendus<sup>2</sup> par les souscripteurs traduit un réel besoin de renouvellement du parc (Tableau ci-dessous).

**Tableau 1.1 : nombre de souscripteurs**

Type véhicules	Nombre de dossiers prévus par le Décret	Nombre de Dossiers vendus	Taux
Marchandises diverses	400	265	66,25%
Hydrocarbures	200	420	210%

La forte demande pour des citernes s'explique par le « boom minier » que connaît le pays. Pour répondre aux besoins de consommation, les opérateurs miniers passent des conventions avec les compagnies pétrolières (Total, Shell, etc.) qui passent des contrats de transport avec les opérateurs de transport. Dans le cadre de ces contrats de transport, les compagnies exigent des ensembles articulés neufs et respectant la réglementation UEMOA.

Les autorisations pour l'importation des 429 camions délivrés concernent :

- “ 200 ensembles articulés neufs pour le transport de hydrocarbures ;
- “ 151 ensembles articulés neufs pour le transport de marchandises diverses ;
- “ 78 ensembles articulés d'occasion pour le transport de marchandises diverses.

**Tableau 1.2 : nombre d'attestations d'importation délivrées**

Type véhicules	Nombre de dossiers prévus par le Décret	Nombre d'Attestations accordés (Décret)	Taux
Marchandises diverses	400	229	57,25%
Hydrocarbures	200	200	100%

<sup>2</sup> Le coût de souscription est fixé à : 60 000 F CFA par dossier camion pour les véhicules de transports de marchandises ; 30 000 F CFA par dossier pour les taxis.

Les quantités de véhicules importés dans le cadre du dispositif gouvernemental, à la date du 08 novembre 2012 sont les suivants (source : DGD) :

- “ 17 ensembles articulés pour le transport de hydrocarbures ;
- “ 2 ensembles articulés pour le transport des marchandises diverses ;
- “ 3 tracteurs routiers.

**Mauritanie (2009).** Le Gouvernement de la République Islamique de la Mauritanie a mis en application la Circulaire n°000599/2009/Douanes RIM du 04 février 2009 relative à la Loi n°2009-001 du 20 janvier 2009 portant Loi de Finances qui dispose que les bus neufs destinés au transport en commun de personnes de plus de quinze places bénéficient d'une exonération totale des droits et taxes de douane.

Ce dispositif douanier a contribué au rajeunissement relatif du parc de minibus et de bus/autocars de transport en commun de voyageurs. Il a donné lieu, entre autres, à la création depuis 2005 de nombreuses sociétés modernes de transport urbain et interurbain de voyageurs et au renouvellement de minibus et d'autobus.

**Mali (2004).** En raison des difficultés de financement des transporteurs pour le renouvellement de leur parc de véhicules, le Gouvernement du Mali a décidé en 2004 la mise en place de mesures d'aides au financement (arrêté n°04-2020/MEF-SG du 11 octobre 2004). Ces mesures dont la durée était limitée à un an consistaient en l'exonération des droits de douane et de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) des véhicules poids lourds neufs (marchandises et voyageurs) importés.

Dans le cadre de cette opération, 1 005 véhicules neufs ont été acquis, notamment des poids lourds pour le transport de marchandises, équipés de bennes ou de citernes.

Toutefois la plupart de ces véhicules ensembles articulés acquis a été réceptionnée avec un poids total autorisé en charge (PTAC) qui ne respecte pas les limites de charge à l'essieu fixées par le code de la route du Mali et le Règlement n°14 de l'UEMOA.

Par ailleurs, cette mesure a plus profité aux chargeurs pratiquant le transport pour compte propre (importateurs de carburant et de céréales) qu'aux transporteurs professionnels, ce qui a largement contribué au développement du transport pour compte propre qu'on observe ces dernières années. La poursuite de cette tendance, comme déjà indiqué plus haut, met en péril le développement du transport de marchandises pour compte d'autrui.

**Burkina Faso (1998).** Le Gouvernement du Burkina Faso a mis en œuvre le Programme de renouvellement du parc de véhicules de transport en commun de voyageurs en 1998 (Décret n° 98-502/PRES/PM/MEF/MTT du 28 décembre 1998).

Le projet portait sur l'importation, en exonération des droits de douane de 300 véhicules neufs de transport de voyageurs, ayant une capacité minimale de 15 places.

Le bilan de cette opération a été le suivant :

- au plan de la participation : 300 dossiers mis en vente et seulement 142 véhicules entrés en franchise, soit un taux de réalisation de 47%.
- au plan financier, l'importation des 142 véhicules a coûté à l'État burkinabè la somme de 1,2 milliards de F CFA de droits et taxes à l'importation.

Les raisons du faible taux de réalisation (moins de 50% des dossiers mis en vente) tiennent essentiellement aux difficultés liées à la mobilisation des fonds nécessaires à l'achat des véhicules par les transporteurs.

La leçon que l'on peut tirer de cette expérience est que les capacités financières des transporteurs routiers demeurent faibles et ne permettent pas, par le biais de l'unique exonération fiscale, de renouveler leur parc. Le succès d'un programme de renouvellement de parc doit donc reposer aussi sur l'organisation de la gestion du secteur et la formation des opérateurs de transport.

Avantages et inconvénients

Avantages	Inconvénients
Réduction des coûts d'acquisition des véhicules Facilité de mise en place (loi de finance)	Réduction des recettes budgétaires de l'État Durée souvent limitée du dispositif (entre 1 et 5 ans) Développement probable du transport de marchandises pour compte propre au dépend du compte d'autrui

Expériences observées : Mauritanie (2009), Mali (2004) et Burkina Faso (1998 et 2012)

## 2. La mise à place d'une ligne de crédit à taux bonifié par des prêts ou subventions de bailleurs internationaux

### Principe

Ce mécanisme consiste en la mise en place d'une ligne de crédit à taux d'intérêt bonifié dont le coût est financé par des prêts ou subventions des partenaires techniques et financiers (Union européenne, Banque mondiale, Banque Africaine de Développement) pour financer le renouvellement du parc.

### Expériences

**Sénégal (2003-2008).** Dans le cadre du Programme d'amélioration de la mobilité urbaine (PAMU), en 2005, la Banque Mondiale a consenti un prêt d'USD 15,9 millions (12 millions d'euros ou 7,9 milliards de F CFA) au Gouvernement du Sénégal pour financer le renouvellement du parc d'autobus (cars rapides de moins de 50 passagers) de la ville de Dakar et renforcer la capacité des opérateurs de transport par minibus. Ce crédit était destiné à couvrir 75% du coût de renouvellement, les 25% restants devant être financés par les opérateurs dans le cadre de leur apport initial.

### *Parc de véhicules concerné*

Le projet de renouvellement a ciblé le parc des minibus (cars rapides) de moins de 50 passagers de la ville de Dakar.

### *Conditions de participation*

- Groupe d'opérateurs

Les transporteurs participant au programme avaient obligation de s'associer à un groupe d'opérateurs sous la forme d'un Groupement d'Intérêt Économique (GIE), ou d'en former un, celui-ci est alors collectivement responsable du remboursement des prêts. Sur les 14 GIE en place, 9 participent au programme. Ce dispositif visait le rajeunissement de la flotte sans une augmentation de l'offre de transport.

Seuls pouvaient s'y associer les transporteurs dont les véhicules disposaient d'une immatriculation valide.

L'Association de Financement des professionnels du transport urbain de Dakar (AFTU) a été créée en 1999 pour administrer la composante du programme de renouvellement relative aux opérateurs. Elle était chargée de représenter les GIE durant les négociations avec l'autorité de planification et de coordination (Le Conseil exécutif des Transports Urbains de Dakar « CETUD ») et les fournisseurs des autobus.

Les opérateurs devaient aussi mettre à la casse le vieux véhicule polluant qui était remplacé par chaque nouveau véhicule. Ils recevaient en échange une indemnisation (prime à la casse) s'élevant en moyenne à 2,4 millions de F CFA (5 000 USD). Le montant de la prime à la casse a été fixé par une commission technique composée de représentants du CETUD et de l'AFTU. La mise à la casse est effectuée par une entreprise privée sous la supervision du CETUD.

- Contrat de concession

Chaque GIE était tenu de conclure un accord de concession avec le CETUD, qui déterminait les itinéraires, les tarifs et certaines pratiques d'exploitation. La convention établissait également les conditions de révision des tarifs et prévoyait le versement de subventions dans le cas où les tarifs ne permettaient pas aux opérateurs d'atteindre le seuil de rentabilité.

Les opérateurs s'engageaient à respecter les arrêts officiels, à appliquer des tarifs formels et à délivrer des tickets à tous les passagers.

Les accords donnaient au CETUD le droit de contrôler le service et obligeaient les opérateurs à lui fournir des données d'exploitation et financières.

- Conditions financières

Chaque opérateur était tenu de verser 25% du prix du nouveau véhicule, le reste étant apporté par l'État, financé par le prêt de la Banque mondiale.

Le programme n'exigeait pas de garantie de solvabilité des opérateurs, mais l'AFTU a établi un fonds de caution mutuelle pour couvrir d'éventuels défauts de paiement.

Les véhicules devaient être assurés au tiers, contre l'incendie et le vol, mais pas contre les dommages.

Les opérateurs disposaient d'une période d'essai de trois mois à compter du début de la mise en service pour tester les lignes. A l'issue de cette période, le CETUD et les opérateurs pouvaient décider d'amender les obligations contractuelles. Au quatrième mois, les opérateurs commençaient à rembourser l'AFTU.

*Financements des apports personnels des opérateurs*

La plupart des opérateurs ont éprouvé des difficultés à mobiliser les fonds nécessaires à leur apport personnel. Même ceux qui étaient en mesure de payer l'ont refusé par solidarité avec les autres.

Pour résoudre le problème, une Mutuelle d'Épargne et de Crédit des Transporteurs de la région de Dakar (MEC-TRANS) a été établie en janvier 2006 pour les transporteurs participant au programme. Ce fonds, dont le fonctionnement s'assimile à celui d'un mécanisme d'épargne et de crédit, reçoit

des dépôts de ses membres et leur offre des crédits. La mutuelle a bénéficié d'un prêt du Fonds de promotion économique (FPE), une banque nationale de développement, pour financer l'apport personnel des opérateurs.

L'argent nécessaire aux apports personnels était emprunté par l'entremise de MEC-TRANS.

#### *Assistance technique aux opérateurs*

Il est rapidement apparu que les opérateurs avaient besoin d'une assistance technique pour renforcer leur capacité. L'AFTU a donc été assisté par un cabinet local de comptables et de consultants en gestion pour administrer le programme. Cette assistance était financée par les fonds de la Banque mondiale.

Le CETUD a assuré une formation aux opérateurs et à leur personnel. Le Crédit de la Banque mondiale a financé l'assistance apportée aux GIE en matière de contrôle et de suivi opérationnel. Les opérateurs ont reçu une formation en gestion des parcs de véhicules, axée sur la gestion financière.

#### *Structure opérationnelle du financement*

Les prêts aux transporteurs étaient conçus de manière à être remboursés sur 5 à 6 ans.

Les taux d'intérêt varient entre 6% (taux consenti à l'AFTU pour le crédit Banque mondiale) à 10,5% (pour le prêt de la SGBS destiné au paiement des apports personnels).

#### **La structure financière du Programme de renouvellement du parc d'autobus était la suivante :**

1. Les opérateurs se répartissent les lignes d'un commun accord dans le cadre de l'AFTU, et concluent un contrat de concession avec le CETUD.
2. L'argent nécessaire aux apports personnels (25%) est emprunté par l'entremise de MEC-TRANS.
3. L'AFTU demande au CETUD de favoriser l'achat d'un lot de véhicules grâce à : (i) l'obtention du déblocage des fonds de la Banque Mondiale (IDA), (ii) l'ouverture d'une Lettre de crédit pour l'achat des véhicules.
4. L'AFTU passe commande auprès de Tata.
5. Tata assemble et expédie le matériel au Sénégal.
6. SENBUS assemble les véhicules.
7. Les véhicules sont inspectés par (i) l'autorité responsable de l'immatriculation des véhicules (Direction des transports terrestres) et UNITECH (représentant de Tata chargé du service-après-vente pour l'assurance-qualité).
8. Les paiements à Tata sont effectués comme suit :

- i. Le CETUD autorise le Ministère des finances à verser directement à Tata (55% du montant dû (65% en euros et 10% en F CFA)
  - ii. L'ØAFTU verse le reliquat en F CFA.
9. Le nombre de bus fixé au sein de l'ØAFTU est livré aux opérateurs, l'Øautorisation d'Øexploitation aux fins de transport est transférée aux nouveaux véhicules qui ensuite entrent en service.
10. Dans le même temps, les véhicules existants sont mis à la casse :
- i. Les opérateurs apportent la preuve que le véhicule mis à la casse est agréé et autorisé à opérer en tant que véhicule de transport en commun.
  - ii. Les primes à la casse correspondantes, versées par les autorités, sont fixées par une Commission technique composée de représentant du CETUD et de l'ØAFTU. Le montant moyen des primes s'Øétablit à 2,46 millions de F CFA, soit près de 5 500 USD.
  - iii. Les primes sont versées sur un compte détenu par l'ØAFTU, et servent à financer en partie les apports personnels et l'Øassurance du véhicule pour la première année.
  - iv. La mise à la casse est effectuée par une entreprise privée sous la supervision du CETUD.
11. Les opérateurs disposent d'Øune période d'Øessai de trois mois à compter de la mise en service pour tester les lignes.
12. Au quatrième mois, les opérateurs commencent à rembourser l'ØAFTU.

### *Mise en òuvre*

Une spécification détaillée a été établie pour les véhicules à acquérir et un appel d'Øoffres a été lancé en septembre 2003.

Dans le dossier d'Øappel d'Øoffres, il a été spécifié que la maintenance (service après-vente) devait être effectuée au Sénégal et que la garantie couvrait cinq ans ou les 200 000 premiers kilomètres.

Le marché qui portait sur 505 minibus (cars rapides), a été remporté par un fournisseur indien « Tata International » qui offrait un véhicule acceptable sur le plan technique au prix de 22 millions de F CFA (50 000 USD), taxes comprises, soit environ la moitié du prix coté par son concurrent le plus proche.

Les véhicules devaient être assemblés par une nouvelle entreprise locale, SENBUS, créée avec l'Øappui des autorités.

### *Bilan*

A la mi-2008, les 505 véhicules, ont été entièrement livrés. Le démarrage du programme a été lent, les opérateurs hésitant dans un premier temps à se

constituer en GIE ou à utiliser les véhicules d'un fabricant inconnu au Sénégal. Commencé en 2003, ce n'est qu'en décembre 2005 que le premier lot de véhicules a été livré.

Sur les 14 GIE existants, 9 participent au programme, soit 245 opérateurs environ.

Les remboursements se sont effectués à intervalles réguliers.

Le crédit de 15,9 millions de dollars de la Banque Mondiale a été décaissé dans sa totalité et les opérateurs ont versé 5,3 millions de dollars au titre des 25% de contribution. Les arriérés totalisent 32 000 USD, soit moins de 1% des versements prévus.

Le choix des minibus Tata semble bien adapté à l'environnement au contexte du Sénégal. Le véhicule est robuste, facile d'entretien et nécessite très peu de réparations importantes. A l'heure actuelle, les véhicules fonctionnent généralement bien, sans réels incidents mécaniques.

Le programme a permis de rehausser le niveau et la qualité des services de transport urbain. Néanmoins, il est à noter que, contrairement à ce qu'on pensait, cette amélioration résulte plus de la structuration du secteur, de l'introduction d'un système officiel de répartition des lignes de transport et de la mise en place d'un barème de tarifs que du renouvellement du parc proprement dit. Ceci dit, le financement du renouvellement du parc était un moyen pour inciter les opérateurs et l'autorité de réglementation à engager la réforme des transports publics.

**Niger (en cours).** En 2013, avec l'appui de l'Union Européenne et de l'AFD, le Niger a entrepris la mise en place d'un dispositif opérationnel de renouvellement du parc de véhicules de transport public. Le nombre de véhicules visés par ce dispositif de Renouvellement du parc automobile est de 5 000 véhicules neufs de transport public, dont :

- 1 500 tracteurs routiers,
- 1 500 semi-remorques,
- 520 minibus de 19 places,
- 180 bus d'une capacité supérieure ou égale à 30 places assises,
- 300 camions porteurs et,
- 1 000 véhicules à usage de taxi.

Le coût total s'élevait à 180 milliards de F CFA HT et 235 milliards TTC. En termes de mécanisme de financement, l'orientation générale du Gouvernement est le recours en priorité aux ressources publiques, renforcées ensuite par la mobilisation des ressources externes des PTF.

Les partenaires au financement comprenaient le Ministère des Transports, les principales banques commerciales (ECOBANK, Bank of Africa et SONIBANK) et les bailleurs de fonds (AFD et UE).

Dans le cadre de ce dispositif, le Ministère des Transports, appuyé par un Comité de pilotage, devra mettre en œuvre les instruments de financements suivants ;

- L'exonération totale de droits de douane (DD) et de taxes (TVA) sur les véhicules neufs importés,
- Une ligne de crédit à taux concessionnel (bonifié) auprès des banques commerciales au profit des transporteurs,
- Le crédit classique des banques,
- Le crédit fournisseur,
- Les fonds de garantie,
- Le Code des investissements.

Ces différents instruments peuvent être combinés pour inciter et faciliter davantage les transporteurs à investir dans le renouvellement de leur parc de véhicules :

- L'exonération des droits de douane et de la TVA sur les véhicules neufs importés + la ligne de crédit à taux concessionnel + fond de garantie ;
- La ligne de crédit à taux concessionnel + fond de garantie ;
- Etc.

Le projet qui est toujours en cours et en phase d'exécution, connaît beaucoup de difficulté pour la mise en place du crédit à taux bonifié et du fonds de garantie. Les mesures de défiscalisation ont permis à certains transporteurs, notamment les transporteurs pour compte propre, de renouveler ou renforcer leur parc de véhicules.

**Burkina Faso (en cours).** Dans le cadre de l'appui du PIN 10<sup>ème</sup> FED au secteur des transports au Burkina Faso, l'Union Européenne a préparé un projet de renouvellement des flottes de transport routier.

L'objectif est d'accompagner le secteur privé de l'industrie du camionnage à renouveler environ 200 camions conformes aux normes de chargement, ce qui correspond au renouvellement de 1/3 de la flotte utile du Burkina Faso.

L'Union européenne, par l'intermédiaire de l'Agence Française de Développement (AFD) envisage d'ouvrir une ligne de crédit à un taux d'intérêt bas, environ 4 - 5 %, à destination des transporteurs. Ce dispositif est une des solutions aux obstacles traditionnels qui entravent l'accès des transporteurs au crédit bancaire.

Il s'agira de faciliter l'accès au financement bancaire par les entreprises de transport de marchandises par la mise en place d'une ligne de crédit à des taux bonifiés auprès de banques locales pour renouveler leur flotte de transport.

Pour obtenir un réel impact sur le secteur, et un projet « démocratique » qui permette d'épuiser la demande en provenance de l'ensemble des acteurs, il faudra un financement substantiel.

Avantages et inconvénients

Avantages	Inconvénients
Réduit le taux d'intérêt appliqué aux transporteurs par rapport au taux commercial Permet une restructuration de la profession	Trouver le financement Montants limités (prêt ou subvention) Durée du prêt souvent réduite (entre 5 et 7 ans) Implique la mise en place d'une bonne organisation

Expériences observés : Sénégal (2003-2008) et Burkina Faso (en cours)

**3. Maroc - La prime de renouvellement du parc de transport routier**

*Le concept*

Le Royaume du Maroc/Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) a institué durant la période allant de janvier 2011 à décembre 2013 une prime de renouvellement du parc de transport routier de marchandises pour compte d'autrui et de transport public en commun de personnes dans le milieu rural<sup>3</sup>.

*Conditions d'éligibilité*

Les véhicules concernés doivent remplir les conditions suivantes :

- Avoir un âge de 15 ans au moins à la date du dépôt de la demande de renouvellement du véhicule ;
- Être en activité pendant au moins une période de 3 mois sans interruption, au cours des 12 derniers mois ;
- Appartenir avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 aux transporteurs (sociétés de transport) ayant demandé de bénéficier de cette prime

---

<sup>3</sup> Loi de finance 2010 in Bulletin officiel N°5904 bis – 24 moharrem 1432 (30-12-2010)

Le propriétaire dont le véhicule est concerné par le renouvellement, doit :

- Être inscrit dans le registre spécial de la profession avant le 1<sup>er</sup> janvier 2011 (transport de marchandises pour compte d'autrui) ;
- Être titulaire d'un agrément du transport en milieu rural.

### *Règlement*

Le règlement de la prime est subordonné à la satisfaction par les transporteurs éligibles des conditions suivantes :

- Pour le transport de marchandises, l'engagement pour l'acquisition d'un véhicule neuf d'un poids total autorisé en charge (PTAC) supérieur ou égal à 15 tonnes ;
- Pour le transport public en commun de personnes dans le milieu rural, l'engagement pour l'acquisition d'un véhicule de 15 places de moins de 2 ans d'âge (l'âge du véhicule est compté à partir de sa première mise en circulation) ;
- La mise à disposition de l'administration ou d'une entité désignée par elle, du véhicule à renouveler en vue de sa démolition et son retrait définitif de la circulation ;
- Le véhicule acquis doit être équipé avec tous les organes de sécurité exigés par la réglementation en vigueur ;
- Les transporteurs de marchandises pour compte d'autrui peuvent bénéficier de 2 primes de renouvellement de 2 véhicules à moteur pour l'acquisition d'un seul véhicule à moteur.

### *Montant de la prime*

Le montant de cette prime est fixé comme suit :

#### *Transport de marchandises pour compte d'autrui (véhicule à moteur)*

Age du véhicule à démolir	Montant de la prime (en dirham)	
	PTAC < ou = 14 tonnes	PTAC > 14 tonnes
Entre 15 et 20 ans	135 000	155 000
Supérieur à 20 ans	115 000	130 000

#### *Transport de marchandises pour compte d'autrui (remorque ou semi-remorque, porte conteneur ou remorque devant être renouvelée avec son véhicule à moteur)*

Age du véhicule à démolir	Montant de la prime (en dirham)	
	PTAC < ou = 14 tonnes	PTAC > 14 tonnes

Entre 15 et 20 ans	110 000	130 000
Supérieur à 20 ans	90 000	105 000

*Transport public en commun de personnes dans le milieu rural*

Age du véhicule à démolir	Montant de la prime (en dirham)	
	Véhicule d'un âge < ou = 2 ans	Véhicule neuf
Entre 15 et 20 ans	90 000	110 000
Supérieur à 20 ans	70 000	90 000

*Financement*

La prime de renouvellement du parc est prise en charge dans le cadre du budget de l'État géré de manière autonome intitulé « Direction des transports routiers et de la sécurité routière », rattaché au MET, dans les limites d'un plafond annuel de 170 000 000 DH.

*Bilan*

Aucun bilan concret n'est encore établi, en dehors du fait que le dispositif fonctionne normalement, donc il est viable.

*Avantages et inconvénients*

Avantages	Inconvénients
Réduit le coût d'acquisition des véhicules	Supporté par le budget de l'État Durée du dispositif réduite (entre 3 et 5 ans) Implique la mise en place d'une bonne organisation
Réduit le coût d'acquisition des véhicules	Supporté par le budget de l'État Durée du dispositif réduite (entre 3 et 5 ans) Implique la mise en place d'une bonne organisation

#### 4. Les Fonds de Développement des Transports

##### Principes.

Il s'agit d'une prise en charge par l'État d'une partie des financements ou des intérêts bancaires pour aider les transporteurs à renouveler leur parc de véhicules.

##### Expériences

**Sénégal (1997).** La mise en place d'un Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU) a été consacrée par la loi n° 97-01 du 10 mars 1997 portant création du CETUD<sup>4</sup> qui dispose en son article 6 : « le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) est doté d'un fonds de développement des transports urbains... ». Le Fonds de Développement des Transports Urbains (FDTU) découle d'un cadre financier dont la mise en place est un des objectifs de la réforme définie dans la lettre de politique du sous-secteur des Transports urbains du 25 septembre 1996. Il procède de la volonté d'affecter des ressources pérennes aux actions prioritaires à entreprendre sur la durée, pour assainir et améliorer les transports urbains.

Il s'avère nécessaire de contrôler de façon rigoureuse la gestion du fonds et au besoin, d'en sanctionner les éventuels manquements. Ce rôle est dévolu à un comité de surveillance dont les membres sont les représentants des contributeurs et dont le Président, choisi parmi un des représentants de l'État, est nommé par arrêté interministériel.

**Côte d'Ivoire (2009 et 2012).** Le Gouvernement de la Côte d'Ivoire a mis en place le Fonds de Développement du Transport Routier en 2009 (Décret n° 2009-360 du 29 octobre 2009 portant création, organisation et fonctionnement du fonds de développement du transport routier) dont le montant est estimé à 3 milliards de F CFA.

L'objectif est de faciliter l'accès des entreprises de transport aux crédits acquéreurs consentis par les banques et établissements financiers en partenariat avec les concessionnaires automobiles. Cette stratégie de renouvellement repose sur des partenariats entre l'État, les banques et les concessionnaires. Il vise à combler la longue absence d'un mécanisme de financement adapté au secteur routier.

---

<sup>4</sup>DECRET N°2001-557 DU 19 JUILLET 2001

Ce dispositif n'est pas encore opérationnel. Les observations ci-après peuvent cependant être déjà formulées à son sujet: (i) Si l'on peut se féliciter de la diversité des ressources, il convient de s'interroger sur la composition du Comité de Gestion qui privilégie les acteurs publics au dépend des acteurs privés ; (ii) cette stratégie, pour son efficacité, devra être mise en œuvre, parallèlement à l'assainissement du secteur des transports et l'amélioration des conditions d'activité des transporteurs sans lesquels les crédits engagés par les transporteurs ne pourront pas être remboursés (pour plus de détails, voir Annexe 3).

Un autre projet de renouvellement du parc a été initié récemment par le Gouvernement ivoirien et capitalise à ce jour 50 milliards sur 150 attendus pour 2012. Ce projet continue d'enregistrer des partenaires financiers. Le dernier opérateur à s'engager avec une participation de 7,5 milliards de francs CFA est la BIAO. Une convention de partenariat liant les deux parties a été paraphée le 1er mars 2012.

Les principaux leviers du projet ivoirien sont, entre autres, la baisse des droits de douane sur les véhicules neufs et la diminution des prix de 50% concessionnaires pris en charge par le fonds de développement. Ainsi, des véhicules de 17,5 millions F CFA seront vendus à 8,5 millions F CFA et il y aura un dispositif de géo localisation pour que ces véhicules ne sortent pas pour être revendus ailleurs. Aussi les véhicules de plus de cinq ans ne seront-ils plus autorisés à faire le transport. Il ne leur sera plus délivré d'autorisation.

Le renouvellement du parc permettra d'offrir aux usagers, selon les pouvoirs publics ivoiriens, des garanties de sécurité, mais également de participer à la relance économique.

**Mali (1996).** La loi n°96-019 du 13 février 1996 portant création des fonds relatifs au droit de traversée routière et le Décret n°96-087/P.RM du 21 mars 1996 fixent les conditions d'affectation et d'utilisation des ressources du Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux (FETR II).

Le Fonds pour l'Équipement des Transporteurs Routiers Interurbains et Internationaux était destiné à :

- garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux
- assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Les ressources du FETR II étaient réparties comme suit :

- 90 % affectées au fonds de réserve ;

- 10 % affectées au fonds de fonctionnement.

Le fonds de réserve est destiné à garantir les opérations d'acquisition de moyens de transport par les transporteurs routiers interurbains et internationaux alors que le fonds de fonctionnement est destiné à assurer les dépenses courantes de fonctionnement du fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux.

Au niveau des organes, le fonds pour l'équipement des transporteurs routiers interurbains et internationaux est géré par un comité de gestion, le contrôle de la gestion du fonds étant assuré par un comité de contrôle. Le ministre chargé des finances est l'ordonnateur principal du fonds, le ministre chargé des transports en est l'ordonnateur secondaire et l'Agent Comptable Central du Trésor le comptable.

#### Avantages et inconvénients

Avantages	Inconvénients
<p>Garantit l'accès des opérateurs économiques et des structures concessionnaires de service public du transport routier aux sources de financement disponibles sur le marché</p> <p>Contribue à l'organisation, à l'encadrement et à la formation des différents acteurs opérant dans le secteur du transport routier.</p> <p>Durée longue</p>	<p>Réduit le budget de l'État (recettes affectées)</p> <p>Implique une organisation efficace</p>

### **5. Le financement du renouvellement du parc de véhicules par les mécanismes du crédit-bail**

#### Principes.

Le crédit-bail est une technique de financement introduite vers les années 50 aux États Unis. Il apparaît en France sous son nom américain de « leasing » au début des années 60. Le « *leasing* » désigne un contrat au terme duquel l'usage d'un bien est octroyé à un tiers (le locataire) par son propriétaire (le bailleur) en

échange de loyers d'un montant spécifié, étalés sur une période donnée. On distingue en général deux grandes catégories : le leasing financier et le leasing opérationnel.

Par le leasing financier, le locataire obtient l'usage d'un bien, le rôle du bailleur se limitant à fournir les fonds nécessaires. Les risques et avantages de la propriété sont transférés au locataire. A la fin du bail, qui tend à couvrir la durée utile du bien, celui-ci peut être vendu (au locataire ou au tiers), ou faire l'objet d'un deuxième bail moyennant un loyer symbolique.

Le leasing opérationnel se rapproche d'un simple contrat de location et implique la fourniture d'un service par le bailleur. Le bail ne couvrant pas la durée utile du bien loué, la valeur résiduelle de ce dernier est importante.

Le crédit-bail est une sorte de leasing financier qui permet d'investir sans apport. Il donne au locataire la faculté d'acquiescer en fin de bail tout ou partie des biens loués moyennant un prix convenu tenant compte des loyers versés.

### Expérience

**Mauritanie (1999).** Malgré un dispositif fourni et adéquat, le système financier intervient peu dans le secteur des transports. Pourtant la Mauritanie dispose d'une Loi n°99-042 du 8 août 1999 qui régit les opérations de Leasing ainsi qu'une Loi n°93.022 du 26 janvier 1993 instituant un régime particulier de recouvrement des créances bancaires et des établissements de crédit.

La loi n°99-042 complète les dispositions de la loi 95.011 portant réglementations bancaires en matière d'opération de leasing. Le Leasing est défini en droit mauritanien comme une opération de location d'équipements, de matériels ou de biens immobiliers achetés ou réalisés en vue de la location, par le bailleur qui en demeure propriétaire et destinés à être utilisés dans les activités professionnelles, commerciales, industrielles, agricoles, de pêche ou de services.

Deux opérateurs spécialisés dans le crédit-bail interviennent dans le secteur des transports : Mauritanie leasing et Finances-Conseils-Investissement (FCI) créés en 2006.

*Mauritanie leasing* (ML) est un établissement financier leader créé en 1998 et spécialisé dans le crédit-bail. Cette structure appuie le transport interurbain et finance l'acquisition des voitures de tourisme, véhicules légers, utilitaires, camionnettes et camions de transport. Généralement Mauritanie leasing achète le véhicule et le met à la disposition du transporteur sous forme de location sur une durée conventionnelle allant jusqu'à 48 mois. En contrepartie, ce dernier paie des loyers mensuels convenus et devient propriétaire au terme du contrat de location contre paiement d'une valeur résiduelle symbolique (100 Ouguiya).

Les conditions d'accès au crédit-bail apparaissent prohibitives pour les transporteurs mauritaniens. A titre d'exemple, les documents à fournir par une personne physique à Mauritanie Leasing pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion comprennent le relevé bancaire des 12 mois, la copie d'un titre foncier, la copie des états financiers des 3 dernières années, le registre de commerce, l'état des principaux clients et fournisseurs, une attestation de la Banque Centrale, etc.

Avantages et inconvénients

Avantages	Inconvénients
Investissement sans apport initial Facilement mobilisable Préservation du volant de crédit de l'entreprise Avantages fiscaux	Coût du crédit-bail supérieur à celui du crédit bancaire classique Concurrencé par d'autres formes d'usage de biens, telle la location de longue durée

Expériences : Mauritanie (1998), Sénégal (2003)

## **ANNEXE 3. CONDITIONS D'ÉLIGIBILITE**

Le dispositif s'adresse tant aux anciens transporteurs qu'aux nouveaux transporteurs.

### **Les conditions générales**

- Personnes physiques et morales maliens ayant la qualité de transporteur public de transport de marchandises et de voyageurs
- Titulaires d'une autorisation de transport délivrée par la Direction des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)
- Engagement à respecter un « code de bonne conduite » visant à appliquer ou à se mettre en règle avec la réglementation professionnelle en vigueur (respect de la charge à l'essieu, du poids total en charge, des consignes de sécurité et de la durée de travail réglementaire)
- Les critères d'une entreprise formelle (Tenue d'une comptabilité, être au régime réel, être à jour dans les paiements de ses impôts) sont remplis
- Les transporteurs artisans sont constitués en groupement d'intérêt économique (GIE), structures collectivement responsables de la garantie de remboursement des prêts

### **Les conditions pour les anciens transporteurs**

- Être en activité et posséder d'au moins cinq (5) ensembles articulés.
- Remplir les critères d'une entreprise formelle (Tenir une comptabilité, être au régime réel, être à jour dans les paiements de ses impôts)
- Avoir un siège et un atelier d'entretien
- Avoir un personnel qualifié
- Respecter les prescriptions administratives sur l'utilisation des véhicules de transports publics des marchandises et de Voyageurs au Mali et dans l'espace UEMOA.

### **Les conditions pour les Nouveaux Transporteurs**

- Posséder un agrément délivré par API Mali
- Professionnaliser le Métier c'est à dire remplir toutes les conditions d'un transporteur moderne qui passe entre autre par l'acquisition de bonnes notions de gestion d'entreprise
- Posséder un personnel qualifié pour la gestion du matériel roulant
- Avoir un siège et un atelier d'entretien
- Respecter les normes de qualités de l'environnement

- Satisfaire les exigences de qualité du client
- Avoir une assise financière.

### **Les conditions applicables aux personnes physiques**

- Un Certificat de nationalité malienne
- Un casier judiciaire
- Une photocopie légalisée d'une pièce d'identité (carte d'identité nationale, passeport ou autre document faisant foi)
- Un récépissé d'inscription au registre du commerce
- Une attestation de capacité financière
- Une attestation de situation fiscale

### **Les conditions applicables aux personnes morales**

- Un extrait des statuts de la société ou de l'entreprise
- Un récépissé d'inscription au registre du commerce
- Un Attestation de non-faillite
- Une attestation de la situation fiscale
- Une attestation de situation cotisante délivrée par la Caisse Nationale de Sécurité Sociale
- L'identité du représentant légal de la société

## **ANNEXE 4 : QUESTIONNAIRES D'ENQUÊTE**

### I- UNITES D'OBSERVATION

- I.1. Parc :
- I.2. Financement / Renouvellement
- I.3. Entreprises

### II- VARIABLES

#### II-1. Parc :

- ✓ Tracteur
  - N° de châssis
  - Marque
  - Age
- ✓ Semi-remorque
  - Avec ridelle (carrosserie)
  - Plateau (flat bed)
  - N° de référence (châssis)
  - Marque
  - Age
  - Capacité (CU)
- ✓ Tanker (citerne)
  - N° de châssis
  - Marque
  - Age
  - Capacité (litre ou M3)
- ✓ Ensemble articulé
  - N° de châssis
  - Marque
  - Age
  - Nature de la semi remorque
  - CU (en litre/M3/Tonne)

#### I-2. Financement/Renouvellement :

- ✓ Prêt bancaire
  - Échéances avec garantie
  - Taux avec garantie
  - Maturité moyenne du prêt avec garantie
  - Échéances sans garantie
  - Taux sans garantie
  - Maturité moyenne du prêt sans garantie
- ✓ Crédits concessionnaires
  - Avec garantie d'un tiers (transporteurs, banques, assurance)
    - Coûts des crédits
    - Périodicités de paiements
    - Maturité des crédits
  - Sans garantie (engagement professionnel, crédit à risque)
    - Coûts des crédits
    - Périodicités des paiements
    - Maturité des crédits
- ✓ Auto renouvellement
  - Nombre d'années nécessaires pour l'auto renouvellement

- Camion avec ridelle
- Camion avec plateau
- Camion citerne

### **I-3. Entreprises de transport**

- ✓ Entreprises structurées
  - Nombre de véhicules (taille du parc)
    - Camion avec ridelle
    - Camion avec plateau
    - Camion citerne
  - Types de camions et leurs Charges Utiles (CU)
    - Avec ridelle
    - Avec plateau
    - Camion citerne
  - Age moyen par type de véhicule
    - Avec ridelle
    - Avec plateau
    - Camion citerne
  - Nombre moyen de voyage par mois
    - Camion avec ridelle
    - Camion avec plateau
    - Camion citerne
  
- ✓ Entreprises non structurées (transporteur individuel)
  - Nombre de véhicules (taille du parc)
    - Camion avec ridelle
    - Camion avec plateau
    - Camion citerne
  - Types de camions et leurs Charges Utiles (CU)
    - Avec ridelle
    - Avec plateau
    - Camion citerne
  - Age moyen par type de véhicule
    - Avec ridelle
    - Avec plateau
    - Camion citerne
  - Nombre moyen de voyage par mois
    - Camion avec ridelle
    - Camion avec plateau
    - Camion citerne

## **ANNEXE 5 : GUIDE D'ENTRETIEN**

### **5.1. GUIDE D'ENTRETIEN- BANQUES**

1- Raison Sociale \\_\_\_\_\_

2- Qualité du Responsable interviewé \\_\_\_\_\_

3- Nombre d'années d'exercice de la Banque au Mali \\_\_\_\_\_

4- Couverture nationale (nombre d'agences)

- Bamako \\_\_\_\_\_
- Régions \\_\_\_\_\_
- Cercles \\_\_\_\_\_

5- Capital \\_\_\_\_\_

6- Rang occupé parmi les Établissements bancaires maliens \\_\_\_\_\_

7- Types de produits financiers disponibles

\\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

8- Votre banque finance-t-elle l'équipement en matériel des transporteurs

Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

Pourquoi ?

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

9- A-t-elle participé à une opération de financement de véhicules de transports commerciaux ?

Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

10- Si oui, l'opération a-t-elle été un succès ? \\_\_\_\_\_

11-, Si non, pourquoi a-t-elle échoué \\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

14- serait-elle prête à faire partie d'un pool bancaire pour la mise en place d'un fonds de garantie pour le renouvellement du parc des transporteurs routiers ? Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

15- A quelles conditions \\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

16- Selon vous, quel sera le mécanisme de fonctionnement de ce fonds ? \\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

17- Quels devraient être la structure de l'organe de gestion et l'attelage institutionnel de tel fonds ?

\\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

18- Quels devraient être les critères d'éligibilité à un tel fonds ?

\\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

## 5.2. GUIDE D'ENTRETIEN- PARTENAIRES TECHNIQUES ET FINANCIERS (PTF)

1- Nom de l'organisme \\_\_\_\_\_

2- Qualité du Responsable interviewé \\_\_\_\_\_

3- Domaines d'intervention au Mali \\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4- Couverture territoriale

- Nationale \\_\_\_\_\_
- Régionale \\_\_\_\_\_
- Préfectorale \\_\_\_\_\_

5- Appui aux secteurs privés : Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

6- Montant moyen annuel des appuis au Mali \\_\_\_\_\_

7- Secteurs privés spécifiques éligibles à vos appuis financiers

\\_\_\_\_\_

8- Votre organisme finance-t-elle l'équipement en matériel des transporteurs

Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

Pourquoi ?

\_\_\_\_\_

9- A-t-il participé à une opération de financement de renouvellement de parc de transports ?

Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

10- Si oui, l'opération a-t-elle été un succès ? \\_\_\_\_\_

11-, Si non, pourquoi a-t-elle échoué \\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

12- Serait-il disponible aujourd'hui à participer à la mise en place et au financement d'un fonds de renouvellement de parc de transport au Mali ? Oui \\_\_\_\_\_/ Non \\_\_\_\_\_/

13- Si oui, à quelles conditions ? \_\_\_\_\_

14- Comment vous entrevoyez le fonctionnement du mécanisme de ce fonds ? \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

15- Estimation (%) de votre participation à l'abondement du fonds ?

---

---

---

### 5.3. GUIDE D'ENTRETIEN- CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS ROUTIERS DU MALI

- 1- Noms et qualités des personnes interviewées \\_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- 2- Quel est le nombre d'entreprises de transport internationales de marchandises recensées au Mali ?
- Entreprises structurés :
    - Transport de marchandises solides \\_\_\_\_\_ /
    - Transport de marchandises liquides \\_\_\_\_\_ /
  - Entreprises individuelles :
    - Transport de marchandises solides \\_\_\_\_\_ /
    - Transport de marchandises liquides \\_\_\_\_\_ /
- 3- Quel est le parc de véhicule de transport international de marchandises ?
- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
  - Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
  - Citernes \\_\_\_\_\_ /
- 4- Quel est l'âge moyen du parc ?
- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
  - Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
  - Citernes \\_\_\_\_\_ /
- 5- Quelle est le nombre de rotation par mois du parc au Mali ?
- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
  - Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
  - Citernes \\_\_\_\_\_ /
- 6- Quelle est la demande moyenne mensuelle en transport international du Mali ?
- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
  - Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
  - Citernes \\_\_\_\_\_ /
- 7- Quelles sont les difficultés évoquées par les transporteurs internationaux de marchandises pour le renouvellement de leur parc ?
- \_\_\_\_\_
- \_\_\_\_\_
- 8- Quelles sont les solutions, fréquemment utilisées par les transporteurs pour financer le renouvellement de leur parc ?
- 8.1. Emprunts bancaires \\_\_\_\_\_ /
- 8.2. Crédits concessionnaires \\_\_\_\_\_ /
- 8.3. Aval (gros transporteurs, assurances, préciser) \\_\_\_\_\_ /
- 9- Avantages : 8.1. \\_\_\_\_\_ / 8.2. \\_\_\_\_\_ / 8.3. \\_\_\_\_\_ /
- 10- Inconvénients : 8.1. \\_\_\_\_\_ / 8.2. \\_\_\_\_\_ / 8.3. \\_\_\_\_\_ /
- 11- Comment mettre en place un fonds de garantie pour le renouvellement du parc de transport international de marchandises au Mali ?

---

---

12- Quelle la structure de l'organe de gestion de ce fonds ? \\_\_\_\_\_

---

13- Quels seront les critères d'éligibilité à ce fonds ? \\_\_\_\_\_

---

**5.4. GUIDE D'ENTRETIEN – MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES**

1. Noms et Qualités des personnes interviewées :

---

---

---

2. Estimations des gains économiques d'un parc de transport rajeuni et aux normes :

2.1. Sur les coûts de l'entretien routier : \\_\_\_\_\_

2.2. Sur l'efficacité du camionnage :  
\\_\_\_\_\_

2.3. Sur la fiscalité appliquée aux transports de marchandises  
\\_\_\_\_\_

2.4. Sur la compétitivité du commerce extérieur du Mali  
\\_\_\_\_\_

3. Mesures fiscales incitatives envisageables par le MEF pour le renouvellement du parc

3.1. Entreprises structurées :

▪ 1 à 5 véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

▪ 6 à 10 véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

▪ 11 à vingt véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

▪ Plus de vingt et un véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

3.2. Transporteurs individuels :

▪ 1 à 5 véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

▪ 6 à 10 véhicules neufs/an : \\_\_\_\_\_

4. Facilités et participations éventuelles du MEF à la mise en place d'un fonds de garantie pour le renouvellement du parc de transport de marchandises au Mali :

---

---

---

---

---

5. Propositions du MEF pour abonder ce fonds :

---

---

---

---

6. Fonctionnement du mécanisme du fonds :

---

---

---

7. Structure de l'organe de gestion et attelage institutionnel du fonds :

---

---

---

## 5.5. GUIDE D'ENTRETIEN- DNTTMF

1. Noms et Qualités des responsables interviewés :

---

---

---

2- Quel est le nombre d'entreprises de transport internationales de marchandises recensées au Mali de 2005 à 2010 ?

▪ Entreprises structurés :

- Transport de marchandises solides \\_\_\_\_\_ /
- Transport de marchandises liquides \\_\_\_\_\_ /

▪ Entreprises individuelles :

- Transport de marchandises solides \\_\_\_\_\_ /
- Transport de marchandises liquides \\_\_\_\_\_ /

3- Quel est le parc de véhicule de transport international de marchandises ?

- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
- Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
- Citernes \\_\_\_\_\_ /

4- Quel est l'âge moyen du parc ?

- Camions avec ridelle \\_\_\_\_\_ /
- Camions avec plateau \\_\_\_\_\_ /
- Citernes \\_\_\_\_\_ /

5- Tenez-vous des statistiques de retrait des épaves de véhicules du parc au Mali ?

6- Si oui, quels sont les épaves de véhicules retirées de 2000 à 2010, par :

- Camions avec ridelle ? \\_\_\_\_\_ /
- Camions avec plateau ? \\_\_\_\_\_ /
- Citernes ? \\_\_\_\_\_ /

7- Quel le mécanisme de contrôle des épaves de véhicules retirées ?

---

---

---

8- A combien, estimez-vous les gains d'un rajeunissement et d'une mise aux normes des véhicules de transport au Mali ?

19.1. Sur le coût de l'entretien routier ? \\_\_\_\_\_ /

19.2. Sur le coût d'exploitation actuel moyen des véhicules ? \\_\_\_\_\_ /

19.3. Sur l'efficacité du camionnage ? (accidents, délais de parcours, tarification du fret, etc.) \\_\_\_\_\_ /

---

---

9- Propositions pour abonder un fonds de renouvellement de parc :

---

---

---

10- Quel sera le mécanisme de fonctionnement d'un tel fonds ? \_\_\_\_\_

---

---

11- Quels seront les critères d'éligibilité à ce fonds ?

---

---

12- Propositions sur la structure de l'organe de gestion et l'attelage institutionnel du fonds

---

---

---

## ANNEXE 6. TERMES DE REFERENCE DE L'ETUDE.

### TERMES DE REFERENCE ETUDE POUR LE RENOUELEMENT DU PARC AUTOMOBILE DU TRANSPORT COMMERCIAL

#### Table des Matières

1.	INFORMATIONS GÉNÉRALES .....	36
1.1	Pays bénéficiaire .....	36
1.2	Pouvoir adjudicateur .....	36
1.3	Éléments d'information utiles concernant le pays bénéficiaire .....	36
1.4	Situation actuelle dans le secteur concerné.....	36
1.5	Programmes liés et autres activités des bailleurs de fonds.....	37
2.	OBJECTIFS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS .....	37
2.1	Objectif général.....	37
2.2	Objectifs particuliers .....	38
2.3	Résultats à atteindre par le contractant .....	38
3.	HYPOTHÈSES & RISQUES.....	38
3.1	Hypothèses qui sous-tendent le projet .....	38
3.2	Risques .....	38
4.	CHAMP D'INTERVENTION.....	38
4.1	Généralités.....	38
4.2	Activités spécifiques .....	39
4.3	Gestion du projet.....	40
5.	LOGISTIQUE ET CALENDRIER.....	40
5.1	Lieu du projet.....	40
5.2	Date de début et période mise en œuvre.....	40
6.	BESOINS .....	40
6.1	Ressources humaines .....	41
6.2	Bureaux .....	41
6.3	Installations et équipement mis à disposition par le contractant .....	41
6.4	Matériel.....	41
6.5	Dépenses accessoires.....	42
6.6	Coûts forfaitaires.....	42
6.7	Vérification des dépenses .....	42
7.	RAPPORTS.....	42
8.	SUIVI ET ÉVALUATION .....	43
8.1	Définition d'indicateurs .....	43
8.2	Exigences particulières.....	43

# INFORMATIONS GÉNÉRALES

## 1.1 Pays bénéficiaire

République du Mali.

## 1.2 Pouvoir adjudicateur

Ordonnateur National Délégué du FED

## 1.3 Éléments d'information utiles concernant le pays bénéficiaire

Situé au cœur de l'Afrique occidentale, le Mali fait partie des quatorze (14) pays africains sans littoral. Il est limité à l'Est par le Niger, au nord par l'Algérie au sud par la Côte d'Ivoire, au sud-est par le Burkina Faso, au sud-ouest par la Guinée Conakry, à l'ouest par le Sénégal et au nord-ouest par la Mauritanie. Il partage 5 200 Km de frontière avec ces pays.

Le pays compte environ douze (12) millions d'habitants avec une superficie de 1 241 248 km<sup>2</sup>. Les plus grandes villes sont : Bamako, Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Tombouctou, Gao et Kidal. De ces villes partent ou aboutissent la plupart des échanges nationaux et internationaux.

En somme c'est un pays doublement enclavé (intérieur et extérieur) ce qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports routiers.

La population malienne est inégalement répartie entre les régions. A titre d'exemple, la région de Ségou a une densité de 26 ht/km<sup>2</sup> et moins de un (1) ht/ km<sup>2</sup> à Kidal.

En 2007, le PIB était de 3 372,3 milliards de FCFA dans lequel la part des transports et des télécommunications représentait les 6,7 % du PIB.

Au regard de la politique gouvernementale de désenclaver le pays par la réhabilitation, la construction et le bitumage de toutes les routes nationales et de celles reliant le pays avec tous les pays frontaliers, les transports internationaux et interurbains de passagers ainsi que de marchandises ont connu un essor remarquable.

## 1.4. Situation actuelle dans le secteur concerné

Pour préserver les infrastructures routières des surcharges qui provoquent leur dégradation le Mali a décidé d'appliquer le règlement N°14 de l'UEMOA. Cependant, le parc automobile du Mali destiné au transport commercial est caractérisé par sa vétusté avec une moyenne d'âge de plus de seize (16) ans. Aussi, pour répondre aux exigences d'un transport moderne, rentable et efficace dans le cadre de l'intégration sous régionale, il convient de rajeunir le parc automobile commercial du Mali.

Un autre problème réside dans la recherche de financement destiné aux gros investissements. En effet, depuis la restructuration du secteur bancaire, les banques ont tendance à limiter leurs concours au financement du court terme au détriment du long terme. En outre, les taux de financement sont de l'ordre de 12% ; ce qui engendre des intérêts élevés pouvant aller jusqu'à hypothéquer la rentabilité des investissements.

C'est donc en l'absence de tout financement que le Gouvernement du Mali a décidé en 2004 d'apporter un appui aux transporteurs routiers par la mise en place d'un programme de renouvellement du parc automobile de transport.

Ainsi, l'arrêté N°04-2020/MEF-SG du 11 octobre 2004 du Ministre de l'Économie et des Finances définit le cadre de cet appui à savoir :

**a-** exonérer les véhicules automobiles importés des droits de douane et de taxe sur la valeur ajoutée (TVA) pendant une année.

En outre les sociétés de transport ou les personnes physiques qui importent des véhicules neufs dans le cadre de ce programme, bénéficient d'une période de deux (2) ans à compter de la date d'importation dudit véhicule, de l'exonération de la taxe exigible sur les prêts contractés pour le financement. Dans le cadre de cette opération 1005 véhicules neufs ont été acquis. Toutefois des difficultés sont apparues dans l'acquisition desdits véhicules notamment la disponibilité financière de l'investissement.

## **1.5. Programmes liés et autres activités des bailleurs de fonds**

Les organismes internationaux et certains pays développés pourvoient leur appui économique et logistique au Mali dans le cadre de l'atteinte des Objectifs du Millénaire pour le Développement visant l'éradication de la pauvreté, l'instauration des droits de l'homme et l'établissement de stratégies de développement dans les pays les plus démunis. Ainsi, et en accord avec les principes de la Déclaration De Paris qui préconisent l'alignement, l'harmonisation et l'appropriation comme lignes directrices d'intervention, des institutions comme l'UE, le PNUAD, l'ACDI et les NU apportent les fonds nécessaires pour mettre en œuvre les plans et les politiques de développement des gouvernements receveurs quand il s'agit d'objectifs en accord avec les critères d'action des organismes en question.

Il est à noter que pour les analyses contenues dans le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR) pour la période 2007-2011, le PNUAD (le Plan Cadre des Nations Unies pour l'Aide au Développement) identifie des objectifs de développement en parfaite adéquation avec les priorités nationales maliennes retenues dans le document de Stratégie Nationale pour les cinq prochaines années.

## **2. OBJECTIFS ET RÉSULTATS ESCOMPTÉS**

### **2.1. Objectif général**

Cette étude a pour objectif de définir des mécanismes de financement pour le renouvellement du parc automobile de transport afin de le rendre moderne, fiable et compétitif dans un espace sous régional et régional communautaire

## **2.2. Objectifs particuliers**

Les objectifs particuliers du présent contrat sont les suivants :

- Recenser le parc de camions existant et opérationnel au Mali
- Identifier les besoins de renouvellement du parc en fonction des camions hors gabarits existants et des volumes de marchandises à traiter
- Élaborer et mettre en place un mécanisme de financement pour aider les transporteurs à renouveler leur flotte de camions hors gabarits et/ou trop âgés

## **2.3. Résultats à atteindre par le contractant**

- un inventaire exhaustif du parc de véhicules de transport en état de circuler ;
  - une évaluation des véhicules automobiles est faite par type de transport et par âge ;
  - une demande globale de transport basés sur les volumes de marchandises transportées annuellement est déterminée ;
  - les besoins en supplément et en renouvellement de véhicules de transports par catégorie seront dégagés ;
  - les entreprises de transport structurées seront inventoriées ;
  - les différents modes de financement actuels sont déterminés et les conditions d'accès seront définis ;
  - de nouveaux mécanismes de financement seront proposés et élaborés ;
- des mesures incitatives au renouvellement du parc sont mises en place

## **3. HYPOTHÈSES & RISQUES**

### **3.1. Hypothèses qui sous-tendent le projet**

- la Stabilité politique et sociale, et non apparition d'éléments exogènes affectant significativement l'économie ;
- la corporation des transporteurs contribue de manière active à la transmission des informations concernant le secteur ;

### **3.2 Risques**

Directement liés aux hypothèses

## **4. CHAMP D'INTERVENTION**

### **4.1. Généralités**

#### **4.1.1. Présentation du projet**

L'étude consiste à faire :

- déterminer les différents modes de financement existants ainsi que leurs accès ;
- déterminer la demande globale de transport ;
- dégager les besoins en véhicules de transports commerciaux en les catégorisant ;

- inventorer les entreprises de transport structurées ;
- faire un état de la situation des entreprises de transport ;
- proposer un système pérenne et efficace de renouvellement du parc de transport routier
- proposer des mesures d'accompagnement notamment pour la limitation de l'âge des véhicules à l'importation, la gestion des épaves, etc.

#### 4.1.2. Zone géographique à couvrir

Toutes les régions du Mali.

#### 4.1.3. Groupes cibles

Transporteurs

Transitaires,

Chauffeurs, chargeurs,

Commerçants,

Banquiers

Assureurs.

## 4.2. Activités spécifiques

Les activités spécifiques du présent contrat sont les suivants :

- faire un inventaire exhaustif des véhicules automobiles de transport sur les cinq (05) dernières années ;
- procéder à une évaluation des véhicules destinés au transport en fonction de : type de véhicule ; la répartition entre les différents segments de transport ; l'âge ; la carrosserie ; la marque.
- déterminer la demande globale de transport par type de produits et basée sur les volumes de marchandises annuellement transportées
- dégager les besoins en supplément et en renouvellement de véhicules de transports commerciaux par catégorie ;
- inventorer les entreprises de transport structurées ;
- faire un état de la situation des entreprises de transport ;
- déterminer les différents modes de financement existants ainsi que leurs accès ;
- proposer des systèmes/mécanismes pérennes et efficaces de financement du renouvellement du parc de transport routier ;
- les mécanismes proposés seront présentés de manière détaillée pour pouvoir les mettre en œuvre ;
- proposer des mesures d'accompagnement notamment pour la limitation de l'âge des véhicules automobiles de transport à l'importation, la gestion des épaves et des pièces de rechange. etc.

A partir de l'analyse de la situation existante, le Consultant fera toutes recommandations susceptibles d'assurer le succès d'un futur renouvellement du parc automobiles du transport commercial.

### 4.3. Gestion du projet

#### 4.3.1. Organe chargé de la gestion du projet

Créée par l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005, ratifiée par la loi n°05-027/du 06 juin 2005, la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) est un service public chargé d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial, et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux, rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de ladite politique.

#### 4.3.2. Structure de gestion

Le Maître d'ouvrage est :

Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères et de la Coopération Internationale

Ordonnateur National du FED

Direction Europe (Cellule CONFED)

Quartier de Koulouba - Bamako

République du Mali

Tél : (223) 20 22 98 20 - Télécopie (223) 20 22 45 34

E-mail : [confed@confedmali.net](mailto:confed@confedmali.net)

Le Maître d'œuvre est :

Monsieur le Ministre de l'Équipement et des Transports

BP 1758 - Bamako - République du Mali

Tél. (223) 20 22 29 01 / 223 13 00 / Fax (223) 20 22 08 74

Le Maître d'œuvre Délégué est :

Monsieur le Directeur National des

Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux.

Le Chef de Délégation est :

Monsieur le Chef de Délégation de l'Union Européenne en République du Mali

Quartier du Fleuve,

Immeuble UATT, BP 115 Bamako - Mali

Tél : (223) 44 92 92 92

Fax : (223) 44 91 91 91

E-mail : [délégation-mali@ec.europa.eu](mailto:délégation-mali@ec.europa.eu)

Moyens à mettre à disposition par le pouvoir adjudicateur et/ou d'autres intervenants

RAS.

## 5. LOGISTIQUE ET CALENDRIER

### 5.1. Lieu du projet

La base opérationnelle du projet sera établie à Bamako en République du Mali.

### 5.2. Date de début et période de mise en œuvre

La date prévue pour le début du projet est fixée en **juin 2014**, pour une durée de trois (3) mois y compris la phase de validation des documents par l'Administration.

## **6. BESOINS**

### **6.1. Ressources humaines**

#### 6.1.1 Qualification du consultant :

Il est prévu que l'étude sera réalisée sous la supervision d'un Chef de mission (Expert Économiste des transports de haut niveau universitaire) avec une grande expérience de terrain (minimum 10 ans) dans le domaine des transports routiers. Une expérience dans le domaine bancaire sera un avantage.

Le Chef de mission se fera assister d'un Économiste/financier qui devra justifier d'une forte expérience de terrain (minimum 5 ans) dans le financement des équipements par les banques et institutions financières.

La connaissance de la sous - région sera un atout supplémentaire pour chaque expert.

**Dans ce cas, les honoraires de l'expert Économiste inclus les honoraires de l'expert en finance et tout autre expert qui sera jugé nécessaire pour la bonne conduite de la mission.**

**Le présent contrat est un contrat à prix forfaitaire.**

La Division des Études et Planification au sein de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux sera chargée de la supervision de l'étude. Elle désignera en son sein un Ingénieur Homologue qui sera l'interlocuteur du Consultant pendant toute la durée de l'étude.

Le coût de l'appui technique et du personnel de soutien doit être inclus dans les honoraires de l'expert.

6.1.2 Taches du consultant : Les tâches du consultant sont décrites dans les activités spécifiques.

### **6.2. Bureaux**

Le pouvoir adjudicateur examinera la possibilité de mettre à la disposition de l'expert un bureau pendant la toute la durée du contrat. En tout état de cause, l'expert devra disposer pour son propre compte d'un bureau et/ou devra être accessible en cas de besoin des parties prenantes.

### **6.3. Installations et équipement mis à disposition par le contractant**

Le contractant devra disposer du matériel nécessaire et de ressources satisfaisantes, notamment en matière d'administration, de secrétariat et d'interprétation, pour pouvoir se consacrer pleinement à sa mission.

### **6.4. Matériel**

**Aucun** bien d'équipement ne sera acheté pour le compte du pouvoir adjudicateur/du pays bénéficiaire au titre du présent marché de services ni transféré au pouvoir adjudicateur/au pays bénéficiaire à la fin du contrat. Tout bien d'équipement qui devra être acheté par le pays bénéficiaire pour les besoins du marché fera l'objet d'une procédure d'appel d'offres de fournitures distincte.

## 6.5. Dépenses accessoires

Le présent marché est un contrat à prix forfaitaire :

- Les voyages  
Sans objet
- Les dépenses accessoires  
Sans objet

## 6.6. Coûts forfaitaires

Le contrat ne prévoit aucun coût forfaitaire.

## 6.7. Vérification des dépenses

La provision pour vérification des dépenses est sans objet pour le présent marché.

## 7. RAPPORTS

Les rapports à remettre sont les suivants :

**Un rapport initial** contenant la feuille de route y compris la stratégie de mise en œuvre de la mission ainsi que les principaux produits attendus ainsi que le chronogramme de la mission. Ce rapport initial, fruit d'un premier travail d'analyse de la documentation afférente à la mission et aux conclusions des premiers échanges avec les parties prenantes devra être présenté dans un délai de 15 jours après la notification du contrat, l'administration disposera de dix (10) jours pour formuler ses observations sur le rapport préliminaire. L'approbation du rapport initial sera faite en réunion élargie au sous-groupe en charge de la thématique ~~surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé~~

**Un rapport provisoire** sera établi 45 jours après le démarrage de la mission. Il devra être produit en 40 exemplaires et 05 CD room à transmettre à la DNTTMF, Chef de file du sous-groupe ~~surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé~~ qui disposera de 15 jours pour formuler ses observations sur le rapport provisoire.

**Une réunion de restitution** sera animée par l'expert pour prendre en charge les observations formulées par les parties prenantes.

**Un rapport final définitif.** Sera produit par l'expert dans les 20 jours suivants la tenue de la réunion de restitution sus mentionnée. La structure et la composition du rapport final seront identiques à celui du projet de rapport. Il intégrera les corrections éventuelles ainsi que les commentaires sur le projet de rapport. La vérification de la conformité du rapport final notamment en ce qui concerne la prise en charge de tous les commentaires.

Sur la base du quitus délivré par la DNTTMF, le rapport final définitif sera **produit** en huit (8) exemplaires et diffusés de la manière suivante :

- deux exemplaires au Secrétaire **Général du Ministère de l'Équipement et des Transports** ;
- deux exemplaires à la **Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et fluviaux** ;
- deux exemplaires à la DUE ;

- un exemplaire à la CONFED ;
- un exemplaire au Coordinateur/Régisseur du DP N°1 ;
- Vingt exemplaires aux autres membres du SGT.

L'expert devra fournir la version électronique de chaque rapport en version MS Office.

## **8. SUIVI ET ÉVALUATION**

### **8.1. Définition d'indicateurs**

Les mécanismes de financement pour le renouvellement du parc automobile de transport afin de le rendre moderne, fiable et compétitif dans un espace sous régional et régional communautaire sont élaborés et validés.

### **8.1. Exigences particulières**

RAS.

**Bamako, le 24 avril 2014**