

**REPUBLIQUE DU MALI**

**MINISTERE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

**OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS**

**PLAN DE TRANSPORT  
DU MALI**

1980-1994

8-LES TRANSPORTS ROUTIERS

novembre 1979



Cette étude a été réalisée par :

- Mme Marlies VOGEL, Consultant DIWI

avec la collaboration de :

- Mme Dagmar DOUMBIA (O.N.T.)

Par la Convention n° 20 du 29 Avril 1978, le ministère des Transports et des Travaux Publics de la République du Mali a confié l'élaboration du Plan de Transport du Mali au groupement SEDES - DIWI composé par :

- Société d'Etudes pour la Développement Economique et Social  
67 rue de Lille 75007 PARIS - FRANCE. Chef de file
- Or. Ing. Walter Kg  
10 Wittenbergstrasse 43 ESSEN 1 - République Fédérale d'Allemagne

Le présent rapport fait partie d'un ensemble de 17 volumes dont l'articulation est la suivante :

- 1 - Situation actuelle des transports
- 2 - Economie générale

Etude de la demande

Etude de l'offre

- |  |  |
|--|--|
| 3 - Situation actuelle et perspectives de l'agriculture            | 7 - Les routes                           |
| 4 - Situation actuelle et perspectives de l'élevage                | 8 - Les transports routiers              |
| 5 - Situation actuelle et perspectives des mines et de l'industrie | 9 - Les transports ferroviaires          |
| 6 - La demande de transport  | 10 - Les transports fluviaux             |
|  | 11 - Les transports aériens              |
|  | 12 - <del>Les</del> transports maritimes |

13 - Sélection et programmation des investissements

14 - Tarification

15 - Organisation

Annexe 1 - L'enquête routière 1978

Annexe 2 - Matricules routières

Les études préliminaires ont eu lieu entre Mai 1978 et Février 1979 au Mali. La rédaction s'est effectuée entre Oéembre 1978 et Mai 1979. La version finale résulte des discussions et amendements proposés par l'Administration Malienne entre Juillet et Octobre 1979.

Le lecteur pressé pourra limiter sa lecture aux rapports 1, 6 et 13 qui revêtent un caractère synthétique [principalement le rapport n° 131.



1.	<u>INTRODUCTION</u>	Page : 0
2.	<u>LES VOIES DE TRANSPORT ROUTIER</u>	1
3.	<u>LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER</u>	3
3.1	<u>Le parc de véhicules et son développement</u>	3
3.1.1	Les difficultés générales de leur détermination et les modes d'enregistrement	3
3.1.2	L'effectif global et son développement	4
3.1.2.1	Détermination du parc commercial à partir des cartes de transport	4
3.1.2.2	Détermination du parc de véhicules à partir des immatriculations	6
3.1.2.3	Autres sources	7
3.1.2.4	Résumé	8
3.1.3	Répartition du parc de véhicules	9
3.1.3.1	Répartition régionale	9
3.1.3.2	Répartition par type de véhicule	10
3.1.3.3	Répartition par âge	11
3.1.4	Etat des véhicules	12
3.2	<u>Les agents de transport</u>	13
3.2.1	Les entreprises d'état	13
3.2.1.1	La Compagnie Malienne des Transports Routiers (C.M.T.R.)	13
3.2.1.2	La Société Africaine des Transports (S.A.T.)	17
3.2.1.3	Autres entreprises	20
3.2.2	Les Coopératives des Transporteurs Routiers	21
3.2.3	Les entreprises privées	23

4. <u>ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT</u>	Page :
	24
4.1 <u>Encadrement</u>	24
4.1.1 Généralités	24
4.1.2 Législation et réglementation	24
4.1.2.1 Législation en vigueur	24
4.1.2.2 Signalisation et principes en matière de conduite	24
4.1.2.3 Permis de conduire et usages en matière de conduite	24
4.1.2.4 Visites techniques	25
4.1.2.5 Documents de transport	26
4.1.2.6 Réglementation des transport	26
4.1.2.7 Poids et dimensions	28
4.1.2.8 Réglementation professionnelle	28
4.1.3 L'Office National des Transports (ONT)	29
4.1.3.1 Bases législatives	29
4.1.3.2 Objectifs généraux	30
4.1.3.3 Organisation et fonctions	30
4.1.3.4 Etat du personnel	31
4.1.3.5 Division et planification	31
4.1.3.6 Fonctionnement de la Division d'Etudes et Statistiques	32
4.1.3.7 Fonctionnement de l'ONT en matière de contrôle-auto et de circulation routière	34
4.1.3.8 Représentations Régionales	37
4.1.3.9 Fonctionnement de l'ONT en matière de statistiques et d'archives	38
4.2 <u>Organisation et fonctionnement des transports de marchandises</u>	40
4.2.1 Généralités	40

	Page :	
4.2.2	Types, lignes et fréquences	40
4.2.2.1	Transports internationaux	40
4.2.2.2	Transports intérieurs de commercialisation	42
4.2.2.3	Transports intérieurs de distribution	45
4.2.3	Utilisation des véhicules, taux de rotation et de remplissage des véhicules	47
4.2.4	Capacité de transports et besoin en transports	49
4.2.5	Organisation de l'affrètement	55
4.2.5.1	Généralités	55
4.2.5.2	Principes, modalités, répartition du fret entre les transporteurs	55
4.2.5.3	Rôle de l'ONT	57
4.2.5.4	L'EMACI et les Bureaux de Fret	58
4.3	<u>Organisation et fonctionnement des transports de voyageurs</u>	61
4.3.1	Généralités	61
4.3.2	Le transport de passagers spécialisé	61
4.3.2.1	Les types et moyens	61
4.3.2.2	Les lignes régulières et les fréquences	61
4.3.2.3	Les gares routières	64
4.3.2.4	Utilisation des véhicules et taux de remplissage	65
4.3.3	Les transports mixtes	66
4.3.3.1	Les lignes et fréquences	67
4.3.3.2	L'organisation et le fonctionnement	67
4.3.3.3	Les transports clandestins	67
4.3.3.4	Utilisation et taux de remplissage	69
4.3.4	Capacité de transport et besoins en transports	69

	Page :
5. <u>SYNTHESE DES FLUX DE TRANSPORT</u>	71
5.1 Transport de marchandises	71
5.2 Transport de voyageurs	73
5.3 Fluctuations saisonnières des transports	74
6. <u>COUTS ET TARIFS DES TRANSPORTS ROUTIERS</u>	76
6.1 Synthèse des coûts de transport	76
6.2 Les tarifs de transport	80
6.2.1 Réglementation tarifaire en vigueur	80
6.2.1.1 Marchandises	80
6.2.1.2 Voyageurs	80
6.2.2 Les tarifs de marchandises	80
6.2.2.1 Tarifs généraux et longue distance	80
6.2.2.2 Tarifs de transports de ramassage	83
6.2.2.3 Tarifs réellement appliqués	84
6.2.3 Les tarifs voyageurs	84
6.2.3.1 Les tarifs officiels	84
6.2.3.2 Les tarifs appliqués actuellement	85
6.2.3.3 Tarifs de transport des bagages	87
6.2.3.4 Le développement des tarifs	87
6.2.3.5 Le projet de note sur le relèvement du tarif voyageurs	87
6.3 Les coûts invisibles et le problème des contrôles	88
7. <u>SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS</u>	91
7.1 Généralités	91
7.2 Les moyens de transport routier	91
7.2.1 Détermination de l'effectif des véhicules	91

	Page :
7.2.2 Standardisation du parc des véhicules commerciaux	94
7.2.3 Rôle et fonction des agents de transports	96
7.3 Législation et règlement des transports	101
7.3.1 Signalisation	103
7.3.2 Usages en matière de conduite	103
7.3.3 Permis de conduire	104
7.3.4 Visites techniques	105
7.3.5 Documents de transport	106
7.3.6 Réglementation des transports particuliers	106
7.3.7 Contrôle des poids et dimensions	108
7.3.8 Réglementation professionnelle	109
7.4 Recommandations pour l'ONT en matière de contrôle-auto	113
7.4.1 Généralités	113
7.4.2 Délivrance des cartes grises	113
7.4.3 Délivrance de permis de conduire	113
7.4.4 Amélioration du contrôle technique des véhicules	114
7.5 Amélioration de l'organisation et du fonctionnement du transport de voyageurs	115
7.6 Réglementation tarifaire	117
7.7 Système des contrôles	118

ANNEXES

<u>ANNEXE 1</u>	: LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER	
Tableau N° 1	: Parc de véhicules commerciaux en 1977	120
Tableau N° 2	: Capacité disponible du parc de véhicules commerciaux en 1978	121
Tableau N° 3	: Parc de véhicules commerciaux en 1978	122
Tableau N° 4	: Capacité disponible du parc de véhicules commerciaux en 1978	123
Tableau N° 5	: Développement du parc de véhicules commerciaux à partir des Cartes de Transport 1973 - 1978	124
Tableau N° 6	: Immatriculation des véhicules	125
Tableau N° 7	: Développement du parc automobile du Mali selon DNTF	126
Tableau N° 8	: Véhicules taxis par marque et par année de première mise en circulation	127
Tableau N° 9	: Répartition des véhicules par Région - Situation au 30 mars 1976	128
<u>ANNEXE 2</u>	: POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES ROUTIERS	
<u>ANNEXE 3</u>	: DECRETS ET ARRETES (ONT)	
3.1	Décret N° 164/PG - RM portant organisation et fonctionnement de l'Office National des Transports	132
3.2	Arrêté Ministériel N° /NT - TP portant organisation et fonctionnement des Représentations Régionales de l'Office National des Transports	135
3.3	Arrêté Ministériel N° /MT 2 TP - MDR - NTED portant création de la Commission Nationale des Transports	137
<u>ANNEXE 4</u>	: EMACI ET BUREAUX DE FRET	
4.1	Ordonnance N° 77-33 CMLN portant création des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire "EMACI"	140
4.2	Statuts des E.M.A.C.I.	141

<u>ANNEXE 5</u>	: LISTE DES LIGNES REGULIERES INTERIEURES DU TRANSPORT DE VOYAGEURS	148
<u>ANNEXE 6</u>	: REGLEMENTATION TARIFAIRE DE MARCHANDISES	
6.1	Arrêté Interministériel N° 2960 MFC - MTTP portant révision des Tarifs de transport des Marchandises et Produits en République du Mali	151
6.2	Arrêté N° 3007/MT - TP/CAB portant classification tarifaire des routes et homologation des distances routières	155
6.3	Homologation des distances routières et de la classification des routes	157
6.4	Comparaison entre les tarifs officiels et les tarifs réels	187
<u>ANNEXE 7</u>	: TARIFS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS	
7.1	Arrêté Ministériel N° 9/MC - CAB portant homologation des tarifs des Transports Routiers Passagers-Bagages de la Compagnie de Transports Urbains de Bamako (TUB)	190
7.2	Tarifs de Transport de Voyageurs actuel- lement appliqués	192
<u>ANNEXE 8</u>	: PROJET DE DECRET  portant création d'une lettre de voiture relative au contrat de transport interna- tional de marchandises par route	227



TABLEAU DES SIGLES EMPLOYES

---

C.A.C.	Coopérative d'Assistance à la Culture
C.M.D.T.	Compagnie Malienne de Développement des Fibres Textiles
C.M.T.R.	Compagnie Malienne des Transports Routiers
C.T.R.	Coopérative des Transporteurs Routiers
M.T.T.P.	Ministère des Transports et des Travaux Publics
O.A.C.V.	Opération Arachides et Cultures Vivrières
O.H.V.	Opération Haute Vallée
<b>O.M.</b>	Opération Mil
Q.N.	Office du Niger
O.N.T.	Office National des Transports
<b>O.P.</b>	Opération Pêche
O.P.A.M.	Office des Produits Agricoles du Mali
O.R.	Opération Riz
Pkm	Passage-kilomètre
S.A.T.	<b>Société</b> Africaine des Transports Routiers
S.C.A.E.R.	Société de Crédit d'Aménagement et d'Équipement
S.O.M.I.E.X.	Société Malienne des Importations et Exportations
U.N.C.T.M.	Union Nationale des Coopératives des Transporteurs Routiers du Mali
<b>t/km</b>	Tonne-kilomètre



## I Introduction

L'objet de ce rapport a pour but d'établir un diagnostic sur le secteur des transports routiers et de faire un certain **nombre** de recommandations en ce qui concerne l'organisation.

En se basant sur le fait que l'**Etude** élaborée en 1977 par Traktionel " Etude du Transport Routier de marchandises " en République du Mali, contienne déjà les recherches très **détaillées** ainsi que les recommandations se rapportant au transport de marchandises, les enquêtes pour cette étude sectorielle se concentrent davantage sur le transport des voyageurs pour lequel on disposait de moins de données.

L'expertise du secteur transport routier s'étend sur les points suivants :

- Les moyens de transport routier
- Son **organisation** et son fonctionnement
- La synthèse des flux de transport
- Les coûts et tarifs.



## 2. LES VOIES DE TRANSPORT ROUTIER AU MALI

Elles se classent en principe en trois catégories :

- Les routes de liaison internationales qui conduisent aux pays limitrophes et aux ports.
- Les axes principaux sur le territoire de la République du Mali et particulièrement les routes de liaison entre les zones isolées.
- Le réseau routier de distribution.

### 2.1 Liaisons internationales

Les principales liaisons internationales qui existent actuellement au Mali sont les suivantes :

- destination Côte d'Ivoire : d'Abidjan-via Bouaké-Quangolodougou-Zégoua à Bamako.  
d'Abidjan-via Daloa-Man-Odienné- Bougouni à Bamako.  
d'Abidjan-via Ouangolodougou- Dioulasso (Haute-Volta) à Mopti ou Bamako.
- destination Haute-Volta : de Ouagadougou-via Bobo-Dioulasso à Mopti ou Bamako.
- destination Togo : de Lomé-via Ouagadougou à Mopti ou Bamako.
- destination Bénin : de Cotonou-via Parakou-Niamey à Gao.

La route Transsaharienne sera ouverte bientôt et permettra l'accès en Algérie.

Toutes les autres liaisons routières à longue distance comme par exemple la liaison conduisant en Guinée et au port de Conakry ou bien celle conduisant à Freetown en Sierra Leone ainsi qu'en Mauritanie ( via Nara, Nioro du Sahel à Nema et Aioun-el-Atrouss ) sont pour l'instant sans importance pour le trafic international des marchandises et le transport des passagers. Il n'y a actuellement pas de liaisons routières entre le Mali et le Sénégal et au port de Dakar.

Il est cependant possible que des voies de circulation d'une importance économique pour le Mali soient créées à l'avenir lors de l'aménagement du réseau .

### 2.2 Les principaux axes routiers sur le territoire du Mali

Les principaux axes routiers sur le territoire du Mali sont en partie **identiques** aux liaisons internationales. Leur importance, quant à leur volume de trafic est déterminée par leur fonction supranationale. Il faut en particulier mentionner dans

ce contexte le triangle Bamako-Sikasso-Mopti qui comporte des routes bitumées.

Par contre, il existe des liaisons importantes qui conduisent aux autres centres régionaux : Kayes, Tombouctou, Gao, et qui pour la plupart sont plus ou moins impraticables à la saison des pluies.

## 2.2 Le réseau de distribution

Il existe aussi un réseau routier de distribution fait de pistes ou bien de pistes saisonnières. Ce réseau est dans différentes régions inégalement dense, ceci en fonction des divers facteurs comme :

- la densité de la population
- l'intensité d'activités économiques
- les modes d'activités économiques
- l'accès aux routes principales.

### 3. LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

#### 3.1 Le parc de véhicules et son développement

##### 3.1.1 Les difficultés générales de la détermination du parc et les modes d'enregistrement.

Une détermination exacte du parc de véhicules au Mali rencontre des difficultés considérables. Un recensement complet du parc de véhicules n'a jamais été effectué. Toutefois l'Administration, en particulier l'Office National des Transports ( O.N.T. ) procède à divers enregistrements qui permettent de se faire une idée du parc de véhicules existant. Sont enregistrés en détail chaque année :

- les émissions de cartes de transport
- les immatriculations de véhicules (cartes grises)
- les visites techniques de véhicules
- les vignettes.

De plus, pour déterminer entre autre les véhicules disponibles et nécessaires aux Campagnes Agricoles, l'ONT demande aux transporteurs la liste de leurs camions disponibles.

Une autre source pour la détermination du parc automobile est l'étude de la DNTP, datant de 1975 : " Etude du Parc Automobile du Mali 1966 - 1974 ". Cette étude a abordé le sujet sous un angle théorique. L'estimation du parc pour les années 1965 à 1974 fut réalisée à partir d'un sondage dans le fichier de cartes grises en posant des hypothèses de durée de vie des véhicules et de déperdition annuelle par accidents.

Mais tous les documents existants ensemble ne permettent pas de rapport définitif sur l'effectif réel des véhicules.

En sus, une détermination du parc de véhicules de transport de marchandises fut réalisée pour 1976 par voie de recensement direct dans le cadre de l'étude : " Etude du Transport Routier de Marchandises ", Tractionel, 1977.

Une estimation du parc des véhicules particuliers privés et administratifs n'est pas possible. (1)

Par conséquent, on effectuera sur la base des documents existants une estimation de l'effectif des véhicules et de son développement.

---

(1) Il faut noter ici que la plus grande partie des véhicules privés se déplacent surtout à l'intérieur de Bamako et à la périphérie.

### 3.1.2 L'effectif global et son développement

#### 3.1.2.1 Détermination du parc commercial à partir des cartes de transport

Le nombre de véhicules commerciaux est précisé chaque année par l'O.N.T. qui délivre les cartes de transport.

Pour 1977 et 1978, ils sont de : (1)

	<u>1977</u>	<u>1978</u>
.Taxis	1009	1049
.Taxis bâchés	999	1504
.Cars	258	171
.Camions jusqu' à 10 t de c.u.	971	616
.Camions de 11 à 20 t de c.u.	268	263
.Camions de 21 à 25 t de c.u.	5	16
.Camions de plus de 25 t	17	18
.Tracteurs routiers	481	504
.Semi-remorques	336	363
.Remorques	98	45
.Citernes	126	149
TOTAL	<u>4568</u>	<u>4698</u>

Le parc de véhicules représente une capacité globale théorique d'environ :

	<u>1977</u>	<u>1978</u>
frêt solide (en t)	24000	25000
fret liquide (en m <sup>3</sup> )	3500	3600
places pour le transport des voyageurs	31000	36000

( voir annexe 1, tableau n° 1-4).

Les convois poids lourds (attelages de 20 à 30 t) n'empruntent que les grandes liaisons bitumées, abandonnant le trafic sur routes en terre aux camions de 5 à 15 t. La plupart des pistes et pistes saisonnières ne sont accessibles qu'aux véhicules tout terrain ou aux camions de moins de 7 t. D'autre part, sur les pistes, les véhicules ne supportent qu'une charge diminuée, du moins durant une partie de l'année.

Toutefois, avec la capacité globale disponible qui a été calculée, il faudra tenir compte qu'une partie des véhicules n'est pas utilisée toute l'année. Les véhicules les plus anciens ont souvent un kilométrage annuel très réduit. Les camions circulant dans des régions avec des routes en très mauvaise condition sont souvent plus ou moins immobilisés durant la saison des pluies. Des estimations de l'O.N.T. partent du fait que seuls 70 à 80 % des camions enregistrés sont disponibles durant toute l'année. La capacité globale du parc en est réduite d'autant.

(1) Source : Rapport annuel de l'ONT, 1977

Les chiffres pour 1978 ne sont pas encore disponibles au moment où le projet est élaboré.

Quelques remarques critiques sont à apporter quant à la détermination du parc de véhicules commerciaux à partir des cartes de transport délivrées ou renouvelées chaque année.

Le consultant effectua deux évaluations différentes des cartes de transport délivrées :

a) une évaluation complète des Registres des cartes de transport, commençant à la carte n° 1, c'est-à-dire en 1974,

b) une évaluation des copies des cartes de transport.

Les résultats furent comparés à d'autres sources (recensements directs auprès de différents transporteurs, étude de **Tractionel**, "Etude du Transport Routier de Marchandises", différents documents de la "Division Planning" de l'ONT).

On peut constater ce qui suit comme résultat :

- les registres aussi bien que les copies des cartes de transport ne sont pas complets
  - tandis que les inscriptions pour l'année 1976 semblent être relativement correctes, il manque en 1977 pour différentes entreprises publiques aussi bien les inscriptions premières que les renouvellements pour des véhicules existants (2).
- des copies des cartes de transport (qui sont la base des rapports mensuels et du rapport annuel de l'ONT) ressortent encore d'autres chiffres d'effectif et les véhicules d'autres entreprises manquent (1)
- les données sur l'effectif de ces deux documents d'enregistrement ne concordent pas avec les données directes des entreprises.
- le nombre de véhicules d'entreprises privées pour lesquels aucun renouvellement n'a été déclaré est si élevé qu'il ne peut s'expliquer seulement par un changement de propriétaire ; il est plutôt probable que l'inscription fut oubliée ou négligée pour toute autre raison.

Il est à présumer que le parc de véhicules commerciaux tel que le montrent les cartes de transport est inférieur à l'effectif réel. L'évolution du parc de véhicules commerciaux 1973-1978 (v. Annexe 1, tableau n° 5) montre qu'au total il a doublé de 1973 à 1976, tandis qu'il a diminué de 12 % en 1976/77. L'année 1978 enregistre une hausse de 15 %. L'effectif de camions a surtout augmenté de façon remarquable. La capacité de transport théorique existante n'a toutefois pas suivi la diminution du nombre de camions étant donné que le nombre des ensembles routiers a augmenté d'une manière remarquable.

---

(1) p.ex. : nombre de camions + remorques C.M.D.T :  
Registre des cartes de transport 159

Copies des cartes de transport 233

(2) Entre autre les inscriptions des véhicules pour l'Opération Riz (O.R), Opération Mil (O.M.), opération Pêche ... ne se trouvaient pas au Registre des cartes de transport. Seuls les véhicules de l'Opération Arachides et Cultures Vivrières (O.A.C.V.) représentent un manque de 56 camions de 6 à 7,5 t.

La capacité de transport 1975-77 s'est développée comme suit :

	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>
Tonnage transport Solides	11923 t	21522 t	23972 t	25410 t
Tonnage transport citernes	4059 t	5772 t	3029 t	3076 t
Tonnage total	15982 t	27294 t	27001 t	28486 t

En partant de l'hypothèse à admettre pour vraie que le Registre des cartes de transport pour 1977 n'est pas complet, il est probable que le tonnage global a augmenté par rapport à 1976.

Par contre le nombre des places offertes dans le trafic des voyageurs est tombé de 1976 à 1977. L'évolution de la capacité des six dernières années se présente approximativement de la manière suivante :

	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1.976</u>	<u>1977</u>	1978
Places offertes	22000	21000	25000	37000	31000	36000
Taux de croissance		-5%	+19%	+48%	-14%	+16%

Il est possible qu'une surcapacité établie en 1976 ait été retirée en 1977.

Le tonnage moyen des camions y compris remorques et semi-remorques (transports solides) a augmenté de 11 t en 1966 à environ 14 t en 1977 et 19 t en 1978. Celui des citernes se monte en 1977 à environ 28 m<sup>3</sup> et à 24 m<sup>3</sup> en 1978.

### 3.1.2.2 Détermination du parc de véhicules à partir des immatriculations

Une autre méthode pour la détermination du parc de véhicules repose sur l'interprétation des chiffres d'immatriculation annuels. Cette méthode sert aussi de base à l'étude de la DNTP.

Le nombre de véhicules immatriculés chaque année est passé de 1707 en 1967 à 5427 en 1977, c'est-à-dire à plus que triplé ( v. Annexe 1, tableau n°6).

Si l'on examine l'évolution d'année en année, on constate que les chiffres d'immatriculation reposent sur un cycle : à 3 années avec des taux d'accroissement positifs succède respectivement 1 année à accroissement négatif(1), notamment les années 1968, 1972 et 1976. On peut expliquer ces cycles dans ce domaine de la façon suivante :

---

(1) Il a été supposé que les chiffres statistiques correspondent à la réalité.

Un excédent temporaire de la demande en prestations de transports a incité les transporteurs à procéder à des surinvestissements dans les moyens de transport. La surabondance de l'offre en capacités de transports a provoqué la faillite de nombreux transporteurs. Il en a résulté d'autre part une double prudence de la part des transporteurs à procéder à des réinvestissements et la vétusté des véhicules. Par conséquent il y avait un déficit des capacités de transport et le cycle recommençait.

Une évolution analogue, faiblement marquée - sous forme de taux d'accroissement plus bas - peut être aussi constatée lorsque l'on contemple les chiffres du parc de véhicules tels qu'ils ont été calculés d'après la méthode de la DNTP.

Toutefois si l'on compare ces chiffres à ceux des cartes de transport (1), on arrive alors à la constatation qu'au cours des années les chiffres d'après la DNTP s'avèrent être surévalués.

La cause est sans aucun doute que l'on a pris comme durée de vie des véhicules une valeur trop élevée et un coefficient de déperdition trop minime (2).

En se basant sur les chiffres d'après DNTP, on remarque un accroissement très prononcé du parc de véhicules avant 1970 ( en moyenne 11 % pour le parc dans son ensemble et 15 % pour les véhicules particuliers ), tandis que l'accroissement moyen se stabilise par la suite à environ 7 % par an ( v. Annexe 1, tableau n° 7 ).

### 3.1.2.3 Autres sources

#### a) Etude des Transports

Selon l'Etude des Transports au Mali, Tractionel 1968, le parc automobile malien se montait en 1968 à 12.175 véhicules, avec la répartition suivante :

Voitures particulières	5.722
Camionnettes et voitures tout terrain	3.395
Camions	2.657
Cars	110
Tracteurs, remorques et semi-remorques	291
	<hr/>
	12.175

Ces chiffres correspondent approximativement à ceux de l'Etude faite par la DNTP.

---

(1) Pour 1976, on peut supposer que les cartes de transport reflètent la situation réelle de façon relativement exacte.

(2) Au Mali, le Bureau des immatriculations n'est pas avisé du retrait de la circulation d'un véhicule, par exemple après un accident ou pour cause d'usure. Le propriétaire ne renvoie pas la carte grise.

b) Etude du Transport Routier de  
Marchandises, Tractionnel 1977.

Dans le cadre de cette étude, le parc des véhicules (citernes exclues) fut déterminé par voie de recensement direct dans les 42 cercles du pays au 30 mars 1976 de la manière suivante :

Camions de moins de 10 t	811	soit	53 %
Camions de 10 à 20 t	464	soit	30 %
Camions de plus de 20 t	258	soit	17 %
TOTAL	<u>1.533</u>		

( Voir tableau n°g, Annexe 1 )

Ces chiffres diffèrent légèrement de ceux donnés par les cartes de transport. Ces différences s'expliquent par le fait que lors du recensement n'ont été retenus

- que les véhicules utilisés pour la commercialisation de la production agricole et la distribution, donc les camions à partir de 6 t, à l'exclusion des camionnettes et des véhicules spécialisés, comme par exemple les camions-bennes ;

- que les véhicules en ordre de marche ou facilement réparables, à l'exclusion des véhicules gravement endommagés ou complètement usés.

c) Fiches de visites techniques

Une possibilité supplémentaire, toutefois n'étant à considérer que comme théorique, pour la détermination du parc de véhicules se présente dans l'évaluation des Fiches de Visite Technique.

Il est réglementaire de soumettre les véhicules effectuant le transport public de marchandises et personnes à une visite technique tous les trois mois.

Le nombre de visites techniques effectuées en trois mois devrait théoriquement correspondre à peu près au nombre de véhicules en circulation. Une telle contradiction a résulté de la comparaison des fiches de visite technique avec les cartes de transport pour la 2. Région, pour la période fin novembre 1976 à fin février 1977, que cette méthode doit être considérée comme inutilisable.

3.1.2.4 Résumé

En conclusion, on retiendra que les chiffres tels que les cartes de transport les reflètent, se rapprochent au plus près de la situation réelle.

Pour ce qui est du parc de véhicules particuliers (privés et administratifs), il est à noter qu'il pourrait se situer entre 14.000 et 18.000 véhicules.

### 3.1.3 Répartition du parc de véhicules

#### 3.1.3.1 Répartition régionale

La répartition des véhicules ( parc commercial ) sur les différentes régions du Mali se présente en 1977 et 1978 comme suit : ( voir Annexe 1, tableau n° 1 et 3 )

	<u>1977</u>	<u>1978</u>
1. Région	4,8 %	3,9 %
2. Région	74,5 %	75,1 %
3. Région	3,2 %	2,8 %
4. Région	9,3 %	10,0 %
5. Région	5,5 %	4,3 %
6. Région	2,7 %	3,9 %
	<hr/>	<hr/>
TOTAL	100,0 %	100,0 %

Environ 75 % de tout le parc de véhicules se répartissent sur la 2<sup>ème</sup> Région et Bamako, au dernier rang se trouve la 6<sup>ème</sup> Région ( y compris l'actuelle 7<sup>ème</sup> Région ) avec à peine 3 %.

En ce qui concerne le tonnage global disponible, 80 % env. se répartissent sur la 2<sup>ème</sup> Région et Bamako, au dernier rang se trouve par contre la 1<sup>ère</sup> Région ( Kayes ).

Les véhicules au tonnage le plus lourd , ensembles routiers et citernes, se concentrent encore davantage sur la 2<sup>ème</sup> Région. Seule la 4<sup>ème</sup> Région( Ségou ) présente encore ici un nombre notable de véhicules. Dans la 1<sup>ère</sup> Région et la 6<sup>ème</sup> Région , il ne se trouve pratiquement pas de camions autotonnage plus important, à l'exception des citernes qui alimentent Gao à partir de Niamey en hydrocarbures.

La répartition régionale du parc de véhicules et les capacités en tonnage disponibles reflètent nettement la concentration de l'économie sur la 2<sup>ème</sup> Région.

Il est à noter que l'étude de Trac-tionel " Etude du Transport Routier de Marchandises " montre une répartition bien plus régulière sur les différentes régions en ce qui concerne le parc de véhicules pour le transport de marchandises ( v. Annexe 1, tableau n° 7 ). Cet écart incombe au fait qu'une partie du parc commercial destiné au transport des marchandises est stationnée dans d'autres régions que celles enregistrées sur les cartes de transport. C'est particulièrement le cas des entreprises d'état.

En ce qui concerne le trafic de voyageurs, là aussi, la 2<sup>ème</sup> Région se trouve en tête avec environ 67,5 % de la capacité existante. La partie prépondérante devrait se répartir sur Bamako-ville. L'offre restreinte en capacité de transport pour le trafic de voyageurs dans la 6<sup>ème</sup> Région est due, outre la densité réduite de la population, aussi au fait que le trafic de voyageurs s'effectue généralement par transport mixte.

### 3.1.3.2 Répartition par type de véhicule

#### Transport de voyageurs

En ce qui concerne le transport de voyageurs, la partie la plus importante des véritables moyens de transport de voyageurs au total revient aux taxis, suivi de près par les taxis-bâchés. A l'intérieur des régions, à l'exception de la 2<sup>ème</sup> Région et de Bamako, le rapport est inversé, le transport en bâchés est prépondérant. Toutefois le transport par bus augmente en fonction de l'état des routes.

En ce qui concerne les capacités existantes (places disponibles), les bâchés représentent environ 48 %, suivi des bus avec 33 %, seuls 19 % reviennent aux taxis.

En se basant sur un dépouillement des cartes de transport en 1976, on a pu constater que les marques les plus fréquentes pour les taxis sont Renault et Peugeot (v. Annexe 1, tableau n° 8). En 1977 et 1978, un décalage peut avoir eu lieu en faveur de Peugeot (304 et 504). La Peugeot 504 est actuellement le véhicule le plus fréquent pour le trafic interurbain.

Les taxis bâchés sont en majorité des Peugeot 404 bâchées. Pour les bus, les marques représentées sont essentiellement Saviem SG 2 (car rapide), Hino et Berliet.

#### Transport de marchandises

Pour les moyens de transport de marchandises, on obtient la répartition suivante en % :

Camions	10 t c.u.	42,2 %
	11 à 20 t	11,6 %
	21 à 25 t	0,2 %
	25 t	0,7 %
	Tracteurs	20,9 %
	Semi-remorques	14,6 %
	Remorques	4,3 %
	Citernes	5,5 %
	TOTAL	<u>100,0 %</u>

Les marques les plus fréquemment

rencontrées sont : Citroen, Berliet, Hino, Mercedes et Unic  
(1).

Une actualisation des données pour les années 1977 et 1978 n'est pas possible, car les données nécessaires manquent, tant pour les camions que pour les véhicules de transport de voyageurs.

En 1976, on déterminera au total 30 types de véhicules différents dans le transport de marchandises.

On remarque une tendance à l'accroissement des tonnages et du nombre d'ensembles routiers.

### 3.1.3.3 Répartition par âge

Une évaluation des fiches de visite technique établies du 23 novembre au 23 février 1977 à Bamako, pouvant être considérée comme un sondage, ainsi que de la statistique de l'O.N.T. sur les cartes de transport ( différenciées en renouvellement et véhicules nouveaux mis en service en 1977 ) donne le résultat suivant :

L'âge moyen des taxis est de 2 ans et 10 mois. En considérant que la durée de vie utile des taxis est de 2 ans, on peut supposer qu'environ un tiers des taxis enregistrés en 1977 sont à la limite de leur exploitation normale. La vétusté des taxis est encore plus nettement prononcée dans les 3, 4, 5, et 6 èmes Régions.

L'âge moyen des taxis bâchés était en 1976/77 de 3 ans et 10 mois. Une analyse des cartes de transport montre qu'entre-temps, l'âge moyen des véhicules a baissé. Ici on ne peut pas constater de nette vétusté du parc. Il est à remarquer aussi qu'une très grande partie des bâchés ne fut mise en circulation qu'en 1976 et 1977. A en juger les données pour 1978, le parc semble avoir rajeuni. Ceci pourrait être dû aux achats hors taxe effectués au Nigeria.

Pour les camions plateaux à ridelles de transport de marchandises solides, on a constaté en 1976 que ces véhicules sont relativement âgés. En présence d'une durée de vie moyenne de 7 ans et 3 mois, il a été constaté que 55 % des véhicules circulent déjà depuis 5 ans et plus. En considérant les cartes de transport pour les véhicules de ces catégories, nouvellement immatriculés, qui se montaient à environ 15 % en 1977, on peut déduire que la situation générale n'a pas changé.

---

(1) Voir : Etude du Transport Routier de Marchandises, fascicule II : Les Transports routiers de Marchandises, Tractionel 1977, p. 175.

L'échantillonnage sur les semi-remorques de transport de marchandises solides donne un âge moyen d'exploitation de 7 ans.

En 1978, le parc a été probablement rajeuni par achats récents de la SAT et de la UNCTR ainsi que par quelques dons aux opérations ( camions HINO ).

L'examen des semi-remorques citernes donna un âge moyen de 5 ans et 3 mois. Tandis qu'en 1975, une forte acquisition de citernes était à remarquer, un ralentissement du rythme d'achat était à noter en 1976 et 1977. Cette tendance semble avoir continué en 1978 si bien que l'âge moyen s'est accrue.

Pour les tracteurs routiers on a pu dégager un âge moyen de 5 ans et 6 mois avec une mise en circulation de 55 % des véhicules durant la période 1974-1977.

L'échantillonnage sur les cars rapides donna une durée d'exploitation de 5 ans et plus. En considérant le développement des immatriculations premières, on peut là aussi présumer une vétusté du parc de véhicules.

#### 3.1.4 Etat des véhicules.

L'état des véhicules doit être considéré comme n'étant , en général, pas bon ; au demeurant il est difficile de dire si c'est celui des véhicules privés ou celui de ceux des entreprises publiques qui est plus mauvais . Ceci concerne surtout les petits véhicules de transport en commun. Comme raison causales et concourantes du mauvais état des véhicules, on peut citer :

- la très grande diversité par marque de véhicules, qui s'accroît au niveau des types, constitue un véritable handicap pour l'entretien des véhicules. Pour offrir les conditions préalables à un entretien approprié, il faudrait un important stock de pièces de rechange et un personnel d'entretien connaissant les techniques propres à chaque marque et type.

- les véhicules qui circulent ne sont souvent pas, en ce qui concerne leurs spécifications techniques, adaptés aux conditions locales , c'est-à-dire tout particulièrement à l'état des routes. Ceci mène à des coûts majorés pour les réparations et l'entretien, ce qui d'autre part est préjudiciable à la rentabilité du véhicule. Pour ne pas compromettre la rentabilité, on économise sur l'entretien et les réparations, avec des conséquences négatives sur l'état des véhicules et leur rotation.

- Une partie considérable des véhicules qui circulent appartient à des propriétaires privés qui ne peuvent être considérés comme des transporteurs au sens propre. Ils ne disposent pas de connaissances en transport suffisantes pour être sensibles au rapport entre rentabilité - entretien- durée de vie-kilométrage annuel .

- la formation insuffisante des chauffeurs (et des transporteurs) à un pilotage clairvoyant et approprié ainsi que de la mécanique des véhicules.

## 3.2 Les agents de transport

### 3.2.1 Les entreprises d'Etat

#### 3.2.1.1 La Compagnie Malienne des Transports routiers

La C.M.T.R. a été créée en 1970 à la suite de la fusion de deux sociétés d'Etat de Transport : La Régie des Transports du Mali (R.T.M.) et les Transports Urbains de Bamako (T.U.B.). La principale raison de cette fusion incombe au fait que l'on ait voulu procéder à un redressement financier de 2 entreprises. L'objectif était, en outre, de supprimer les points faibles de structure et d'organisation de ces deux entreprises.

D'après les informations de l'ONT, les objectifs de la C.M.T.R. sont les suivants :

- transport des marchandises toute nature
- transport des voyageurs sur lignes Urbaines, interurbaines et internationales
- transit, activité dévolue depuis 1972

La C.M.T.R. a centralisé son parc de véhicules à Bamako, à l'exception de 2 camions de 10 t de C.U. qui sont stationnés à Gao. Le centre des installations de la C.M.T.R. se trouve à Bamako sur un terrain d'environ 3500 m<sup>2</sup> équipé avec des hangars, ateliers et installations bureaux.

Des escales techniques se trouvent à Mopti, Sikasso et Koutiala.

Des installations de stockage avec respectivement 11 000 et 2 000 m<sup>2</sup> étaient entretenues à Abidjan et à Ouangolodougou.

Les représentations n'avaient pas de parc, elles recevaient les véhicules de la société, les chargeaient ou les déchargeaient et les expédiaient aux destinations assignées.

Bien que la CMTR fût la seule entreprise malienne ayant un entrepôt à sa disposition à Abidjan, ce dernier ne fut pas utilisé de façon suffisante. Les entreprises maliennes utilisaient de préférence lors des dernières années les aménagements de transitaires de la Côte d'Ivoire ayant un siège à Abidjan. L'utilisation très insuffisante des magasins de la CMTR - pour lesquels des sommes considérables doi-

vent être versées chaque année à la République de la Côte d'Ivoire - constitue une charge financière importante. Ces installations à Abidjan ont été vendues récemment à l'EMACI. On doit rechercher les causes de l'insuffisance d'exploitation des installations dans le mauvais fonctionnement de l'organisation par la CMTR.

Depuis 1974, les activités de la CMTR s'étendent aux domaines suivants :

- le transport de fret solide à longue distance,
- le transport de fret liquide (hydrocarbures) d Abidjan,
- le transport interurbain de voyageurs,
- les activités de transit à Abidjan et Ouangolodougou. Le transport urbain de voyageurs à Bamako assumé par la T.U.B. fut suspendu en 1975. Cette part de transport de voyageurs revient entièrement à des entreprises privées.

Dans le transport interurbain de voyageurs, on a réduit depuis 1973 le nombre et la fréquence des lignes parcourues.

A la fin de l'année 1975, les lignes suivantes étaient encore desservies par la CMTR :

- Bamako-Koulikoro
- Bamako-Banamba
- Bamako-Kouremalé
- Bamako-Bougouni
- Bamako-Mopti
- Bamako-Koutiala-Mopti
- Bamako-Ségou
- Bamako-Sikasso
- Bamako-Bobo Dioulasso
- Mopti-Bobo Dioulasso
- Bamako-Bouaké

Fin 1978, il ne restait plus que les 5 lignes suivantes :

- Bamako-Koulikoro
- Bamako-Mopti
- Bamako-Sikasso
- Bamako-Bobo Dioulasso
- Bamako-Bouaké

Le parc de véhicules de la CMTR, devenu entre-temps vétuste, se développa comme suit :

	1973	1977		1978	
	Total	Total	en fonction	Total	en fonction
Cars	61	29	6	30	6
Tracteurs	76	47	26	33	20
Camions	16	7	2	27	14
Remorques et Semi-remorques	55	38	22		
Citernes	32	27	22	20	13
TOTAL	240	148	78	110	53

Le parc de véhicules se compose de nombreux types de véhicules.

A Bamako se font toutes les réparations importantes, les escales ne faisant que des dépannages sommaires. L'entretien et les réparations des véhicules seront effectués à 80 % par la CMTR. 20 % des réparations spéciales seront effectuées par les entreprises de réparations de véhicules.

A la diminution de la capacité des transports disponibles et à la vétusté du parc de véhicules est liée une diminution du volume des transports effectués. Le transport de fret est passé de 63.195 t en 1973 à 41.837 t en 1976. Le nombre de passagers transportés a diminué également de façon considérable à la suite de la suppression de nombreuses lignes et de la réduction des fréquences des voyages. Le temps d'immobilisation extrêmement élevé des véhicules n'est pas uniquement dû aux réparations qui sont entreprises mais aussi au fait :

- qu'il manque des pièces de rechange et que ces pièces ne peuvent être payées vu la situation financière mauvaise.

- qu'il faille attendre que les véhicules servant au transport des marchandises soient déchargés au dépôt.

- que les pannes fréquentes des véhicules de service ont provoqué une perte de confiance chez les clients.

- qu'une forte concurrence s'est développée entre la CMTR et les entreprises privées ainsi qu'avec le transport effectué pour compte propre par les autres entreprises d'état particulièrement.

Il faut cependant remarquer ici qu'en dépit d'une qualité de transport perdant de sa valeur (bus qui n'assurent pas leur service, non-respect de l'horaire, etc...), le taux d'utilisation des bus n'a pas baissé. Les passagers ont une certaine préférence pour les voyages en bus étant donné que l'on peut y emporter davantage de bagages avec soi et que les bus de la CMTR se sentent très peu concernés par les effets négatifs des contrôles opérés en chemin par la Police, la Gendarmerie ou la Douane (cf 6.4)

Le nombre d'effectifs de la CMTR se composait au 31.12.1978 comme suit :

Chauffeurs	140
Ouvriers	125
Cadres moyens	37
Cadres sup.	4
Employés	91
Plantons	6
Gardiens	8
Manoeuvres	17
Infirmiers	2
T O T A L	<u>430</u>

Bien que la composition du personnel témoigne d'une proportion acceptable entre le personnel productif et non-productif, il en ressort néanmoins un excédent considérable d'effectifs si l'on considère le parc de véhicules existant.

Pour des raisons socio-politiques, on a renoncé jusqu'à présent à licencier le personnel en trop.

Les résultats financiers de la C.M.T.R. sont négatifs depuis 1973. L'exercice 1974 se solda par une perte de 430 millions de FM et l'exercice 1975 par une perte de 412 millions. L'endettement s'élevait en 1976 à 2,5 millions de FM et le déficit en fonds de roulement à 1 milliard de FM. On a déjà évalué le montant des coûts pour le renouvellement du parc de véhicules en 1975 à 1 milliard de FM.

Dans la "Note Générale" de la CMTR du 27 mai 1976 et dans le procès-verbal de la Réunion Interministérielle du 1<sup>er</sup> juin 1976, on a attribué les raisons suivantes aux résultats négatifs :

- désorganisation du marché et de la répartition du fret,
- utilisation trop faible du parc de véhicules
- taux de remplissage insuffisant (transport de marchandises)
- vieillissement du parc de véhicules,
- insuffisance des tarifs,
- personnel en surnombre,
- absence d'autofinancement, l'endettement ayant dépassé les limites tolérables,
- crise de trésorerie,
- rigidité structurelle, qui se traduit par la lenteur des décisions et l'inertie des moyens.

A partir de cette analyse et selon les informations de l'ONT, la situation actuelle de la C.M.T.R. se présente comme suit :

- Equipement matériel roulant insuffisant et obsolète
- Infrastructure matérielle et humaine adéquate aux points de maintenance technique à Sikasso, Mopti, Koutiala, Garage central à Bamako
- Société déficitaire à cause de :
  - . tarifs de transport non réajustés à temps
  - . transport urbain non subventionné de 1970 à 1976
  - . baisse de rotation due aux contrôles impertinents de la police
  - . environnement malsain (concurrence déloyale des sociétés et entreprises d'Etat)

Il n'existe pas de plans ou d'arrêtés définitifs pour le redressement de la CMTR actuellement.

### 3.2.1.2 La Société Africaine des Transports Routiers (SAT)

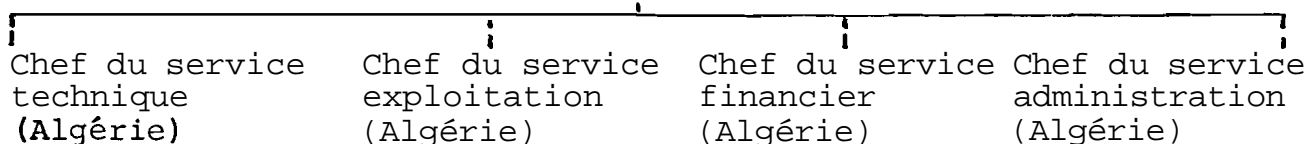
La Société Africaine des Transports Routiers (SAT) est établie au Mali depuis le début de l'année 1978 et effectue des transports depuis le mois de mars.

La SAT est une entreprise commune du Mali et de l'Algérie.

Le capital initial de la société se monte à 1,5 milliard de FM. La participation du Mali est de 51 %, celle de l'Algérie de 49 %.

La gestion de la société est assurée par les deux pays ensemble. A l'heure actuelle, la direction de l'entreprise se présente comme suit :

Président Directeur Général (Mali)  
Directeur Général Adjoint (Algérie)



Selon l'ONT, les objectifs de la SAT sont :

- le désenclavement des 6 et 7èmes Régions,
- la liaison algéro-malienne par la Route Transsaharienne

Compte-tenu de ces objectifs, le siège social était prévu à Gao (et non à Bamako).

La fondation de la SAT ainsi que son équipement en matériel roulant, fut effectué (e) sur la base d'une étude réalisée en 1974. Cette étude s'appuyait essentiellement sur l'offre et la demande en transport, telles qu'elles ont été déterminées respectivement pronostiquées dans le Plan Quinquennal 1974-1978 de la République du Mali. Bien que la SAT n'est entrée en activité qu'en 1978, l'étude n'a pas été actualisée ni adaptée à la situation actuelle du transport entre temps.

Dans l'étude de 1974, il était prévu que la SAT étendrait ses activités sur les domaines suivants :

- les transports d'approvisionnement de la 6ème Région,
- les transports internationaux entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

Compte-tenu du champ d'activités "Approvisionnement de la 6ème Région", la SAT devrait établir une base à Gao pour pouvoir opérer à partir de ce point.

Au cours des pourparlers qui ont eu lieu entre l'Algérie et le Mali les années suivantes, les objectifs

varièrent à diverses reprises : entre autres : La SAT devait normalement mener ses activités sur les liaisons algéro-maliennes. Les camions plus petits devaient être employés surtout dans la 6<sup>ème</sup> Région sur les pistes difficiles comme Gao-Niafunké et Gao-Tessalit. L'approvisionnement de la 6<sup>ème</sup> Région en hydrocarbures devait être effectué à partir de Parakou (République du Bénin) ou de l'Algérie.

Le siège de la société se trouve actuellement à Bamako. Une représentation pour l'organisation du fret est entretenue à Abidjan. Une base d'approvisionnement se trouve à Sikasso. L'entretien et la réparation des véhicules sont effectués exclusivement par le garage propre à Bamako. Si les véhicules tombent en panne pendant qu'ils sont en route, une équipe spéciale de dépannage est envoyée de Bamako pour réparer les dégâts. On se procure encore des pièces de rechange localement.

Le parc de véhicules de la SAT se compose de :

- 40 tracteurs (Type Mercedes 1926 et 2632)
- 30 semi-remorques (SAL 20), c.u. 30t
- 10 semi-remorques citernes, c.u. 30 000l (=2-,5 t)
- 10 camions-plateau (type Blumhardt), c.u. 20 t

ce qui correspond à une capacité de transport de 1 100 t de fret solide et de 300 000 l (=225 t) de fret liquide.

Jusqu'à présent, les ensembles routiers circulent sur les parcours Bamako-Abidjan, Abidjan-Bamako-Selingue (construction barrage), Abidjan-Sikasso-Mopti. Actuellement 5 des camions sont en prêt à la SONAREM pour le transport de 2000 t de phosphate dans la 6<sup>ème</sup> Région et 5 camions sont stationnés à Sikasso pour les transports d'engrais. Une mission (en dehors des transports SONAREM) a été effectuée jusqu'à présent avec 7 camions vers Gao pour l'approvisionnement de la 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> Région, (1).

En 1978, des transports ont été effectués pour : Selingue, Somiex, Opam, Sonarem et Ashgar. Les marchandises transportées étaient : ciment, riz, engrais, fer, sucre, container et hydrocarbures.

Seulement 2 921 t de fret solide ont été transportées entre mai et juillet 1978, avec 136 rotations. La distance moyenne de rotation est de 2 137 km, dont 1 263 km en charge. Ceci correspond à un taux de parcours en charge de 59 %. Il a été réalisé jusqu'à fin juillet 3 320 280 Tkm à un prix de vente de la Tkm de 34,70 Fm.

---

(1) Il faut noter ici que les véhicules de la SAT - notamment les ensembles routiers - ne sont adaptés à l'état des routes, notamment des pistes menant à la 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> Région ou bien appartenant à ces régions. Tant que la route Transsaharienne ne sera pas achevée et que la route nationale Gao-Sévaré ne sera pas construite, ces véhicules ne pourront pas circuler.

En ce qui concerne les transports d'hydrocarbures 1050000 l = 892,5 t ont été transportées entre avril et juillet avec un total de 35 rotations. Le prix de vente de la Tkm pour les hydrocarbures était de 34.15 FM.

L'utilisation moyenne par rotation pour le fret solide était d'environ 21,5 t, ce qui correspond à un taux de remplissage de 39 %. Pour les hydrocarbures, l'utilisation par rotation était de 50 %.

Si l'on compare le tonnage transporté avec la capacité existante, on s'aperçoit que les véhicules ont un temps d'immobilisation extrêmement élevé.

Le chiffre d'affaires au 30 novembre 1978 s'élevait à 355 994 FM pour des charges d'exploitation (sans amortissement) de 319 051 FM.

La situation actuelle de la SAT est en bref, selon l'ONT, la suivante :

- Equipement en matériel non adapté pour répondre aux objectifs qui lui sont assignés. Seulement 30 % du parc peut intervenir dans le Nord

- Equipement insuffisant pour maintenance du parc

- Société déficitaire depuis démarrage en mars 1978 en raison du manque de fret ou des difficultés de démarrage

Au-delà, on peut citer comme causes aux difficultés de la SAT :

- un excédent en capacité de transport au Mali (1),
- une forte concurrence d'entreprises privées,
- la concurrence sur le secteur du transport par des entreprises d'état (SOMIEX, OPAM etc...),
- un manque de soutien de la part de l'ONT lors de la répartition du fret à transporter (théoriquement les entreprises de transport d'état - SAT, CMTR, devraient être favorisées lors de l'affrètement),
- un manque de souplesse et de rapidité dans les réactions de la SAT lors de la prospection de marchés de transport.

---

(1) Respectivement un tonnage de fret insuffisant, les fortes oscillations saisonnières dans le volume du trafic jouent ici un rôle important.

### 3.2.1.3 . Autres entreprises

En dehors des vraies entreprises publiques de transport, il existe un nombre considérable d'établissements et d'organisations publics, qui possèdent un parc de véhicules commerciaux et qui effectuent des transports pour leur propre compte.

A citer en premier lieu sont S.O.M. I.E.X., O.P.A.M. et C.M.D.T.

La S.O.M.I.E.X. a élargi son parc de véhicules de 46 en 1976 à 56 en 1977.

L'O.P.A.M. est passé de 16 en 1976 à 40 véhicules en 1977, la C.M.D.T. de 73 en 1976 à 159 en 1977 et l'Office du Niger de 54 en 1976 à 72 en 1977.

La CMTR effectuait dans le passé une grande partie de ces transports. Depuis le déclin de la CMTR, ces entreprises ont acquis des camions, respectivement des semi-remorques à tonnage plus important.

Tandis que la SOMIEX et OPAM sont surtout stationnées dans la 2<sup>ème</sup> région et Bamako, les autres s'étendent plutôt dans les régions de Mopti, Ségou et Sikasso.

Il faut mentionner également ici que depuis 1978, la Poste effectue le transport des voyageurs en direction de Mopti, Sikasso, et dans les 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> régions.

Dans toutes ces entreprises, le secteur " Transport " est intégré aux activités globales. On n'effectue pas de calculs de rentabilité séparés pour les activités de transport. On peut cependant partir du fait qu'en général ces transports pour compte propre ne sont pas rentables.

D'autre part, ces entreprises d'état peuvent opérer de cette manière indépendamment du marché des transports en général. Elles peuvent mieux se garantir contre le risque d'un manque d'approvisionnement en marchandises et organiser notamment la distribution et le transport de leurs produits en propre régie.

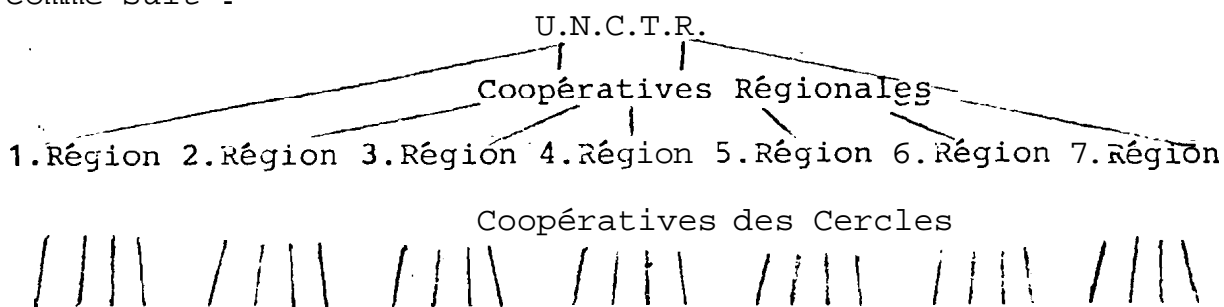
On suppose que le développement remarquable des transports pour compte propre n'est que la conséquence d'un marché de transports désorganisé et d'un déroulement de la répartition des frets très défectueux.

D'autre part, à l'accroissement des transports pour compte propre, il en a résulté que la planification dans le secteur des transports échappe aux services publics et sera notamment rendue plus difficile.

### 3.2.2 Les Coopératives des transporteurs routiers (C.T.R.)

L'Union Nationale des Coopératives des Transporteurs Routiers du Mali (UNCTRM) est d'une part l'union à l'échelon supérieur de toutes les Coopératives des transports routiers au Mali, d'autre part elle opère en tant qu'entreprise de transport indépendante. L'U.N.C.T.R. respectivement les C.T.R. sont actives tant dans le secteur du transport marchandises que dans celui du transport voyageurs.

La structure de la Coopération se présente comme suit :



Sous la UNCTRM se trouvent les Coopératives des différentes Régions, et sous celles-ci celles des Cercles.

Chaque Cercle a en principe une Coopérative des Transports Routiers. Seule Bamako forme une exception. Là, il existe trois Coopératives différentes :

1. Coopérative des Taxis ville
2. Coopérative des Transports Routiers voyageurs interurbains, y compris une partie des Taxis Ville.
3. Coopérative " Mère " (CTR) qui s'occupe du transport marchandises, de la répartition du fret et du transport lignes longue distance.

Les objectifs de la UNCTRM sont en bref :

- de représenter les organismes coopératifs des transports routiers,
- d'organiser et de coordonner les activités des Coopératives affiliées,
- de conseiller et d'aider les organismes de base à orienter et à harmoniser leurs investissements,
- d'encourager et de soutenir l'action des Coopératives membres,
- de garantir éventuellement, en tant que mutuelle, tout financement ou demande de crédit nécessaire à l'épanouissement des Coopératives membres.

Les principaux objectifs et les tâches de la CTR consistent à :

- organiser et développer le transport routier urbain et interurbain des marchandises et des voyageurs par les véhicules de ses membres,
  - en centralisant les commandes de transport de marchandises,
  - en organisant les réseaux routiers de transport des voyageurs, ainsi que les transports urbains et interurbains,
  - en concluant en son propre nom avec les tiers les contrats de transport dont elle confie l'exécution à ses membres,
- contribuer par une participation active à la réalisation des plans d'importation et de commercialisation de l'Etat.

Les Coopératives groupent presque tous les transporteurs privés. La plupart des transporteurs privés faisant partie des Coopératives possèdent entre 1 et 5 véhicules. Le parc de véhicules des entrepreneurs privés, qui sont groupés dans la CTR, devrait s'élever à 800-900 camions.

Si l'on établit une comparaison entre ces chiffres et le parc de véhicules commerciaux de transport de marchandises, on constate que les UNCTR/CTR contrôlent près de 45 % des véhicules assurant les transports de marchandises. En ce qui concerne la capacité de transport, ce taux est sûrement moins élevé étant donné que les camions à petit tonnage devraient être gérés surtout par les UNCTR/CTR.

Au niveau du transport de voyageurs, 500 - 600 transporteurs, avec aussi chacun entre 1 à 5 véhicules, sont membres des Coopératives. Mais en fait les Coopératives contrôlent aussi ces entreprises privées, car elles aussi opèrent à partir des dites "gares routières" et ces gares routières sont administrées et dirigées par des agents des Coopératives. Selon l'U.N.C.T.R., 80 % des transports de voyageurs sont effectués par des entreprises privées, elle contrôle donc plus de 70 % de ce secteur de transport.

Une partie considérable de la totalité des transports est donc sous l'influence des UNCTR/CTR.

Les Coopératives sont gérées par des Comités de Direction, élus tous les ans par une Assemblée Générale.

Les activités des Coopératives sont contrôlées par des agents des Services de la Coopéiation qui vérifient également la comptabilité.

Le secrétariat et la comptabilité des Coopératives sont souvent tenues par des agents détachés des Services de la Coopéiation.

L'UNCTR a un délégué dans chaque Région. Des délégués des Coopératives assistent à toutes les réunions de programmation des transports au niveau des Régions et des Cercles.

Pour les frais de fonctionnement, les Coopératives prélèvent une cotisation ainsi qu'une redevance sur les prix de transport.

La cotisation est obligatoire, uniforme et non remboursable. Son montant est fixé à : 100.000 FM par organisme adhérent. Elle est libérable en totalité à l'adhésion.

La contribution des organismes membres au fonctionnement de l'Union est fixée à 10 % des recettes brutes, qui seront versées mensuellement à la caisse de l'union.

En général, l'adhésion à la Coopérative n'est refusée qu'extrêmement rarement, lorsqu'elle a été sollicitée.

La cotisation annuelle pour la carte de membre de la coopérative se monte à 2 000 FM.

En tant que transporteur direct, l'UNCTR dispose en 1978 du parc de véhicules suivant : (1)

56 camions de c.u. 12 t  
31 tracteurs  
31 semi-remorques de c.u. 30 t

Ceci correspond à une capacité d'environ 1600t. La SAT, par contre, ne dispose d'une capacité que de 1100 t (fret solide) ainsi que de 300 m<sup>3</sup> de fret liquide. La CMTR n'a une Capacité de fret solide que d'environ 675 t- dont seulement 400 t utilisables.- et de fret liquide de 600 m<sup>3</sup> ( dont 400 m<sup>3</sup> utilisables). La plus grande partie des véhicules de la UNCTR est en outre relativement neuve.

Tout comme les sociétés publiques, l'UNCTR et la CTR ont des difficultés à travailler avec rentabilité. A côté d'un manque de marchés, c'est un mauvais taux de remplissage des véhicules par suite de défauts d'organisation - en particulier au niveau de la commercialisation- qui en est considérée comme la cause essentielle.

### 3.2.3 Les entreprises privées

Au niveau du transport de marchandises, il devrait exister à peu près 20 transporteurs, qui sont des entreprises privées et qui ne font pas partie des Coopératives. Elles ont presque toutes leur siège à Bamako. Quelques-unes possèdent aussi des succursales dans d'autres régions du pays où y sont stationnés en tous cas des véhicules. Plusieurs d'entre elles ont aussi un représentant à Abidjan.

Le nombre de véhicules qui sont en leur possession, varie. Il devrait s'élever approximativement à 10-20. Il s'agit en l'occurrence tant de camions-plateaux que de citernes.

Beaucoup de ces entreprises privées n'effectuent pas que des transports pour compte d'autrui mais aussi et surtout pour propre compte : le transport et l'import-export sont pratiqués simultanément.

La stagnation générale, notamment les cycles décrits au § 3.1.2.2 dans le transport semble mener chez les entreprises privées à une vétusté du parc de véhicules.

---

(1) Source : Dépouillement des Registres des cartes de transport, ONT.

## 4. ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT

### 4.1 Encadrement

#### 4.1.1 Généralités

Peu d'objectifs globaux furent cités dans le Plan Quinquennal 1974-1978, qui est encore en vigueur, en ce qui concerne la politique des transports routiers :

- l'établissement d'une relation étroite entre les projets du secteur transport et ceux des autres secteurs,
- l'accroissement de la capacité de transport par l'acquisition d'équipements conséquents dans les secteurs des routes etc...

De façon générale, on peut dire que le principe du marché libre règne plus ou moins dans le secteur des transports routiers. Le contrôle de l'état sur ce secteur n'est que partiel. Il n'existe pas de politique claire et nettement définie du côté de l'Etat.

#### 4.1.2 Législation et réglementation

##### 4.1.2.1 Législation-en-vigueur

L'ancienne législation routière coloniale est actuellement encore en vigueur. La nouvelle réglementation est toujours à l'état de projet, mais elle sera vraisemblablement approuvée dans le proche avenir. Par la suite toutefois les nouvelles dispositions, telles qu'elles sont provisoirement arrêtées, furent retenues.

##### 4.1.2.2 Signalisation et principes en matière de-conduite

Le Mali a adopté le système de signalisation routière, tel qu'il est défini par la Convention de Vienne. L'implantation de cette signalisation est dans son ensemble très faible. La signalisation verticale peut être considérée comme largement inférieure à 10 % de ce qui devrait exister. La signalisation horizontale est pratiquement inexistante.

La conduite s'effectue à droite. Le principe général de priorité est la priorité à droite.

##### 4.1.2.3 Permis de-conduire et usages en matière de-conduite

Le Mali possède tous les permis A1, A, B, C, D, E, F, auxquels il faut ajouter pour la conduite des véhicules à moteur de moins de 50 m<sup>3</sup> une autorisation de circuler, sanctionnée par une épreuve théorique simplifiée. Il n'existe pas de permis spécial pour les véhicules de gros tonnage ( type C1 en France).

Les conditions de l'examen pour les permis A, B, C, et D comprennent une épreuve orale théorique qui est complétée en cas de succès d'une épreuve pratique. La préparation aux permis de conduire s'effectue en auto-écoles (1)

Le Mali ne possédant pas de manuel du Code de la route à usage éducatif, les candidats ont recours à des manuels enseignant les dispositions du Code de la route français.

L'âge minimum requis pour les permis de conduire est de 14 ans pour les permis A1 et A, de 18 ans pour les permis B et C, et de 21 ans pour le permis D.

Comme beaucoup de pays africains, le Mali souffre d'un manque de discipline des usagers aux règles de la circulation, notamment en ce qui concerne le respect des limitations de vitesse et le respect des priorités. De nombreux accidents sont causés par l'habitude prise par les conducteurs de rouler au milieu ou sur la gauche de la chaussée. Cette habitude dangereuse est due au très mauvais état des chaussées. De nombreux cas de surcharge sont à constater. Il est probable que la diminution de la charge maximum à l'essieu de 13 à 11 t ne fait qu'aggraver cet état de choses, c'est-à-dire les usagers de la route violeront la réglementation plus souvent que jusqu'à présent. (2)

#### 4.1.2.4 Visites techniques

Tous les véhicules sont astreints à subir des visites techniques dans les délais suivants :

- véhicules de tourisme privés de plus de 3 ans d'âge : tous les ans,
- véhicules auto-écoles : tous les 6 mois,
- véhicules automobiles utilitaires, charge utile moins de 1 t : tous les ans,
- véhicules de transport public ou privé de personnes et de marchandises : tous les 3 mois,
- à chaque changement de propriétaire et à la suite de chaque accident grave.

Ces visites sont effectuées par la Division Contrôle Auto de l'ONT, à partir des constatations faites par un technicien spécialisé, et donnent lieu à un certificat de visite, qui doit être inscrit sur le carnet d'entretien du véhicule. Le Mali ne possède pas de centre technique équipé d'appareils de mesure modernes.

---

(1) Il est à noter qu'il n'existe que peu d'auto-écoles; elles sont mal équipées et sans véhicules munis d'une double commande .

(2) Ceci n'aura aucune réaction négative sur l'état des routes existantes. Sur les nouvelles routes par contre, qui sont prévues pour une charge à essieu moins élevée, on doit s'attendre à une détérioration du revêtement plus rapide vu la surcharge relativement plus fréquente.

#### 4.1.2.5 Documents de transport

Pour les véhicules de tourisme, les cinq documents suivants sont requis : permis de conduire, carte grise (véhicules de plus de 750 kg), certificat d'assurance, vignette, certificat de visite technique.

Les taxis et les voitures de place ont en plus : l'autorisation de transport (carte de transport) et la patente.

Les véhicules de transport public de marchandises et de voyageurs requièrent les documents supplémentaires suivants : carte de transport de couleur bleue pour le transport de marchandises et de couleur rouge pour le transport de personnes, délivrées par l'ONT, la lettre de voiture pour le transport de marchandises, le bon de chargement et le billet de sortie qui sont délivrés pour le transport de marchandises, après paiement d'une taxe, par le bureau régional de l'ONT.

La carte de transport obligatoire pour le transport privé de marchandises et de personnes que lorsque le transport concerné se trouve en concurrence avec le transport public.

#### 4.1.2.6 Réglementation des transports

##### a) Accords Inter-Etats

Les véhicules routiers maliens étant obligés d'emprunter les routes d'autres Etats pour transporter marchandises et voyageurs, des accords bilatéraux ont été conclus entre le Mali et la Côte-d'Ivoire, ainsi que la Haute-Volta, pour définir les conditions, assurer la réciprocité des avantages consentis et mettre en place des organismes communs.

Les Accords Inter-Etats, signés en 1978 à Abidjan entre le Mali et la Côte d'Ivoire, prévoient entre autres les dispositions suivantes :

##### - Transport de marchandises

La répartition des quota est de

- . 2/3 du tonnage pour les camions maliens,
- . 1/3 du tonnage pour les camions étrangers.

Cette répartition n'est applicable que lorsque le tonnage excède 1 000 t. Autrement, de 1 à 1 000 tonnes, le transport est à 100 % réservé aux véhicules maliens. Le montant des ristournes payable par les véhicules étrangers est égal au double du montant payable par les véhicules maliens.

##### - Transport de passagers

A l'instar des Accords Inter-Etats, il a été convenu de con-

vention expresse entre l'UNCTR et le Syndicat des Transporteurs de Côte d'Ivoire, que seuls les axes internationaux sont concernés pour le transport des passagers entre les Etats.

L'exploitation des axes nationaux est réservée aux véhicules immatriculés dans les deux états.

Néanmoins, compte-tenu de la vétusté du parc de véhicules malien à l'époque, l'UNCTR, avec le concours des autorités maliennes, avait accepté la remise des autorisations spéciales avec limitation de durée à certains véhicules immatriculés à l'étranger. La durée de séjour sur le territoire malien est limitée à 48 heures. Par contre, en Côte d'Ivoire, il n'est pas permis jusqu'à présent à aucun véhicule malien d'exploiter des axes nationaux ivoiriens.

#### b) Transports intérieurs

En principe, il n'existe pas de réglementation particulière pour le transport intérieur ( voir 4.1.2.8, réglementation professionnelle ).

Il n'y a pas de mesures d'interdiction de circuler au Mali, en dehors de celles à la suite des pluies. Celles-ci sont matérialisées par la mise en place de barrières de pluies qui interdisent la circulation pendant 2 heures aux véhicules de moins de 2 t, pendant 6 heures aux véhicules de plus de 2 t.

Le transport pour compte propre ne requiert aucune autorisation.

Les transports de matières dangereuses ne font l'objet d'aucune disposition dans la nouvelle législation.

#### c) Transports mixtes

Les transports mixtes sont autorisés et font l'objet de la part de l'ONT d'une carte de transport de couleur jaune.

Leur champ d'application est toutefois limité. Ils sont interdits sur les grands axes internationaux et sur certaines routes nationales. Les transports mixtes de gros bétail et de matières dangereuses sont interdits.

Ce type de transport, justifié dans des régions d'accès difficiles où seuls peuvent circuler des camions, a donné lieu à un certain nombre d'abus, notamment en ce qui concerne les conditions dans lesquelles les voyageurs sont transportés, juchés en grappes au-dessus de marchandises, sans sécurité ni confort.

Les autorités maliennes, conscientes du danger qu'ils représentent pour le public, envisagent d'interdire le transport mixte. Mais cette suppression d'un moyen de transport très répandu est évidemment dépendante de son remplacement par un système de transport plus convenable qui implique une organisation

appropriée, l'existence de routes et pistes en bon état ainsi qu'un flux de circulation qui permette une exploitation rentable.

#### 4.1.2.7 Poids et dimensions maxima autorisés

La réglementation encore en vigueur correspond à la réglementation française, dite de 13 t, en matière de poids et dimensions maxima autorisés. Mais dans le projet de code de la route envisagé - dans un souci d'harmonisation avec les réglementations des pays voisins et plus particulièrement avec la Côte d'Ivoire - les poids maxima par essieu seront ramenés à 11 t et le poids total roulant à un maximum de 32 t.

Cette dernière proposition relative au poids total maximum est discutable, car elle concerne les atelages lourds des tracteurs et semi-remorques qui sont ceux qui détériorent le moins les chaussées (leur charge étant répartie sur un grand nombre d'essieux).

Il faut noter que la réglementation actuelle, plus libérale que celle proposée, n'est déjà pas respectée. Il faut s'attendre à ce que les problèmes posés par la surcharge des véhicules soient accentués avec la nouvelle réglementation.

Pour faire respecter les poids maxima autorisés par essieu, on a passé commande de 2 ponts-basculés, qui seront implantés l'un à la frontière ivoiro-malienne, l'autre à l'intérieur du pays.

Toutefois il s'impose de faire la remarque que l'expérience de longues années faite dans d'autres pays en voie de développement a montré que le problème de la surcharge des véhicules ne peut être résolu de cette manière.

#### 4.1.2.8 Réglementation professionnelle

Fondamentalement il est à remarquer que sur le plan de la réglementation, la profession de transporteur public routier n'existe pas en tant que telle.

L'ordonnance N° 32 du 15 juin 1972, créant des taxes sur les transports publics de marchandises et de voyageurs, se réfère à la "réglementation en vigueur en matière de transport par automobiles pour voyageurs ou marchandises". Cette réglementation définit les conditions que doivent remplir les véhicules pour être autorisés à effectuer les transports. Elle considère l'activité même du transport et non ceux qui l'exercent.

L'accès à la profession est libre. Comme la plupart des pays de l'Afrique Ouest, le Mali ne pose pas de conditions de fond tenant, soit à limiter l'accès à la profession soit à s'assurer du niveau de connaissance de ceux qui l'exercent. Il n'existe aucune forme d'examen destiné à surveiller le niveau

de connaissance de la réglementation du transport et de la législation régissant la vie d'une entreprise, ni aucune action de perfectionnement dans ces domaines prévue pour ceux qui exercent déjà la profession.

En pratique, cela veut dire que quiconque - à l'exception des fonctionnaires - qui est en mesure d'acheter un véhicule, peut aussi effectuer des transports. La carte de transport nécessaire est accordée automatiquement et n'a d'utilité que statistique. L'affiliation à une Coopérative - extrêmement à recommander - est-elle accordée aussi plus ou moins automatiquement. Les fonctionnaires contournent l'interdiction de mener une activité annexe, en faisant immatriculer au nom d'un parent un véhicule qui leur appartient.

De cette situation résulte aussi qu'aucune distinction n'est faite entre transporteur pour propre compte et transporteur pour compte d'autrui, tous deux étant admis à exercer l'activité dite de "transport public" comme ils l'entendent, c'est-à-dire soit à titre exclusif, soit en concours avec une autre activité.

Les conséquences en sont souvent un excédent d'offres en capacité de transport et une rentabilité insuffisante des transports.

Les transporteurs qui, en tant que commerçants, effectuent des transports aussi bien pour propre compte que pour compte d'autrui, ne les effectuent pas d'après le principe de la rentabilité. Les déficits éventuels dans le transport sont, sans être chiffrés, absorbés dans le cadre des activités globales.

En règle générale, dans les établissements dits "à-véhicule-unique", sous forme d'activité secondaire, on ne se livre à aucune considération sur la rentabilité avant l'achat d'un véhicule. Le problème de l'amortissement en particulier passe inaperçu.

Ce qui explique aussi l'achat et l'exploitation de véhicules non rentables (1), le changement fréquent de transporteurs, les rotations minimales des véhicules et le manque de discipline lors du déroulement des transports (sécurité, rapidité, sûreté ...).

#### 4.1.3 L'Office National des Transports (O.N.T.)

##### 4.1.3.1 Bases législatives

L'Office National des Transports a été

---

(1) Véhicules pour lesquels les coûts de revient par km sont plus élevés que les tarifs par km.

créé par l'ordonnance N° 49/CMLN du 1<sup>er</sup> novembre 1972.

Son organisation et son fonctionnement sont définis par le Décret N° 164/PG -RM du 19 décembre 1972 (1).

#### 4.1.3.2 Les objectifs généraux

L'O.N.T. est chargée de :

- promouvoir et d'adapter le développement du secteur des transports aux objectifs de production,
- gérer le fret et de coordonner les transports pour obtenir le meilleur rendement économique et social.

#### 4.1.3.3 Organisation et fonctions

L'O.N.T. se compose des divisions/services suivants :

- division de la planification
- division d'Etudes
- division du contrôle technique
- des représentations régionales
- des représentations à Abidjan et à Ouangolodougou
- service comptabilité

Les champs d'activité essentiels des différents services se présentent comme suit :

##### Division de Planification

- Etablissement des programmes de transport
- Coordination entre les différents modes de transport
- Organisation de l'approvisionnement du pays en hydrocarbures
- Participation active à la répartition du fret, à l'organisation de la campagne agricole annuelle et à la commercialisation.

##### Division d'Etudes

- Centralisation et ramassage des statistiques diverses ( économiques et techniques ) intéressant le secteur des transports.
- Suite de l'évolution du parc des moyens de transport
- Elaboration des projets de tarification
- Elaboration des projets de textes législatifs et réglementaires régissant les activités de transport
- Coopération avec les services concernés en ce qui concerne l'élaboration des programmes d'entretien des voies de transport et des normes de sécurité ainsi que des conditions d'assurance.

---

(1) Voir rapport Organisation.

### Division du Contrôle Technique

- Délivrance des permis de conduire, des cartes grises, des autorisations de transport
- Contrôle technique des véhicules

### Représentations Régionales

- Coordination des transports dans les régions respectives
- Délivrance des cartes de transport et des contrats particuliers de transport
- Contrôle automobile
- Centralisation de toutes recettes de la Représentation Régionale
- Gestion du fret au départ de la région
- délivrance des billets de sortie et encaissement des taxes d'affrètement.

Les représentations à Abidjan et Ouangolodougou s'occupent essentiellement de la gestion du fret.

#### 4.1.3.4 Etat du personnel

L'état du personnel s'élevait en 1977 à environ 70, dont seuls 30 % de cadres.

Les Représentations Régionales, à l'exception de Bamako, ne sont occupées que par 2 ou 3 personnes, c'est-à-dire que le personnel standard est : le représentant, le commis/secrétaire, le planton/gardien.

La Division Contrôle-auto ne dispose comme personnel technique que d'un ingénieur en chef et de trois contremaîtres.

La Division Planification est occupée par un Chef de Division, un adjoint administratif et un Commis d'Administration.

La Division Etudes a 3 ingénieurs et un économiste.

#### 4.1.3.5 La Division de Planification

L'établissement de programmes de transport se présente comme suit :

Une fois par an est tenue une séance à laquelle participent les représentants de la RMCF, des transporteurs routiers, de la OPAM et de la SCAER. Cette séance sert à établir pour l'année en cours un programme d'importation et d'exportation des différentes marchandises comme l'ont projeté les entreprises.

On va pour cela tenir compte des moyens de transport qui seront vraisemblablement disponibles (capacité des moyens de transport RCFM et routier) et définir les déficits ou les excédents en Capacité qui pourront se produire.

Suite à cette séance de planification générale seront tenues des séances chaque semaine de l'année- en présence des représentants cités à la page précédente- au cours desquelles sera traité l'état des affaires en cours.

En général, pour l'évaluation de la capacité offerte, on ne tiendra compte que des véhicules gros porteurs.

La planification des importations d'hydrocarbures en provenance d'Abidjan va s'effectuer sous une forme analogue à celle-ci, c'est-à-dire qu'entrent dans la projection d'un côté la planification des pétroliers et de l'autre la capacité en citernes.

En ce qui concerne la répartition du fret, organisation de la campagne agricole et de la commercialisation, cf 4.2.

Il faut noter qu'en vue de l'importance que l'on accorde à la planification dans le secteur des transports, la Division de planification est, en ce qui concerne l'effectif de son personnel, sous-occupée.

#### 4.1 .3.6 Le fonctionnement de la Division d'Etudes et de Statistiques

En comparaison avec la Division de Planification, la Division d'Etudes et de Statistiques est mieux équipée en personnel. Ses activités semblent s'être amplifiées au cours des dernières années. On citera entre autres :

- Statistiques du parc national des véhicules de transports publics
- Adaptation et révision des divers barèmes de transport et de transit via Abidjan et Dakar,
- Participation à l'assistance technique pour la mise en place des Bureaux de Fret,
- Projets d'Ordonnance, de Décret, de statut portant sur la création d'un Office de Gestion des Entrepôts Maliens en RCI,
- Participation à l'élaboration de l'Arrêté portant la révision des tarifs de transports des marchandises et produits en République du Mali (1)
- Elaboration de l'Arrêté portant la classification tarifaire des routes et homologation des distances routières (1)
- Elaboration d'une note expliquant les tarifs des transports routiers de marchandises solides et des hydrocarbures
- Elaboration d'un projet d'augmentation des tarifs de transport des voyageurs
- Elaboration d'un arrêté fixant les droits d'immobilisation des véhicules lors du transport des marchandises et des produits

---

(1) Ces activités sont une suite de l'Etude du Transport Routier de Marchandises de Tractionnel.

On peut faire les remarques-critiques suivantes sur le fonctionnement de cette Division d'Etudes :

#### Centralisation et ramassage des statistiques

- Il n'existe pas de définitions ni d'objectifs se rapportant aux statistiques, aux données économiques et techniques qui seraient utiles à une analyse du secteur des transports et qui seraient nécessaires pour la planification dans ce domaine de la part de l'ONT. On collectionne généralement des données et des documents pour des projets bien déterminés dans un but bien précis.
- La transmission et la mise à disposition de données de nature économique et technique par les autorités publiques, les institutions d'états et privées et les entreprises fonctionnent de façon insuffisante.
- Il n'y a pas de centralisation de statistiques et de documents pour l'ensemble des Divisions des ONT. Chaque Division collectionne elle-même ces documents et travaille indépendamment.
- L'ordre et la classification des documents existants sont défectueux et empêchent très souvent de disposer des données souhaitées rapidement.

#### Suivis de l'évolution du parc des moyens de transport

Comme il a été mentionné au § 3.1, il est actuellement difficile de vérifier le parc de moyens de transport routier. La Division d'Etudes n'a jusqu'à présent évalué que les cartes de transport selon l'émission nouvelle et leur renouvellement. Depuis l'année dernière, on s'efforce davantage à enregistrer correctement la nouvelle immatriculation des véhicules.

#### Elaboration des projets de tarification

- On est arrivé à une élaboration consolidée des tarifs de transports seulement à la suite de l'Etude du Transport Routier de Marchandises, Tractionnel 1977. Cette première ne concerne cependant que la circulation des marchandises. L'élaboration d'une réglementation tarifaire dans le transport des passagers est encore au stade de la préparation.

#### Elaboration de projets, de textes législatifs et réglementaires

- Comme il a été précité, de nombreux projets ont été élaborés. Concernant ce ressort, cf rapport Organisation.

#### Programme d'entretien... etc

- En raison des documents mis à la disposition par l'ONT ainsi

que des rapports annuels, aucune activité n'a été enregistrée dans ce domaine jusqu'à présent.

On fera les remarques suivantes sur le fonctionnement de la Division d'Etudes :

- Il n'existe pas de planning à moyen terme pour les projets et travaux à exécuter
- Les projets élaborés dans le passé ne seront pas poursuivis en vue d'une évaluation des résultats.
- Au sein du service, il n'existe pas de structure clairement définie par catégorie professionnelle et par fonction des sections et des employés. C'est pourquoi les collaborateurs ont tendance à travailler dans une certaine mesure indépendamment en expert individuel.
- Le flux d'informations à échanger entre les collaborateurs et entre la Division d'Etudes et les autres services de l'ONT nécessite quelques améliorations.
- Les locaux mis à la disposition de la Division d'Etudes ainsi que l'équipement des bureaux sont insuffisants. Si l'on considère le ressort d'activités qui y sont effectuées. Une augmentation du nombre d'effectifs du personnel serait souhaitable.
- Il n'existe pas d'équipement fondamental de littérature professionnelle.

#### 4.1.3.7 Le fonctionnement effectif de l'ONT en matière de contrôle-auto et circulation routière

Sans entrer davantage dans les détails en ce qui concerne le fonctionnement du contrôlé-auto et de la circulation routière, il s'impose de faire ici quelques remarques à ce sujet (1).

#### Délivrance de cartes grises

Dans le cadre de "l'Assistance Technique, Réorganisation de la Division Contrôle-Auto", différentes imperfections ont été éliminées, telles que :

- Les retards importants dans l'établissement des cartes grises
- celles concernant la vérification et le circuit des cartes grises
- l'état incomplet du Régistre des cartes grises à la Division d'Etudes.

Toutefois, les critiques suivantes sont encore à l'ordre du jour :

- Le Régistre des cartes grises est peu utilisable étant donné que les inscriptions se font en mélangeant tous les véhicules et toutes les Régions.

---

(1) Comparer aussi : Assistance Technique au Ministère des Transports et des Travaux Publics, Office National des Transports, Réorganisation de la Division contrôle-Auto

- Il n'est pas possible de déterminer combien de véhicules sont retirés chaque année de la circulation. L'article dans le projet du code de la route prévoyant que la carte grise doit dans ce cas être rendue, est, avec l'organisation actuelle, pratiquement impossible à appliquer.

- Il n'est pas possible non plus de déterminer quel propriétaire - qu'il soit privé, Administration ou Entreprise - a fait immatriculer combien de véhicules.

#### Délivrance des permis de conduire

Il semble que l'octroi des permis de conduire ne se fasse pas en général de manière très sérieuse. A Bamako, les examens oraux se font sous forme d'interviews, où le candidat se trouve en face d'un inspecteur, en général sans témoins. L'équipement délivré pour remplacer cette forme d'examen par le système de questionnaire avec projection de diapositives(1) n'a jamais été utilisé. Cependant, il est à remarquer que ce matériel, sous la forme existante, est peu adapté à la situation au Mali. Il nécessite un remaniement pour être utilisable pour les examens.

L'examen pratique de conduite se fait à Bamako sur la voie publique, sur des véhicules sans doublecommande mis à disposition par une auto-école. L'examen pratique dure en moyenne quatre minutes par candidat : il s'agit d'une marche avant et d'une marche arrière dans une artère pratiquement sans circulation. Ceci n'est nullement suffisant pour juger de la compétence des candidats.

Dans les Régions, les examens se font même moins sérieusement. Les activités de contrôle-auto sont effectuées jusqu'à présent par les Directions Régionales de l'Infrastructure et des Transports. Un examen pratique n'a pas lieu. Les examens oraux sont des "interviews". La pénurie en personnel à formation spéciale ne contribue pas à augmenter l'efficacité de ces examens.

Un grand nombre de dossiers est en attente depuis des années. C'est pourquoi la pratique du " permis provisoire " est largement répandue. Par la méthode des prolongements et des renouvellements, les permis provisoires deviennent ainsi en fait des permis ordinaires.

#### Contrôle technique des véhicules

Le contrôle technique des véhicules se fait à Bamako sur un terrain qui n'est nullement aménagé à cet effet. Il n'y a aucun appareillage pour contrôler au moins ceux des défauts du véhicule qui affectent le plus la sécurité routière (freins, direction, phares etc...). Le personnel disponible pour effectuer les visites techniques est absolument insuffisant pour faire un contrôle sérieux de tous les véhicules.

La situation est encore plus catastrophique dans les Régions : en fait, les contrôles techniques sont inexistants.

---

(1) Comparer aussi : Assistance Technique au Ministère des Transports et des Travaux Publics, Office National des Transports, Réorganisation de la Division Contrôle-auto

Après chaque visite technique, un cachet est apposé dans le cahier accompagnant le véhicule. Il semble que très souvent le cachet soit apposé sans qu'une visite technique ait eu lieu.

Aucun registre ou fichier n'est tenu des véhicules qui se sont présentés au contrôle technique. Il est donc impossible de vérifier si tous les véhicules qui sont supposés passer au contrôle le font vraiment. Aucun contrôle ultérieur ne s'effectue sur les véhicules déclarés inaptes à la circulation.

Si l'on compare le parc des véhicules effectuant des transports publics - où l'obligation existe d'effectuer un contrôle tous les 3 mois - avec le nombre des contrôles approximativement effectués, on arrive à la conclusion que moins de 10 % de tous les véhicules sont soumis à la visite technique.

#### Délivrance des cartes de transport

Comme cela fut déjà exposé sous le point 3.1.2, les Registres ainsi que les copies des cartes de transport sont incomplets au point de vue du nombre et des inscriptions.

Les copies des cartes de transport des différentes Régions n'arrivent souvent qu'avec beaucoup de retard à destination, ce qui fait que le Registre n'est pas à jour. Les cartes de transport délivrées dans la 6. et 7. Région ne sont pas portées du tout au Registre. Les inscriptions se font dans l'ordre de délivrance des cartes de transport.

Bien que depuis 1978 de nouvelles cartes aient été délivrées en majorité lors du renouvellement, on trouve encore dans les vieux Registres ( 5 au total depuis la délivrance de la carte n° 1 en 1974 ) des inscriptions de renouvellement. Même le dernier Registre n'offre la place que pour inscrire les renouvellements pour 3 ans.

Il faut donc examiner tous les Registres pour déterminer par ce moyen combien de cartes de transport ont été délivrées et renouvelées au cours d'une année.

La recherche de la répartition selon les types de véhicules ou les propriétaires n'est possible qu'en fournissant un travail certain. Ces dernières années, même l'inscription habituelle de la marque du véhicule fut omise.

Une constatation positive est qu'un seul employé spécialisé a procédé principalement aux inscriptions l'année dernière et ceci d'une écriture bien lisible.

Les copies des cartes de transport ( sur papier pelure ) ne comportent pas de formules imprimées, mais seulement le double des transcriptions faites à la machine à écrire. Elles sont classées par Région, et dans les Régions par types de véhicule. Cet agencement n'est malheureusement pas toujours respecté. Il manque, pour archiver ces copies, aussi bien des sous-chemises que des cartons de boîtes à archives.

## Projet du code de la route

D'après les informations obtenues, le nouveau code de la route est en passe d'être publié. Un débat détaillé sur ce code dépasserait sans aucun doute le cadre des études actuelles. On ne fera donc ici que quelques remarques d'ordre général.

Il est certainement louable qu'une harmonisation des dispositions maliennes avec celles des pays voisins, ainsi qu'une précision plus grande en matière de circulation routière se fassent avec ce nouveau code.

Il est toutefois à craindre que l'adoption de ce code dans la pratique se heurte à des difficultés considérables. Le nouveau code représente un ouvrage volumineux qui comporte d'innombrables règlements de détail, et qui s'adresse par le style à des gens possédant une très bonne formation scolaire. Mais ces conditions ne sont pas remplies par la plupart des gens qui auront à s'en servir ( chauffeurs, petits transporteurs ); beaucoup d'entre eux ne savent ni lire ni écrire et ne connaissent que le dialecte local.

Et son exécution sur le plan administratif ( voir carte grise, visite technique, etc... ) n'est pas encore résolue.

Le code de la route, dans sa forme sous les conditions actuelles, est à considérer comme étant peu adapté à la situation locale.

### 4.1.3.8 Les Représentations Régionales

Comme nous l'avons vu au § 4.1.3.3., les Représentations Régionales effectuent en grande partie les mêmes travaux que la centrale des ONT à Bamako. Des activités des Représentations Régionales, on note(1) :

#### Organisation des transports et gestion du fret

Il paraît que depuis 1976, les Représentants Régionaux participent d'une manière plus active à l'organisation des transports notamment dans le cadre de la commercialisation et l'évacuation des produits agricoles. Avant, ils ne veillaient qu'au paiement de la taxe de transport mais n'avaient pris aucune disposition pour faire effectuer en premier lieu les transports prioritaires ou pour faire coordonner le fret aller et retour.

---

(1) voir aussi § 4.1.3.7. et 4.2 ainsi que le rapport Organisation.

Depuis 1976, des Commissions de transport fonctionnent dans la meilleure partie des Régions. Ces Commissions sont présidées par le Gouverneur ou son Représentant et tous les organismes concernée par les Transports y sont représentés, p.e. SOMIEX, OPAM, OPERATIONS, CMTR, Coopératives des Transporteurs routiers, Gendarmeries, Police. Les Représentants Régionaux y jouent un rôle de coordinateur et veillent au respect des décisions prises

Selon l'avis des Autorités et Services, la Création de ces Commissions a permis de faire effectuer les transports dans de bien meilleures conditions qu'avant.

Afin que la distribution du fret se fasse d'une manière plus équitable entre les transporteurs et les différents organismes possédant un parc de véhicules commerciaux, on est en train de créer des Commissions pour la répartition du fret dans toutes les Régions. Ces Commissions se composent de la même façon que les Commissions de transport.

#### Encaissement des taxes d'affrètement

Depuis 1976, on a noté une augmentation des recettes sur les taxes d'affrètement. Cette augmentation était une conséquence d'une meilleure participation des Représentations Régionales à l'organisation des transports et d'un contrôle efficace des activités des transporteurs par les Représentants Régionaux.

On peut remarquer les points critiques suivants :

- Le contrôle des Représentations Régionales sur les Transports à l'intérieur des Régions existantes est insuffisant.
- Une poursuite systématique et un contrôle des activités des Représentations Régionales par la Direction à Bamako serait souhaitable.
- Les Représentations Régionales sont insuffisamment équipées tant sur le plan des effectifs du personnel que sur les moyens de transport mis à leur disposition ainsi qu'en matériel de bureau, fournitures. Les moyens financiers qui assureraient une meilleure exécution et une extension des travaux fructifiants sont également insuffisants.

#### 4.1.3.9 Le fonctionnement en matière de statistiques et d'archives

En général, les méthodes d'enregistrement pratiquées actuellement sont partiellement incommodes, confuses et peu efficaces pour dresser, exploiter, tenir à jour des statistiques correctes. Ceci porte atteinte aussi à la qualité des études dans le secteur du transport ( p. ex. l'organisation des campagnes agricoles ).

Un système net, du matériel et une classification manquent pour archiver les documents. Les documents de travail et la correspondance se trouvent (souvent mélangés) dans des chemises sans indication du contenu. Ceci concerne toutes les Divisions. Des archives centrales n'existent pas.

On ne peut que souligner clairement quelle importance devrait être accordée à l'existence, l'état complet et la possibilité de disposer rapidement de données et de documents pour l'ONT. Les documents incomplets ne font que rendre difficile l'activité des ONT concernant la planification et augmentent le risque d'énormes fautes dans ce domaine.

## 4.2 Organisation et fonctionnement des transports de marchandises

### 4.2.1 Généralités

Dans le cadre de l'Etude du Transport Routier de Marchandises, République du Mali, établie par Tractionel en 1977, on a étudié de façon détaillée ce secteur inclu dans tous les transports.

Les chapitres suivants donnent un résumé en substance des résultats de cette Etude qui fut complétée par les modifications ayant eu lieu entre-temps.

Les activités et les interventions de l'Etat sont en général très poussées en ce qui concerne l'adaption de l'offre et de la demande, le déroulement des transports, la garantie de l'approvisionnement du pays et l'exécution des exportations.

Ceci concerne aussi bien les transports internationaux et nationaux.

En ce qui concerne le transport de marchandises, on distingue 3 différents types :

- les transports internationaux
- les transports intérieurs de commercialisation
- les transports intérieurs de distribution

### 4.2.2 Types, lignes et fréquences

#### 4.2.2.1 Les transports internationaux

Les transports internationaux sont d'une extrême importance pour la République du Mali vu sa situation comme pays enclavé, et ont une part considérable au volume total des transports. (1)

Les transports routiers internationaux se divisent en substance en 2 catégories :

- L'importation des produits de première nécessité ( Les hydrocarbures occupant une place à part ).
- L'exportation des fibres et graines de coton.

La part, de beaucoup prépondérante, des importations et exportations a pour origine et destination la Côte d'Ivoire. Des importations et exportations en provenance et

---

(1) Comme il a été établi dans l'Etude du Transport Routier de Marchandises; "Tractionel" 1977, les transports internationaux représentent 23 % du tonnage total et 39 % des Tonnes-km.

en direction d'Abidjan se font par route sur le trajet via Ouangolodougou. Pour les exportations, il s'agit surtout de fibres et graines de coton au départ de Kimparana, Koutiala, Ségou et Sikasso. Pour les importations Bamako et la 2<sup>ème</sup> Région, la destination est la plus importante, c'est-à-dire que la plus grande partie de la circulation se situe sur l'axe Bamako-Bougouni-Sikasso-Zegoua.

Bamako doit à sa position capitale des rentrées importantes d'argent, il n'est donc pas étonnant qu'il soit le plus gros foyer de consommation de tout le territoire. A cela s'ajoute son rôle de distribution, notamment pour les marchandises importées par la SOMIEX, qui assure l'approvisionnement et la distribution des produits de première nécessité (sel, sucre, savon, huile, et produits divers d'alimentation à l'exclusion des céréales). Très souvent, les marchandises venant d'Abidjan transitent d'abord par Bamako sauf pour la 3<sup>ème</sup> Région (Sikasso), ce qui constitue un détour de 320 km pour la redistribution vers la 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> Région.

Une part, beaucoup moins importante, des transports internationaux a pour origine-destination la Haute-Volta. L'approvisionnement de la 7<sup>ème</sup> Région Gao a lieu en partie par le trajet via Niamey de Cotonou (Bénin).

En ce qui concerne les échanges avec la Côte d'Ivoire, les véhicules utilisés sont en général de forte capacité : 20 t et plus. Sur ce parcours seront mis en circulation les semi-remorques ayant une charge utile de 30 t. La partie prépondérante des transports sera effectuée entre novembre et mai, bien que l'état des routes permettrait tout à fait, d'assurer le transport aussi pendant la période des pluies. Pendant cette saison, deux facteurs empêchent cependant d'assurer les transports :

- Les capacités de stockage sont insuffisantes au point de départ (usines de la CMDT) et à l'arrivée notamment à Ouangolodougou,
- Le fait que la plupart des camions ne soient pas bâchés.

Les transports s'effectuent par véhicules appartenant à la SOMIEX, à la CMTR et aux transporteurs privés. Pour ces derniers, il s'agit souvent d'entreprises assez importantes - 10 à 40 véhicules - à capital étranger et travaillant en dehors des coopératives.

A l'intérieur des transports internationaux, les hydrocarbures représentent un cas spécial.

Actuellement, l'importation des hydrocarbures se fait par voie routière d'Abidjan pour les besoins des 3, 4, et 5<sup>èmes</sup> Régions et une partie des besoins de la 2<sup>ème</sup> Région et Bamako (1). L'approvisionnement de la 7<sup>ème</sup> Région Gao se fait exclusivement par voie routière de Parakou. Jusqu'en 1975, on importait également des hydrocarbures par voie routière de Bobo-Dioulasso surtout à destination des 4 et 5<sup>èmes</sup> Régions.

---

(1) Une partie des importations des besoins de la 2<sup>ème</sup> Région se fait par chemin de fer à partir de Dakar.

Le transport d'hydrocarbures est assuré en général par des citernes d'une capacité de 30 m<sup>3</sup>. Les transporteurs sont aussi des entreprises privées comme la CNTR et le SAT.

En se basant sur les résultats de l'enquête OD, les fréquences pour les transports internationaux se présentent comme suit : (1).

	Camions		Semi-remor.		Citernes		TOTAL	
	HV	CI	HV	CI	HV	CI	véh.-lourds HV	CI
1 ère Région	-	-	-	-	-	-	-	-
2 ème Région	1	26	-	175	-	84	1	285
3 ème Région	1	18	2	47	-	35	3	100
4 ème Région	2	3	-	9	-	20	2	36
5 ème Région	5	9	3	33	-	8	8	50

HV : Haute-Volta  
CI : Côte d'Ivoire

Pour la 7ème Région Gao, selon les comptages routières de Travaux Publics, les fréquences sur le trajet Gao-Labbezenga sont comme suit :

1976	:	total poids lourds ( mois janvier )	=	3 *
"		( mois juin )	=	6 *
1978		"	=	10 *

Entre le Mali et la Guinée ainsi que le Mali et le Sénégal, il n'y a pas de trafic international de marchandises routier.

#### 4.2.2.2 Les transports intérieurs de commercialisation

Le transport de ramassage depuis les champs jusqu'au point de regroupage se fait en général par le cultivateur à l'aide de charettes ou à dos d'âne. Pour le Mil, le paddy et la canne à sucre, il a lieu parfois au moyen d'attelages de 3 à 5 t.

(1) voir Rapport Annexe 1, Les Enquêtes Routières

\* : moyennes par jour dans les deux sens

Les transports de drainage de la production agricole à partir du point de regroupement se font tant pour compte propre que pour compte de tiers. La destination est variable suivant le produit, c.a.d. il s'agit du point d'achat pour les arachides, pour le coton, les usines de traitement, pour la canne à sucre les sucreries, pour le mil les magasins de l'OPAM pour le paddy des usines de décorticage.

A cause du mauvais état des routes et pistes, les véhicules sont en général de faible capacité : 6 à 12 t de c.u.

Les véhicules utilisés pour le drainage de la production agricole appartiennent pour 80 % aux organismes s'occupant de la commercialisation.- Opération Arachides, opération Riz, Office du Niger, CMDT etc - et 20 % à des transporteurs privés pour la très grande majorité groupés en coopératives.

La situation plus détaillée pour les différents produits se présente comme suit :

#### Arachides

La distance moyenne du point de regroupage au point d'achat est de 25 km. Les transports se font avec des camions de 5 à 8 tonnes. Le chargement et déchargement sont effectués par les paysans.

#### Mil

Dans les zones couvertes par les Opérations, le point de regroupage constitue en même temps les points d'achat. Les achats sont effectués exclusivement par l'OPAM. Les stocks seront rendus aux chef-lieux d'Arrondissement et restent propriété de l'OPAM. Toutefois, les opérations de Développement spécialisées commercialisent pour le compte de l'OPAM dans leurs zones d'intervention. Les transports se font aussi à l'aide de camions de 5 à 8 tonnes, appartenant à des transporteurs privés.

#### Paddy

Production commercialisée par O.N. : la distance moyenne des lieux de battage aux usines de décorticage est de 30 km et les transports se font uniquement par les véhicules de l'O.N.T., production commercialisée par O.R : Les transports sont faits par l'O.R., la distance moyenne est de 20 km.

#### Coton

La distance moyenne des points d'achat jusqu'aux usines de la CMDT (à Bougouni, Fana, Kimparana, Ségou et Sikasso) est de 100 km. Les transports sont effectués en majeure partie par des véhicules de la CMDT, le reste par les privés.

En général les transporteurs privés (professionnels) obtiennent une meilleure rotation des camions. Il s'agit en effet de petites entreprises où le propriétaire conduit son propre véhicule dont l'entretien est mieux assuré et à des frais moins élevés que dans les garages des organismes dont la structure est souvent assez lourde. Ces transporteurs n'hésitent pas à aider en chargeant et

en déchargeant des camions, ce qui n'est pas le cas avec les chauffeurs des Opérations. Le transporteur privé fera également un effort pour trouver du fret retour. L'inconvénient du système est que le transporteur privé ne respecte pas toujours ses engagements et abandonne facilement son travail s'il trouve des transports plus lucratifs ailleurs.

Pour l'évacuation à partir des points d'achat ou des usines, le transport se fait presque exclusivement pour compte de tiers. Pour les arachides, il s'agit des transports à partir des points d'achats ou des seccos de décorticage vers les huileries. Les transports s'effectuent par l'O.A.C.V. et la SOMIEX avec des véhicules des transporteurs privés. La distance moyenne est de 40 km dans la 1<sup>ère</sup> Région de 50 km dans la 2<sup>ème</sup> Région et de 500 km dans la 4<sup>ème</sup> Région. Vu le mauvais état dans la 1<sup>ère</sup> Région, les transports se font avec des camions de 7 à 10 t de c.u., par contre, dans les 2 et 4<sup>èmes</sup> Régions où les routes sont en meilleur état, des camions de tonnage moyen de 10 à 20 t sont utilisés.

Pour le mil, il s'agit de transports à partir des magasins de l'OPAM. Ces transports s'effectuent par l'OPAM avec ses propres véhicules et ceux de la CMTR ainsi que des transporteurs privés. Comme les routes sont relativement bonnes, des véhicules de tonnage moyen (10 à 20 t) sont utilisés.

Pour le riz, la situation est la même.

Pour le coton, il s'agit des transports à partir des usines de traitement du coton brut. Ces transports s'effectuent par la SOMIEX avec ses propres véhicules, ceux de la CMTR et ceux de transporteurs privés.

Pour le sucre, il s'agit des transports à partir des sucreries. Les transports sont assurés par la SOMIEX avec ses propres véhicules.

En résumé, on peut dire que 70 % des camions utilisés pour l'évacuation de la production agricole appartiennent à des transporteurs privés pour la grande majorité groupés en coopératives et 30 % à des Opérations et Organismes publics.

Les transporteurs privés font un effort pour trouver du fret retour, en général des produits de première nécessité pour les succursales de la SOMIEX. Toutefois, le développement de parc de la SOMIEX a rendu plus difficile l'obtention du fret retour.

La coordination entre les transports dans le cadre de la commercialisation et de la distribution est cependant en général très mauvaise. Tandis que les transports de drainage de la production agricole (transports à l'intérieur des cercles) s'exécutent de novembre à mars, l'évacuation (transports à l'intérieur des Régions et vers les régions limitrophes) se fait entre décembre et avril. Par contre, la distribution se fait de mars à mai. Si l'on atteint une meilleure coordination des différentes sortes de transport, une utilisation essentiellement meilleure des véhicules

serait possible ( moins de retour à vide ).

Les difficultés et les problèmes incombant à la commercialisation concernent les points suivants :

- capacité insuffisante de petits porteurs
- mauvais état des véhicules des Opérations et Organismes ( par conséquent : temps d'immobilisation très élevé et impossibilité de respecter les plannings )
  - mauvaise rotation des véhicules
  - immobilisation inutile des véhicules à l'enlèvement et au déchargement des produits ( défauts de main-d'oeuvre et insuffisance de stockage)
- immobilisations abusives de la part des transporteurs privés à la suite de tarifs insuffisants
- mauvais état des pistes (85 % des pistes ne sont pas entretenues et rendent de ce fait l'accès aux secteurs impossible ou bien avec tous les risques de dommage. )
- manque d'organisation et de coordination du système de collecte des produits au niveau de certains organismes
- faible tonnage ou inexistence des tonnages à ramasser dans certains points annoncés, obligeant les véhicules à retourner à vide ou parfois avec 500 kg de charge sur un camion de 10 t ou bien à effectuer de grands détours ( aller et retour jusqu'à ce que le chargement soit conduit au point de regroupement ).
- non- respect des engagements par les transporteurs privés
- arrivée tardive des sacs
- arrivée tardive des fonds pour l'achat de produits
- mauvaise organisation à la réception des usines
- écarts entre les prévisions et la réalité sur les quantités à commercialiser.

Il convient d'ajouter que beaucoup de ces facteurs sont cohérents et s'influencent les uns les autres.

#### 4.2.2.3 Les transports intérieurs de distribution

Les transports intérieurs de distribution concernent :

- Les transports à l'intérieur des Cercles
  - . la distribution des produits de 1 ère nécessité vers les Arrondissements
  - . la distribution des céréales vers les Arrondissements

- Les transports à l'intérieur de la Région
  - l'approvisionnement des succursales de la SOMIEX dans les chef-lieux de Cercle au départ des chef-lieux de Région ou des lieux de transbordement le long du chemin de fer ( 1ère Région)
- Les transports entre les Régions
  - l'approvisionnement des succursales de la SOMIEX dans les Régions au départ de Bamako, Ouangolodougou et Koulikoro
  - l'approvisionnement des magasins de l'OPAM dans les Régions et cercles en céréales lorsque la production de la Région n'est pas suffisante
  - l'approvisionnement des Régions et Cercles en hydrocarbures au départ de Bamako.

Les importations des produits de première nécessité s'effectuent par la SOMIEX soit de Dakar par chemin de fer, soit par Abidjan par chemin de fer jusqu'à Ouangolodougou et au-delà par camion ou directement par camion.

Très souvent, les marchandises venant d'Abidjan transitent d'abord par Bamako avant d'être réexpédiées. Ceci constitue un détour de 320 km pour les succursales de la 4ème Région et de 540 km pour les succursales de la 5ème Région.

Les transports de produits de première nécessité vers les régions se font par la SOMIEX jusqu'au niveau des chef-lieux des Cercles, à l'intérieur des Cercles la plupart par des privés.

La SOMIEX effectue les transports avec ses propres véhicules et ceux de la CMTR ainsi que des transporteurs privés. Les commerçants assurent les transports soit avec leurs propres véhicules soit par les transporteurs privés.

La distribution des marchandises de la SOMIEX vers la 6 et 7ème Région est effectuée par bateau à partir de Mopti.

Les transports de marchandises à l'intérieur des Cercles vers les Arrondissements se fait pour la plupart, par des commerçants privés. Vu le mauvais état des routes, ces transports sont exécutés par des camions de faible tonnage souvent très vétuste.

Les transports de céréales vers les centres urbains s'effectuent par l'OPAM avec ses propres véhicules et ceux des transporteurs privés.

Etant donné que les véhicules utilisés pour le drainage de la production agricole restent souvent, pendant toute la durée de la campagne de commercialisation, à l'intérieur d'un Cercle, il est indispensable de disposer de carburant dans tous les Cercles du pays. Mais sur la totalité des Cercles du Mali 45 % ne possèdent pas d'installations de stockage de carburants ou ne sont pas approvisionnés régulièrement.

Etant donné que l'accès de beaucoup de cercles est très difficile à cause du mauvais état des routes, l'approvisionnement par des camions-citernes de forte capacité n'est pas possible. Actuellement, les stations à l'intérieur des Régions sont approvisionnées au départ de Bamako par des camion-citernes de faible capacité (12 à 15 m<sup>3</sup>) ou par fûts. Cette situation entraîne au détour de 250 à 400 km selon l'endroit et les transports par fûts occasionnent une augmentation du fret de 5 % lors du transvasement .

#### 4.2.3 Utilisation de véhicules, taux de rotation et remplissage de véhicules

D'après les enquêtes Origine/Destination effectuées en 1976 par Tractionel et en 1978 par les Consultants dans le cadre de l'élaboration du Plan du Transport du Mali et confirmées par l'analyse des transports routiers, le taux de chargement des véhicules est assez faible.

Selon l'enquête 1976, les taux de remplissage sont les suivants :

-	<u>Pour les camions de 4 à 12 t</u>	
	▪ 1 <sup>ère</sup> Région	53 %
	▪ Moyenne autres Régions	64 %
	▪ Moyenne nationale	61 %
	<u>Pour les poids lourds</u>	
	▪ Moyenne nationale	53 %
-	<u>Taux de remplissage moyen</u>	
	<u>tous véhicules</u>	56 %

Selon l'enquête 1978, les taux de remplissage sont les suivants :

	<u>Fourchettes</u>	<u>Moyenne nationale</u>
camions	26-53 %	43 %
semi-remorques	16-83 %	43 %
citernes	45-76 %	57 %

Les écarts entre ces deux résultats s'expliquent par le fait que l'Enquête de Tractionel fut effectuée entre février et avril c'est-à-dire lorsque la campagne de commercialisation battait son plein alors que l'enquête de 1978 a eu lieu au début de la campagne de commercialisation.

On ne peut que constater d'une manière générale que les taux de remplissage pourraient être sensiblement améliorés. Même si dans la pratique, le taux de remplissage idéal- ou

les importations et les exportations d'une Région ainsi qu'à l'intérieur d'une Région, coïncideraient pour le lieu et dans le temps - ne peut être atteint, les taux de remplissage pourraient être nettement plus élevés s'il y avait :

- pour les transports à l'intérieur du pays, une meilleure coordination entre les transports dans le cadre de la commercialisation de la production agricole et dans le cadre de la distribution des marchandises,
- Pour les transports internationaux, une meilleure coordination entre les transports d'exportation des fibres et graines de coton et l'importation des produits de première nécessité.

Selon les enquêtes de Tractionel, le taux de remplissage pourrait être de 65 % pour les transports à l'intérieur du pays et de 70 % pour les transports en provenance et vers la Côte d'Ivoire.

Il faut cependant noter que la tendance à l'augmentation des transports pour compte propre des entreprises d'état qui se dessine nettement, ne favorise pas l'amélioration de la coordination des Transports et ne réduit pas pour autant le nombre de voyages à vide au retour.

Le taux de rotation de véhicules est aussi assez faible et cela pour les raisons suivantes :

- non-respect du programme établi par suite de déficiences répétées des véhicules ;
- absence des aires aux points de regroupement et aux points d'achat pour aider au chargement des véhicules par suite de non-respect du programme ;
- manque de personnel et d'équipement aux lieux de déchargement ,
- manque d'espace de stockage aux lieux de déchargement,
- absence d'installations de stockage de carburant dans de nombreux cercles d'où obligation pour les camions de faire d'importants détours,
- allongement des circuits par suite de décisions prises sur le plan national sans tenir compte de la situation locale,
- manque général d'organisation.

Si l'organisation des transports était améliorée , la rotation des véhicules pourrait être deux fois meilleure par rapport à la situation actuelle.

#### 4.2.4. Capacité de transport et besoin en transport

La situation du parc de véhicules existant pour les transports routiers de marchandises et les besoins à court et moyen terme se présentent selon l'étude Tractionel et les chiffres actuels de 1978 comme suit :

	Parc existant			Besoins	
	1976		1978	1978*	1981**
	Total	bon état			
Camions de moins de 10 t	811	334	616	587	837
Camions de .10 à 20 t	464	295	263	479	680
Camions de 20 t et plus	258	a)	442	224	319
Sous total	1533		1321	1290	1836
Citernes de moins de 15 m <sup>3</sup>	6	3	12	12	15
Citernes de 30 m <sup>3</sup> et plus	176	a)	137	51	78
Sous total	182		149	63	93
TOTAL	1715		1470	1353	1929

\* reste inchangé pour le taux de chargement et la coordination des transports

\*\* sous le signe \*\* : amélioration du taux de chargement etc...

a) pas exactement connu, pour la plupart cependant de date récente,

Pour les poids lourds d'un tonnage inférieur à 10 t, le parc de véhicules existant fut totalement réduit. Le parc de véhicules a été cependant rajeuni considérablement : plus de la moitié des véhicules a été nouvellement immatriculée en 1977 et 1978.

Le nombre de poids lourds ayant une c.u. allant de 10 à 20 t a été considérablement réduit. Là aussi, plus de la moitié des véhicules a été nouvellement immatriculée en 1977 ou 1978. La capacité existante des véhicules de ce groupe est nettement déficitaire par rapport au besoin projeté.

Le nombre et la capacité des gros porteurs a augmenté ces dernières années bien que Tractionel ait recommandé de ne pas acquérir à court terme d'autres véhicules de ce groupe. Si l'on considère les chiffres du tableau ci-dessus et que l'on se représente le

taux de chargement et la rotation des véhicules (1), on ne peut s'empêcher de constater qu'il existe ici une surcapacité (2).

Il en est de même pour les citernes : le parc de camions-citernes à gros tonnage est largement excédentaire. Contrairement aux recommandations formulées par Tractionel, 23 citernes (supérieurs à 25 m<sup>3</sup>) ont été nouvellement immatriculées en 1977 et 15 autres en 1978.

Afin de calculer le besoin en transport pour l'année 1984, le Consultant s'est basé sur les chiffres et données de l'année 1977.

En 1977, un parc de 2302 véhicules lourds d'une capacité disponible d'environ 24 000 tonnes (3) de fret solide rencontrait une demande en transport de marchandises de 1 029 900 tonnes (drainage des produits agricoles inclu) (4).

Ce tonnage à transporter se répartissait suivant les types de camion comme suit :

Camions jusqu'à 10 t de c.u.	391,5	en 1000 t
Camions de 11 à 20 t	107,6	
Camions de 21 à 25 t	1,9	
Camions de plus de 25 t	6,5	
Semi-remorques	235,5	
Remorques	134,0	
Citernes	152,9	(5) (= 204,0 m <sup>3</sup> )

Si on confronte cette répartition du tonnage à la répartition de la capacité effectivement disponible, on trouve le nombre de rotations qui sont théoriquement nécessaires pour satisfaire la demande de transport.

Le calcul se fait comme exposé dans le tableau suivant :

- 
- (1) voir 3.2 : Les agents de transport
  - (2) Il est à remarquer que dans une "Note sur le nombre de camions-citernes et de camions gros porteurs nécessaires à l'exécution du planning Import-Export 1978", datant du 19 avril 1978 de l'ONT, on a enregistré un déficit de 34 unités de citernes et un excédent de 3 unités de gros porteurs. Le nombre de rotations par an et par poids lourds a été porté à 30, ce qui, comparativement représente une valeur inférieure. Le tonnage à exporter d'Abidjan fut projeté à 300 000 t de marchandises solides et à 128 000 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures.
  - (3) voir : Annexe 1 Tableaux 2 et 3
  - (4) voir : Rapport 6, La Demande de Transport
  - (5) y compris 102 000 tonnes d'hydrocarbures

Type de véhicules	nombre de véhicules	capacité disponible (en tonnes) (1)	capacité effective ( $\approx 75$ %) (2)	taux de remplissage en % (3)	capacité utilisée	nombre des rotations annuelles nécessaires
Camions jusqu'à 10 t	971	6797	5098	43	2192	179
Camions de 11 à 20 t	268	4020	3015	43	1296	83
Camions de 21 à 25 t	5	115	86	43	37	51
Camions de plus de 25 t	17	510	383	43	165	40
Semi-remorques	336	10080	7560	43	3251	72
Remorques	98	2450	1838	43	790	170
Citernes (en m <sup>3</sup> )	126	3530	2648	57	1510	135

(1) voir : Rapport 8, annexe 1, tableau 3

(2) voir : Rapport 8, page 4

(3) voir : Rapport 8, page 47

On peut interpréter la dernière colonne du tableau précédent de la façon suivante : c'est-à-dire que par exemple 170 voyages aller/retour pour chacune des 98 remorques sont nécessaires pour transporter les 134 000 t annuelles.

Une amélioration de l'organisation du transport des marchandises peut augmenter le taux de remplissage ainsi que le nombre de rotations des véhicules.

Sur cette base, il est possible de calculer le besoin en moyen de transport pour chaque type de véhicules pour l'année 1984, qui sera calculé avec, pour hypothèse, l'augmentation du taux de remplissage et le nombre de rotations.

Hypothèse du taux de remplissage et du nombre de rotations en 1984 :

	Taux de rempl. en % (1)	Nombre de rotations annuelles
Camions jusqu'à 10 t	50	200
Camions de 11 à 20 t	50	90
Camions de 21 à 25 t	65	60
Cam. de plus de 25 t	65	50
Semi-remorques	70	80
Remorques	70	190
Citernes	70	150

L'augmentation supposée pour le nombre de rotations annuelles ainsi que le taux de remplissage n'est que modeste, ceci pour éviter une estimation trop optimiste du développement futur.

La demande en transport routier pour l'année 1984 (année de pluviométrie normale) est estimée à 1 601 000 tonnes et sera reportée sur les différents types de véhicules comme suit :

Camions jusqu' à 10 t de c.u.	567,3	en millier de t
Camions de 11 à 20 t	155,9	
Camions de 21 à 25 t	2,7	
Camions de plus de 25 t	9,4	
Semi-remorques	346,3	
Remorques'	188,8	
Citernes	330,6 ( $\approx 440,8 \text{ m}^3$ )	

Le tableau pour 1984 qui correspond au tableau précédent de l'année 1977 se présente comme suit :

(1) Les taux de remplissage correspondent au taux de remplissage évalués par Tractionel, voir page 48.

Type de véhicules	nombre de véhicules	capacité disponible (en tonnes)	capacité effective ( 75 %)	taux de remplissage prévue en %	capacité utilisée	nombre de rotations annuelles prévues
Camions jusqu'à 10 t	1081	7564	5673	50	2836,5	200
Camions de 11 à 20 t	308	4620	3465	50	1732,2	90
Camions de 21 à 25 t	4	92	69	65	45,0	60
Cam. de plus de 25 t	13	385	289	70	188,0	50
Semi-remorques	275	8243	6182	70	4328,8	80
Remorques	76	1892	1419	70	993,7	190
Citernes (en m³)	140	4196	3147	70	2204,0	150

Si on compare le parc de véhicules existant en 1977 avec celui nécessaire pour 1984 on ne peut que constater une surcapacité pour certaines catégories de véhicules :

	1977	1984	Besoin (1)	Surcapacité
Cam. jusqu'à 10 t de c.u.	971	1081	110	-
Cam. de 11 à 20 t	268	308	40	-
Cam. de 21 à 25 t	5	4	-	1
Cam. de plus de 25 t	17	13	-	4
Semi-remorques	336	275	-	61
Remorques	98	76	-	22
Citernes	126	140	14	-
<b>Total</b>	<b>1821</b> (2)	<b>1897</b> (2)		

La projection pour l'année 1994 se base sur un taux de croissance de la demande en transport globale (hypothèse basée pour une année de pluviométrie normale).

La demande en transport routier pour 1994 (sous l'hypothèse de la même répartition des véhicules commerciaux) s'élève à 3185520 t. Le taux de croissance est ensuite de 7,1 % par an.

Pour satisfaire la demande en transport totale en 1994, un parc de véhicules de 3 767 camions et citernes est nécessaire, ce qui représente environ un redoublement du parc estimé pour 1984.

Quand on compare ces chiffres avec ceux de l'Etude Tractionel, on trouve les mêmes résultats.

---

(1) Le besoin présente seulement les véhicules supplémentaires du parc existant et ne prend pas en considération le remplacement des véhicules amortis, qui est estimé grossièrement dans le rapport n° 13, ainsi que le coût global de l'ensemble du programme d'achat de véhicules de transport routier.

(2) Tracteurs non inclus.

## 4.2.5 L'organisation du fret

### 4.2.5.1 Généralités

On peut distinguer dans l'analyse de l'organisation du fret, d'après son exécution actuelle et suivant les types de transports précités entre :

- le drainage et l'évacuation de la production agricole
- l'exportation des fibres et graines de coton
- l'importation des produits de première nécessité
- la distribution des produits de première nécessité, des céréales et des hydrocarbures.

### 4.2.5.2 Principes, modalités et répartition du fret entre les transporteurs

Les objectifs fondamentaux de l'Organisation des Transports sont les suivants :

- approvisionnement du pays sans ruptures
- étalement des transports entre les transporteurs, les entreprises d'état doivent être privilégiées à la répartition du fret
- exécution des transports de façon la plus rentable possible, c.a.d. : choix des parcours les plus courts, atteindre un taux de chargement et un taux de rotation pour véhicules qui soient les plus élevés possible, éviter les retours à vide le chargement et déchargement doivent avoir lieu sans difficultés

#### Drainage et évacuation de la production agricole

Les besoins en transport routier pour le drainage et l'évacuation de la production agricole sont déterminés chaque mois et mois par mois. Jusqu'en 1977, ceci fut assuré par des Comités séparés (arachides, céréaliers et cotonniers) au niveau des Arrondissements, Cercles et Régions. Ces comités se sont réunis séparément et sauf dans la première Région où il n'y avait pas de Comité de coordination pour analyser l'ensemble des besoins de transport. La répartition du fret se faisait par les organismes chargés de la commercialisation.

Depuis 1978, cette programmation est effectuée au niveau de chaque Région par la Commission Régionale des Transports. Ces Commissions sont placées sous l'autorité du Gouverneur de la Région et tous les Organismes concernés par les transports y sont représentés : OPAM, SOMIEX, CMDT, Opération, CAC, Coopératives des Transporteurs Routiers, CMTR, Gendarmerie et Police ainsi que le Représentant Régional de l'ONT comme coordinateur. Pendant que les représentants des Opérations et Organismes définissent les quantités de transport et le besoin en véhicules, les transporteurs doivent déclarer les véhicules étant à disposition.

Les véhicules disponibles sont répartis dans l'espace et le temps à partir des prévisions sur les volumes à transporter, faites par des Opérations et des CAC et selon les priorités fixées par la Commission.

Etant donné que les transports de drainage sont les moins rentables et en général déficitaires pour les transporteurs, et que le parc de véhicules de faible capacité est insuffisant, il a toujours été très difficile de trouver des véhicules nécessaires.

Donc, si le parc régional est insuffisant, il est fait appel à la CTR de Bamako et à la UNCTR pour l'envoi de véhicules en renfort dans la mesure des disponibilités.

Il existe aussi, mais uniquement au niveau régional, à la limite, la possibilité de réquisitionner les camions nécessaires. Mais en pratique, les transporteurs échappent souvent à ces requises en allant effectuer des transports dans une autre région.

Mis à part les véhicules des différents organismes, les poids lourds à petit et moyen tonnage utilisés pour la commercialisation appartiennent en majeure partie à des entrepreneurs privés qui sont membres d'une Coopérative de Transporteurs Routiers. Etant donné que les Représentants des CTR font aussi partie des Commissions Régionales de Transport existant actuellement, elles devraient avoir -tout comme auparavant- une influence considérable sur la répartition du fret entre les transporteurs privés et particuliers.

Selon les informations recueillies, les Commissions de Transport ont rendu possible une meilleure exécution des transports qu'elle ne l'était auparavant dans le cadre de la commercialisation. Ce système témoigne -comme auparavant- de quelques lacunes :

- Un point essentiel est qu'il n'existe des Commissions de Transports que sur le plan régional et non au niveau des Cercles. Etant donné qu'il y a une pénurie de personnel et un manque de moyens de transports pour ce personnel. Le drainage et une partie importante de l'évacuation se déroulent cependant à l'intérieur et au niveau des Cercles.

- Les Représentants des transporteurs ne connaissent, en partie, pas le nombre de véhicules étant réellement disponibles étant donné qu'ils ne sont pas au courant des engagements que les transporteurs ont pu prendre ailleurs. D'un autre côté, dans beaucoup de coopératives, les dirigeants n'ont guère de moyens pour faire respecter par les transporteurs privés les priorités fixées par les Commissions. Les transporteurs privés ont aussi critiqué le fait que la répartition du fret revienne aux entreprises privées lorsque les transports ne sont particulièrement pas rentables, alors que les transports les plus avantageux sont effectués par les Opérations ou Organismes eux-mêmes.

Pour finir, il faut mentionner qu'il existe aussi une Commission Nationale des Transports à un niveau national interministériel qui se réunit au début de chaque campagne (première quinzaine du mois d'octobre, au mois de juin et chaque fois qu'un problème ou un cas particulier se pose en matière de transport).

## Exportation des fibres et graines de coton et importation des produits de première nécessité

Pour les transports d'exportation des fibres et graines de coton ainsi que l'importation des produits de première nécessité, la SOMIEX répartit le fret, que ce soit par ses propres moyens c.à.d. avec ses propres véhicules ou bien qu'elle s'adresse aux CMTR, UNCTR/CTR ou bien directement aux transporteurs privés. Etant donné qu'il y a dans ce secteur des transports -contrairement à la commercialisation- un excédent d'offre en capacité de transports et que les transports sont considérablement plus rentables sur les grands axes, les transporteurs aussi bien privés que d'état vont se plaindre qu'ils sont désavantagés. Bien que ces exportations et importations sont organisées par la SOMIEX, la coordination des deux transports est insuffisante.

## Distribution des produits de première nécessité et des céréales

Pour les transports de distribution des céréales, le fret est donné par l'OPAM. Pour la distribution des produits de première nécessité, le fret est donné par la SOMIEX pour les transports des dépôts dans les chef-lieux de Région et vers les succursales dans les chef-lieux de Cercle. La SOMIEX s'adresse en général à des transporteurs privés sans passer par les Coopératives. Ceci fut l'objet de critiques de la part des Coopératives tout comme ce le fut du côté des transports import-export. A l'intérieur des Cercles, les transports se font pour le compte de commerçants privés qui font souvent venir leurs produits de Bamako, et qui s'adressent toujours à des transporteurs privés en dehors des Coopératives.

## Hydrocarbures

Alors que depuis un certain temps l'ONT organise les transports sur l'axe Abidjan-Bamako avec beaucoup de succès, ce sont les pétroliers qui le font encore dans chaque Région individuelle, Il semble y avoir souvent des ruptures dans l'approvisionnement des Régions et à l'intérieur de ces dernières. A cela, il faut donner quelques raisons : il manque des camions-citernes à faible tonnage et les paiements de livraison sont demandés immédiatement là où les gérants de stations manquent de disponibilité.

### 4.2.5.3 Le rôle de l'ONT

Dans tous les textes conformes à la loi, il est bien stipulé que la gestion du fret et la coordination des transports sont le ressort exclusif de l'ONT (décret n° 164 PG-RM du 19 sept. 1972). En fait, l'ONT assume cette fonction comme organe central et régional assurant la répartition et la coordination des transports, uniquement dans un périmètre délimité. C'est ce qu'il faut conclure des explications ci-dessus.

Bien que la fondation des Commissions des Transports a apporté un net progrès dans la coordination des transports et la gestion du fret, il n'existe au

Mali jusqu'à l'heure actuelle pas d'organisme centralisant la gestion du fret.

Pour arriver à une meilleure organisation du fret, notamment pour faire effectuer en premier lieu les transports prioritaires, pour faire respecter les engagements des transporteurs, pour répartir d'une manière plus équitable le fret en période creuse etc..., il a été décidé de créer des commissions régionales pour la répartition du fret. Tout le fret au départ de la région devra être signalé à la Représentation Régionale de l'ONT. La Commission pour la distribution du fret répartira les chargements d'une manière équitable en donnant la priorité aux véhicules immatriculés dans la Région.

Il faut remarquer qu'il est très incertain que la création d'une seconde institution qui s'occuperait des transports, conduise à de meilleurs résultats d'autant plus si les deux institutions ne travaillaient pas en collaboration.

#### 4.2.5.4 L'EMACI et les bureaux de fret

Il convient de nommer deux autres institutions qui sont directement en rapport avec l'organisation et la répartition du fret, ce sont : l'EMACI et les Bureaux de Fret. Le champ d'activités de ces deux institutions dont les fonctions et le fonctionnement doivent être vus comme étant cohérents, englobe les transports internationaux entre la Côte d'Ivoire et le Mali (1). Ces deux organismes doivent se charger d'une partie des tâches de l'ONT, tout en étant responsables cependant vis-à-vis de l'ONT en ce qui concerne les priorités établies par l'ONT.

Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) ont été créés par Ordonnance n° 77-33 / CMLN du 12 mai 1977. L'objet et la fonction de l'EMACI sont la gestion des installations de la République du Mali dans les ports de la Côte d'Ivoire en vue d'assurer l'évacuation des produits maliens en transit dans les ports ainsi que l'importation des produits destinés au Mali, conformément aux programmes et aux directives de l'ONT.

L'EMACI est appelé à devenir, en matière de transports, le seul organisme Malien permanent en Côte d'Ivoire, chargé d'assumer les intérêts de l'Etat malien. A ce titre, il sera l'interlocuteur des autorités ivoiriennes pour toutes les questions portuaires et de transit. L'EMACI au niveau d'Abidjan centralisera le fret malien dans le but d'en assurer la distribution aux transporteurs maliens et ivoiriens.

---

(1) cf Rapport d'Organisation ainsi que : Assistance Technique au Ministère des Transports et des Travaux Publics ; La Création des Bureaux de Fret, Documents de Travail 1 à a, 1978.

Actuellement, les opérations de chargement et de déchargement, d'entreposage et de gardiennage au port d'Abidjan coûtent de façon anormale chers à l'économie malienne. Les raisons -sur lesquelles on ne s'étendra pas ici- incombent surtout à l'organisation.

Les deux rôles que l'EMACI peut jouer dans le cadre des opérations portuaires sont les suivants :

- la libération accélérée des marchandises pour le magasinage et ensuite l'évacuation vers le Mali (au cas où des produits seraient exportés vers les pays étrangers) et
- la gestion économique des capacités d'entreposage (c'est-à-dire 2 magasins à Abidjan et une parcelle de 12 000 m<sup>2</sup> dans la zone de Vridi et 5 entrepôts totalisant 5 000 m<sup>2</sup> à Ouangolodougou).

Les tâches des Bureaux de Fret doivent se concentrer par contre sur le secteur des transports terrestres. Les Bureaux de Fret seront l'instrument dont disposera l'ONT pour remplir sa mission principale, c'est-à-dire assurer le bon fonctionnement des transports par une gestion effective du fret (1).

Le bon fonctionnement des Bureaux de Fret est cependant dépendant de l'existence des capacités de stockage intermédiaire sur l'axe Abidjan-Ouangolodougou-Bamako. D'autre part, les objectifs de l'EMACI ne peuvent être atteints sans une bonne organisation des transports terrestres.

Une des fonctions essentielles des Bureaux de Fret est le rôle d'intermédiaire qu'ils auront à jouer entre le donneur de fret et le transporteur, Cette activité est exercée actuellement de façon traditionnelle par les "coxers" et très souvent mal exercée, le transporteur devant "acheter" la commande de fret. Lorsque les commandes de fret se font particulièrement rares et qu'il existe une surcapacité de véhicules, de hautes sommes doivent être versées au coxer qui partage le gain ensuite avec les propres donneurs d'ordre de fret.

En se chargeant du rôle d'intermédiaires, les Bureaux de Fret poursuivent les objectifs suivants :

- assumer une meilleure coordination générale des transports
  - par le choix du mode de transport
  - par une meilleure rotation des véhicules
  - par un meilleur taux moyen de chargement

---

(1) Voir Assistance Technique au Ministère des Transports et des Travaux Publics : Création des Bureaux de Fret ; Documents de Travail n° 1-8, Société SRCA-BMB.

- de faire respecter les priorités imposées par le gouvernement
- de répartir équitablement le fret entre les différentes catégories de transporteurs
- de veiller à ce que les transporteurs maliens aient au moins la quote-part qui leur revient par rapport aux ivoiriens
- de fournir des données statistiques complètes sur le trafic des marchandises.

Pour que ces objectifs soient atteints, il est nécessaire que tous les détenteurs de fret et tous les transporteurs passent obligatoirement par les Bureaux de Fret. Même les transports pour compte propre doivent être déclarés.

Afin que les Bureaux de Fret soient opérationnels, il est prévu d'établir un Bureau Central de Coordination du Fret à Bamako, à Faladié et à Sikasso ainsi qu'à Abidjan et à Ouangolodougou.

Le moyen proposé pour atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus est l'instauration d'une lettre de voiture qui devra être visée obligatoirement par les Bureaux de Fret. Il sera possible de cette manière de surveiller et de contrôler les transports internationaux d'une façon plus efficace (Actuellement, le cas se présente souvent que les documents de transport montrent des chargements fictifs inférieurs aux chargements réels ou bien que certains transports destinés au Mali se perdent en Côte d'Ivoire et ne franchissent jamais la frontière).

Les bénéfices résultants du bon fonctionnement des Bureaux de Fret et de l'EMACI sont pour l'économie malienne, les suivants :

- une influence directe sur la balance des paiements (procédures de libérations accélérées),
- une réduction des fraudes entraînant d'une part des recettes accrues pour le Trésor Public en matière de droits et de taxes de douane et d'autre part, une meilleure perception de la taxe d'affrètement,
- une diminution du coût du transport à la tonne et donc du prix de revient des marchandises transportées,
- une incidence bénéfique sur les relations commerciales : meilleure fluidité des transports, respect des délais etc...,
- un renforcement de la position de l'Etat malien vis-à-vis des ivoiriens, dans le domaine portuaire (1).

Ce qui est nécessaire à un fonctionnement efficient : des moyens de communication suffisants pour les Bureaux de Fret qui leur permettent d'échanger des informations rapidement et de façon ininterrompue et pour le personnel qualifié.

---

(1) Voir Assistance Technique : Document de Travail n° 5.

### 4.3 Organisation et fonctionnement des transports de passagers

#### 4.3.1 Généralités

Contrairement au transport de marchandises, pour le transport de voyageurs, l'Administration intervient à peine de façon régulatrice, pour autant qu'il s'agisse de l'organisation ou du fonctionnement.

Il n'existe pas d'interventions de l'Etat relatives à l'adaptation de la capacité de transport à la demande. De même qu'il n'existe pas de mesures prises par l'Etat, dans le but d'assurer des liaisons de transport de passagers vers des endroits ou des Régions éloignées. On peut partir du fait que dans le secteur du transport de passagers règne le principe d'une économie de libre marché.

Le transport des passagers se répartit généralement en deux catégories :

- Le transport des passagers (spécialisé)
- Le transport mixte

#### 4.3.2 Le transport de passagers spécialisé

##### 4.3.2.1 Les types et moyens

Le transport de passagers spécialisé se divise à son tour en

- transport urbain
- transport interurbain
- transport inter-états.

Il existe également un transport de passagers pour propre compte. Ce transport est assuré par quelques grands établissements publics pour leurs employés (ou leurs familles) et se limite à Bamako. Ce transport est, par rapport aux autres, insignifiant.

Le transport en commun urbain et sub-urbain ne fait pas l'objet de la présente analyse. Son organisation et son fonctionnement diffèrent cependant peu du transport interurbain.

Tout le transport de passagers au Mali fut effectué en 1977 avec environ 2 250 véhicules. Entre 1 200 et 1 400 devraient en revenir au transport interurbain et inter-états.

##### 4.3.2.2 Les lignes régulières et les fréquences

Il existe au Mali, pour le transport des passagers uniquement, un nombre assez considérable de liaisons entre les villes, pour lesquelles on peut dire qu'un service de trafic régulier a lieu. C'est aussi le cas pour le trafic international entre le Mali et les pays limitrophes, la Côte

d'Ivoire, la Haute-Volta et le Niger.

On entend par service de trafic régulier, que des véhicules (bus, taxis bâchés, taxis) circulent à intervalles réguliers et toute l'année. Les fréquences varient de ligne à ligne, entre plusieurs fois par jour et une fois par semaine. Il n'existe cependant pas d'indications ni d'horaires réguliers d'arrivée et de départ.

### Transport inter-états

Dans le transport Inter-Etats, on peut appeler "lignes régulières" les liaisons suivantes :

- Bamako-Zégué-Abidjan
- Bamako-Zégué-Bouaké
- Bamako-Manankoro-Man-Abidjan
- Bougouni-Abidjan
- Sikasso-Abidjan-Bouaké                      3 cars par jour
- Bamako-Bobo-Dioulasso                      2 véhicules par jour
- Mopti-Bobo-Dioulasso                      2 véhicules par jour
- Gao-Niamey                                      1 véhicule par semaine

Il n'existe pas de trafic de ligne direct non-interrompu de Bamako vers des villes de Guinée. A la frontière, les voyageurs doivent descendre des véhicules maliens pour monter dans les véhicules guinéens. Il n'a pas de lignes régulières entre le Mali et les pays limitrophes : le Sénégal, la Mauritanie et l'Algérie.

Ce sont surtout des bus que l'on met en service sur les lignes régulières dans le transport inter-états. Mis à part un nombre important de transporteurs privés, c'est surtout la CMTR qui circule sur certaines de ces lignes : Bamako-Bouaké ( en 1978 = en moyenne 6,5 fois /mois), Bamako-Bobo ( en 1978 =3,5 fois/mois). Il existe sur l'itinéraire Gao-Niamey une ligne régulière assurée par la S.N.T.N. ( Sté Nationale des Transports Nigériens) : 1 bus par semaine.

Les fréquences effectives sont cependant relativement élevées grâce à l'intervention des nombreux transporteurs privés.

Sur la base des résultats de l'enquête OD, les fréquences se présentent comme suit :

	Nombre de VL par semaine	
	Côte d'Ivoire	Haute-Volta
2 ème Région	131	55
3 ème Région	121	56
4 ème Région	88	4
5 ème Région	27	15
Bamako-Kourémalé	120	
Sikasso-Zégué	129	
Koutiala-Koury	23	
Sikasso-Bobo	50	

VL : Voitures particulières + taxis + camionnettes bâchées + taxis bâchés + véhicules tous terrains + cars rapides

Les fréquences varient durant la semaine. La plupart des bus circulent les jeudi, vendredi et samedi.

### Transports intérieurs

Pour ce qui est du transport intérieur, le trafic de ligne régulier se concentre de préférence dans le triangle Bamako-Sikasso-Mopti ( voir tableau suivant). Là les lignes de transport intérieur coïncident aussi en partie avec celles du transport inter-états.

Il n'y a pas de trafic de ligne régulier entre les régions centrales du pays et les 1., 6. et 7. Régions. Il n'existe presque pas non plus de trafic de ligne en direction des chef-lieux des Cercles à l'intérieur de ces trois Régions.

Le manque de trafic de ligne en direction de la 1 ère Région ne s'explique pas seulement par le mauvais état des routes mais aussi par l'existence de la ligne ferroviaire Bamako-Kayes. Le Niger joue un rôle analogue pour la 6 et 7. Région dans le trafic de voyageurs.

Il existe par contre un trafic de ligne dans les 2., 3., 4. et 5. Régions en direction de la plupart des chef-lieux du cercle, que ce soit directement à partir de Bamako ou des chefs-lieux de région ou des axes à circulation principale.

Il existe dans les cercles un trafic de distribution partant du chef-lieu du cercle. Il ne peut toutefois être considéré comme un trafic de ligne que de façon limitée. Il s'agit souvent en l'occurrence de transport de voyageurs qui ne sont effectués régulièrement que les jours de marché (et selon leur fréquence). La partie prépondérante du trafic de voyageurs dans le réseau de distribution est un transport mixte.

Le trafic de ligne est effectué en général de bout en bout. Même si plusieurs villes se trouvent sur ce trajet, on ne se dirige que vers une destination bien précise par exemple Bamako-San, Bamako-Koutiala, Bamako-Mopti.

Sur les grandes lignes très fréquentées, il n'est pas d'usage que des passagers montent dans les villes plus importantes, en cours de route, mais qu'ils arrivent avant que le lieu de destination ne soit atteint. Le trafic de ligne de la CMTR entre Bamako et Mopti, Bamako et Sikasso ou la Côte d'Ivoire forme une exception.

Le nombre de lignes directes qui ont été dénombrées dans le cadre des enquêtes s'élève à environ 60 ; une liste de ces lignes et des fréquences se trouve dans l'Annexe 5. Les fréquences sont extrêmement variables, elles oscillent entre 0,1 par jour et 60 par jour, dans la mesure où des informations existent. Elles s'adaptent à la demande en transport.

Les localités qui sont desservies par un trafic de ligne, ne disposent pas toutes d'une liaison directe vers Bamako ou le chef-lieu de la Région. Ceci est surtout vrai pour le trafic de ligne courte distance. Pour les villes et les localités entre lesquelles il n'y a pas de trafic de ligne directe, il n'existe toute-

fois pas de possibilités de correspondance. Pour le trafic interrompu ( par ex. de Kolokani vers Sikasso), chaque tronçon est traité totalement séparément. On peut cependant partir du fait que le nombre de voyageurs concernés par un trafic interrompu est relativement peu élevé. En raison de l'ajustement libre entre l'offre et la demande en trafic, de nouvelles lignes directes se créent automatiquement lorsque la demande est suffisante.

#### 4.3.2.3 Les gares routières

Le transport interurbain de passagers est effectué à partir des dites gares routières. Des gares de ce type se trouvent dans presque toutes les villes plus grandes ou plus importantes ( chef-lieux des cercles, chef-lieux des Régions) respectivement dans des localités se trouvant à des points de jonction du trafic. Il y a, en général, 1 ou 2 gares routières par ville ( occasionnellement le transport de passagers uniquement et les transports mixtes sont faits à partir d'autres endroits ). Ces gares se trouvent en règle générale près ou dans les environs de la place du marché. Bamako dispose toutefois de plusieurs gares situées aussi bien dans les environs des deux grands marchés qu'aux sorties de la ville ( entre autres Senou, route de Guinée, Kati ). Chacune de ces gares n'écoule que le trafic vers certaines destinations limitées.

Les gares, y compris les installations éventuellement existantes, appartiennent à la mairie respective ; elles sont cependant gérées par le CTR local.

Le Directeur respectif de la gare, un représentant et employé de la C.T.R., est compétent pour son administration et l'organisation des transports.

L'organisation et le fonctionnement des transports sont réglés de la même façon dans toutes les gares :

Les véhicules qui sont prêts à partir, s'inscrivent chaque matin dans l'ordre de leur arrivée à la gare, dans un livre qui est tenu par le Directeur de la gare. On les différencie suivant les lignes et les types de véhicules (car, bâché, taxi). Les départs des véhicules se font dans l'ordre de leur arrivée. C'est-à-dire qu'on alloue dans l'ordre ci-dessus les véhicules aux passagers qui arrivent - en tenant compte du type de véhicule qu'ils souhaitent.

En principe, chaque véhicule ne part donc que lorsqu'il est au complet. Ceci peut durer entre 12 et 24 h pour un bus, le délai d'attente est toutefois limité à 3 jours,. Mais les chauffeurs sont libres de prendre le départ même si le véhicule n'est pas encore au complet.

En général , ce sont toujours les mêmes véhicules qui parcourent les mêmes lignes. La décision de parcourir de telles lignes est prise par le transporteur ou le chauffeur. Il choisit la plupart du temps celle dont il connaît les conditions locales. Le choix de la ligne doit en principe être renouvelé chaque jour par l'inscription dans le livre à la gare, et peut être changé au cours de la journée.

La C.T.R. ou le Directeur de la gare n'a aucune influence régulatrice, ni sur l'offre en véhicule par ligne, ni sur l'offre globale que représentent les véhicules prêts à partir. La régulation de l'offre est faite par la demande en possibilités de transport.

Conformément au procédé établi, un quelconque véhicule, ayant l'autorisation de l'ONT de transporter des passagers, peut effectuer des transports en partant des gares. La plupart des véhicules ( respectivement les propriétaires ) sont toutefois membres de la C.T.R. Comme les non-adhérents de la CTR sont désavantagés dans les gares ou doivent affronter des difficultés, l'affiliation est en fait obligatoire. Ainsi tout le trafic de passagers, à l'exception des entreprises publiques, se trouve sous l'Administration et l'influence des CTR et/ou UNCTRM.

#### 4.3.2.4 Utilisation des véhicules et taux de remplissage

Il est relativement difficile d'établir le taux moyen de rotation des véhicules et de déterminer leur utilisation effective. Ceci pour les raisons suivantes :

- fluctuations saisonnières de la demande en trafic
- les fluctuations hebdomadaires de la demande en trafic
- les conditions variables dans les différentes régions du pays et sur les différentes lignes ( demande, état des routes etc...)
- l'âge fortement divergent et l'état technique des véhicules ( sujets aux réparations, approvisionnement en pièces de rechange et moyens d'exploitation etc...).

On peut dire en se basant sur l'enquête menée dans le cadre de l'étude, que la rotation des véhicules est relativement peu élevée et que le taux de rotation se situe sûrement au-dessous de 50 %. Pour les parcours éloignés, il se situe souvent même qu'aux environs de 10 - 20 %. Même pour les parcours qui se trouvent en relativement bon état ( Bamako-Sikasso, Bamako-Mopti ), on n'a pu constater, pour des véhicules relativement neufs, qu'un taux de rotation entre 20 % et 50 %. Par contre, sur les parcours internationaux en direction de la Côte d'Ivoire, il semble se situer entre 50 et 80 %. Ceci correspond (1) aux renseignements donnés par différents Directeurs de la gare, selon lesquels il est normal que des véhicules attendent le départ pendant 2 à 4 jours.

Les taux de remplissage moyens des véhicules se présentent selon l'enquête OD, comme suit :

---

(1) Sans suppression de voyages pour cause de réparations nécessaires.

	Taux de remplissage
Taxi	67 % à 101 %
Taxi bâché	60 % à 89 %
Véhicule tous terrains	53 % à 87 %
Car rapide	61 % à 75 %

Il existe encore pour le taux de remplissage moyen des cars, d'après les statistiques d'exploitation de la CMTR, les informations suivantes :

- Ligne Bamako-Mopti 100 %
- Ligne Bamako-Bobo 80 %
- Ligne Bamako-Bouaké 78 %

Les distances moyennes de voyage se montent à :

- Ligne Bamako-Mopti 450 km - 70 % du parcours
- Ligne Bamako-Bobo 432 km - 84 % du parcours
- Ligne Bamako-Bouaké 788 km - 91 % du parcours

### 4.3.3 Les transports mixtes

#### 4.3.3.1 Les lignes et fréquences

Dans les Régions éloignées, où l'état des routes ne permet pas un trafic avec des taxis, bâchés ou cars, ou bien où la demande en transports de voyageurs est si peu élevée qu'un trafic de voyageurs rentable ne saurait être effectué, le seul moyen de transport existant est le transport mixte en Camion (jusqu'à 15 t c.u. environ) et en camionnette.

Pour les transports mixtes, l'accent principal est en principe sur les secteurs du transport de marchandises. Contrairement au trafic de passagers spécialisé ce n'est pas la demande en transports de voyageurs qui est ici le facteur régulateur, mais l'offre en moyens de transport.

Les véhicules desservent souvent à tour de rôle des parcours différents. Le transport mixte toutefois a lieu aussi sur les lignes qui sont desservies par le transport de voyageurs spécialisé. Ceci est surtout le cas dans le trafic à courte et moyenne distance en direction des marchés. Cependant, sur les parcours à longue distances très fréquentés, avec des routes en bon état (par exemple Bamako-Mopti, Bamako-Sikasso), on ne trouve pas de transport mixte,

tout aussi peu sur les axes internationaux en direction de la Côte d'Ivoire où il est interdit. Le transport mixte a lieu aussi sous ce mode : les passagers ne sont transportés que dans une direction ( pour éviter les voyages à vide ) contraire à celle des marchandises.

Les parcours, sur lesquels un transport mixte fut constaté dans le cadre des enquêtes sur le transport routier, sont indiqués sur la carte suivante.

Le nombre total de lignes de transport mixte- en particulier dans le trafic à courte distance régional et dans le trafic de distribution- est sans aucun doute plus élevé que le consultant a pu le relever.

Les fréquences sont moins élevées, et maintes fois irrégulières, que dans le trafic de voyageurs spécialisé. Quelquefois, il n'y a qu'un seul véhicule qui roule une fois par semaine ou tous les quinze jours, les jours de marché. Il arrive aussi que plusieurs véhicules circulent le même jour et pas un seul le reste de la semaine. Les fréquences baissent fortement ( de plus de 50 % ) pendant la saison des pluies, ou bien le trafic est complètement interrompu quand il s'agit de régions éloignées. Dans les environs des villes plus importantes, les transports vers les marchés sont partiellement considérables.

#### 4.3.3.2 Le fonctionnement

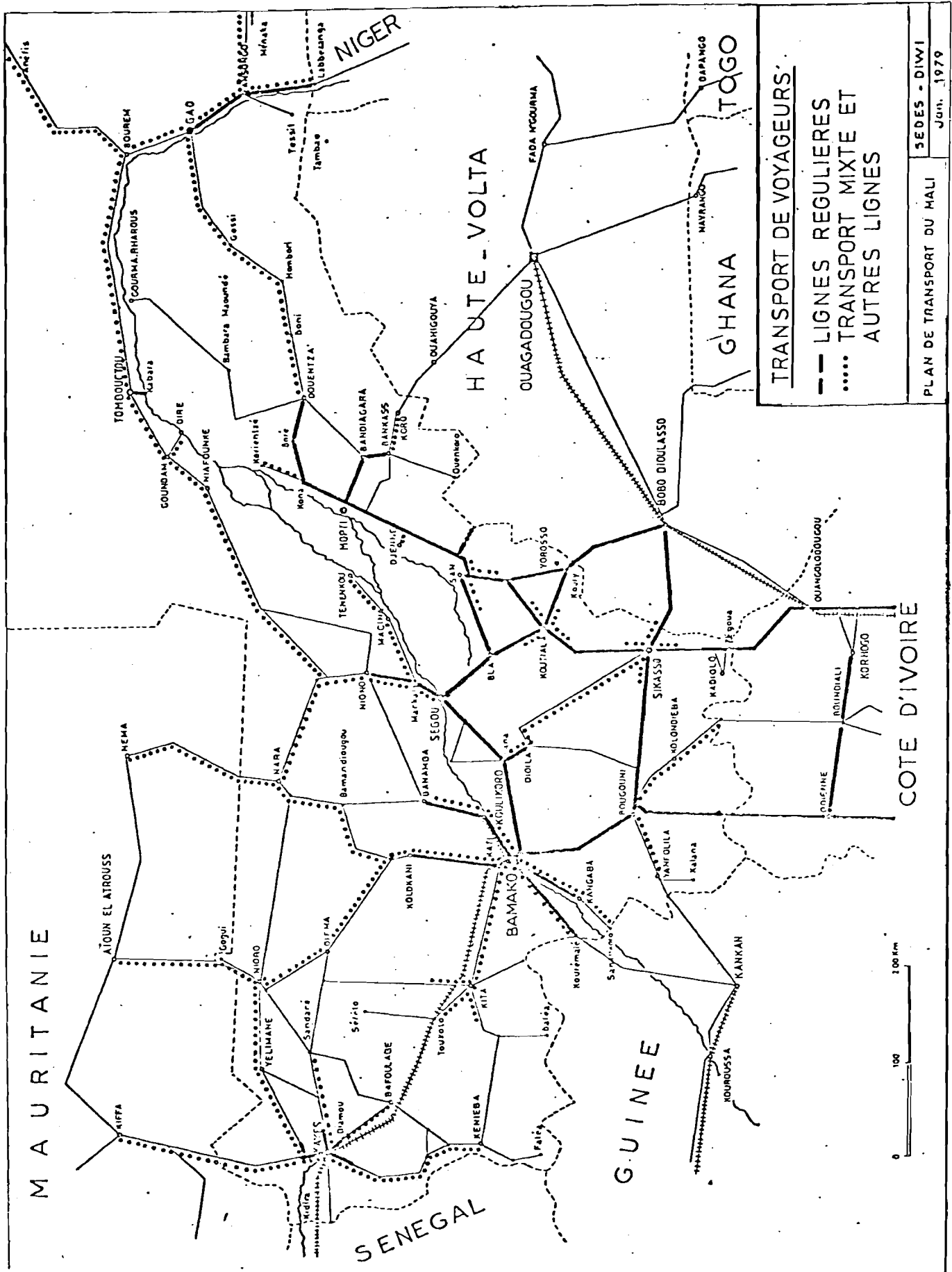
En comparaison avec le transport de passagers, le transport mixte est soumis à une organisation beaucoup moins rigide. En principe, son organisation est aussi dans les mains des C.T.R. mais en fait le déroulement ( par exemple le nombre de passagers, la répartition des passagers et les conditions ) reste à la discrétion des différents transporteurs, chauffeurs et agents.

#### 4.3.3.3 Les transports clandestins

Les transports clandestins sont à considérer aussi comme une variété des transports mixtes. Il s'agit en l'occurrence de transports qui sont effectués avec des véhicules (camions, landrover) de l'Administration, des Opérations et de l'armée.

Ces transports ont surtout lieu là où les conditions de trafic et l'offre en possibilités de transport sont peu élevées. On peut citer par exemple la 1. Région ou l'itinéraire NiORO-Niafunké-Tombouctou-Gao. Mais selon des renseignements reçus, on les trouve aussi près de la capitale.

Il n'existe pas d'informations sur leur étendue, leur volume, l'organisation et le fonctionnement.



#### 4.3.3 .4 Utilisation et taux de remplissage

Selon les informations données par les interviews de transporteurs et de chauffeurs , le taux de rotation des véhicules est plus élevé pour le transport mixte dans les régions éloignées.

Le taux de remplissage, selon les résultats de l'enquête OD, s'élève en moyenne du pays à :

Camionnette bâchée	de 106 % à 144 %
Camion	de 182 % à 353 %
Semi-remorques	de 86 % à 109 %
Citerne	de 60 % à 108 %

#### 4.3.4 Capacité de transport et besoins en transport

En ce qui concerne le transport de voyageurs, il n'est pas possible d'établir une comparaison exacte entre la demande dans ce domaine et la capacité actuelle du fait que l'on ne puisse disposer de données de base qui soient détaillées.

En partant des chiffres globaux évalués pour le transport des voyageurs (1) (c.a.d. 1,3 million de voyageurs interrégionaux et internationaux ainsi que 4,9 millions de voyageurs intra-régionaux dont 39 % ont été transportés en taxi 9/10 places, 14 % en taxi bâché et 13 % en car) et en se basant sur une estimation très sommaire du parc de véhicules utilisés hors de ville, on arrive au calcul suivant :

Type de véhicules	véhicules utilisés en 1978 (2)	Taux de remplissage moyen (3)	capacité disponible	capacité effective (4)	nombre annuel de voyageurs (5)	nombre annuel de voyages par véhicule
Taxi (9,5 pl.)	1000	85%	9500	8075	2418	300
Taxi bâché	350	75%	5600	4200	868	207
Car (40 pl.)	150	70%	6000	4200	806	192

En considérant que les cars effectuent plutôt les transports à longue distance et internationaux, on peut déduire que la capacité existante et le besoin en transport sont assez bien équilibrés quant à ce type de véhicules.

Par contre, le nombre annuel en moyenne de voyages effectués par les taxis et taxis-bâchés semble être peu élevé si l'on tient compte du fait que ce sont deux types de véhicules effectuant la majorité des transports à courte distance.

---

(1) cf Rapport n° 1 et chapitre 5.2 du présent rapport

(2) Estimation du Consultant

(3) cf chapitre 4.3.2.4

(4) en considération du taux de remplissage

(5) en milliers

Ceci confirme les informations recueillies pendant l'enquête auprès des transporteurs, chauffeurs et gares routières comme il a été déjà mentionné dans les chapitres précédents : les taux de remplissage des voitures sont relativement élevés, mais par contre, les taux de rotation des véhicules (taxis et taxis non bâchés) sont - en fonction du trajet parcouru ou de la région - assez faibles.

Bien que l'on puisse conclure qu'il existe actuellement, en toute probabilité, une surcapacité globale en taxis et taxis-bâchés, les informations et données disponibles ne permettent cependant pas d'évaluer cette surcapacité étant donné qu'il existe des incertitudes concernant :

- la répartition exacte entre les véhicules utilisés pour le transport urbain et interurbain,
- les influences saisonnières
- les variations de la demande en transport entre les différentes Régions et lignes.

La croissance possible de la demande de voyageurs a été évaluée (voir le Rapport N°6) à 8,4% par an pour la période 1979 - 84, en ce qui concerne les trajets non urbains (internationaux, interrégionaux et intrarégionaux). Cette estimation est donnée sous toute réserve, les données de base manquant pour confirmer le modèle qui a servi à l'établir.

On aboutirait ainsi à 11,8 Millions de voyageurs en 1984.

En supposant en outre que le nombre annuel de voyages par véhicule doublerait pour les taxis et les taxis bâchés, mais pas pour les cars, et que les taux de remplissage moyens resteraient constants, on arrive au calcul suivant:

Type de véhicule	Véhicules nécessaires 1984 (estimation)	Taux de remplissage moyen(1)	Capacité disponible	Capacité effective(2)	Nombre annuel de voyageurs (en milliers)	Nombre annuel de voyages par véhicule (3)
Taxi (9,5 pl.)	950	85%	9020	7665	4600	600
Taxi bâché (16 pl.)	355	75%	5665	4250	1700	400
Car (40 pl.)	270	70%	10715	7500	1500	200

(1) cf. chapitre 4.3.2.4

(2) en considération du taux de remplissage

(3) Estimation du Consultant

Selon ce calcul, il ne serait pas nécessaire de prévoir des investissements supplémentaires (hors des investissements) pour les taxis et les taxis bâchés. Pour les cars, les besoins en 1984 excèderaient la capacité disponible actuelle de 80%, c'est-à-dire de 120 véhicules.

Le chiffre ci-dessus ne représente pas une évaluation des besoins du Mali. Il est donné ici, sous toutes réserves, afin de donner une première idée extrêmement grossière de l'ordre de grandeur possible d'une programmation du parc des transports de voyageurs qui devrait être menée dès qu'un inventaire précis des moyens actuels aura été réalisé.

Le Consultant rappelle qu'en tout état de cause un tel inventaire est indispensable.

## 5. SYNTHESE DES FLUX DE TRANSPORT

### 5.1 Transport de marchandises

Les flux interrégional et international de marchandises selon l'enquête OD de 1978 se présentent comme suit :

Le total de marchandises en tonnes par semaine (1)

O	1R	2R	3R	4R	5R	6/7 R	Gui	HV	CI	TOT
1 R		4	-	-	-	-	-	-	-	4
2 R	13		138	1236	203	-	-	-	148	1738
3 R		117		147	85	-	-	-	39	388
4 R		2648	239		70	-	-	-	78	3035
5 R		71	13	16		30	-	-	24	154
6/7 R					11		-	-		11
Guin.							-	-		
HV			5	5	34		-	-		44
CI		2748	472	154	249		-	-		3623
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>5588</b>	<b>867</b>	<b>1558</b>	<b>652</b>	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>289</b>	<b>8997</b>

(1) Hydrocarbures et animaux vivants exclus

L'essentiel des flux routiers de marchandises se concentre sur l'axe Mali/Côte d'Ivoire (99%). Les échanges avec la Guinée sont nuls et ceux avec la Haute-Volta très marginaux. On note par ailleurs le profond déséquilibre des échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali, accentué par la période d'enquête pendant laquelle l'exportation des différents produits agricoles n'avait pas encore commencé. 56 % sont des échanges internationaux (exclus hydrocarbures et animaux vivants).

(1) Voir le Rapport "L'enquête routière" 1978

Les hydrocarbures sont importés exclusivement en provenance de la Côte d'Ivoire. Environ 57 % des animaux vivants sont exportés vers la Côte d'Ivoire.

En ce qui concerne les flux interrégionaux des marchandises solides, les échanges les plus forts se trouvent entre la 2<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> région ; ils présentent 77 % du total des échanges interrégionaux. Presque 50 % des hydrocarbures en provenance de Bamako sont destinés exclusivement à la 4<sup>ème</sup> Région et environ 70 % se concentrent sur l'axe Bamako-mopti.

Les échanges interrégionaux des animaux vivants se font à 42 % de la 4<sup>ème</sup> vers la 2<sup>ème</sup> Région et à 38 % de la 4<sup>ème</sup> Région vers la 3<sup>ème</sup> Région.

A l'intérieur du pays les échanges sont beaucoup plus équilibrés que les échanges internationaux. Les flux de marchandises ont, de façon remarquable, doublé de la 4<sup>ème</sup> à la 2<sup>ème</sup> Région comme en sens inverse. Cette image pourrait cependant être déformée en raison de la période de comptage.

Les échanges par route entre le centre du Mali et les 1<sup>ère</sup>, 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> Régions sont faibles.

En ce qui concerne les flux intra-régionaux, il convient de noter :

- pour la 2<sup>ème</sup> Région : l'assymétrie des flux de marchandises entre Bamako/Kati et les centres secondaires, qui témoigne du rôle de fournisseur de ces derniers, et du flux de marchandises remarquable en provenance et en direction de Koulikoro malgré l'existence de la ligne de chemin de fer .

- pour la 3<sup>ème</sup> Région : la multiplicité des échanges entre les divers centres urbains de cette région, due sans doute aussi à la bonne viabilité de son réseau routier, ainsi que les échanges en marchandises relativement faibles entre Bougouni et Sikasso-Koutiala. L'assymétrie de flux est prononcée aussi dans cette région.

- pour la 4<sup>ème</sup> et 5<sup>ème</sup> Région : la polarisation des flux sur la capitale régionale, malgré l'importance locale de certaines liaisons, p.e San/Tominian dans la 4<sup>ème</sup> Région, Mopti/Bandiagara ou Mopti/Konna dans la 5<sup>ème</sup> Région ; remarquables sont aussi les échanges très élevés entre Ségou et San.

Si l'on considère le flux de circulation des poids lourds (voir graph. suivant), c.a.d. l'intensité du réseau routier, on constate que :

- l'essentiel de la circulation de marchandises se situe sur l'axe Bamako-Bougouni- Sikasso-Côte d'Ivoire,

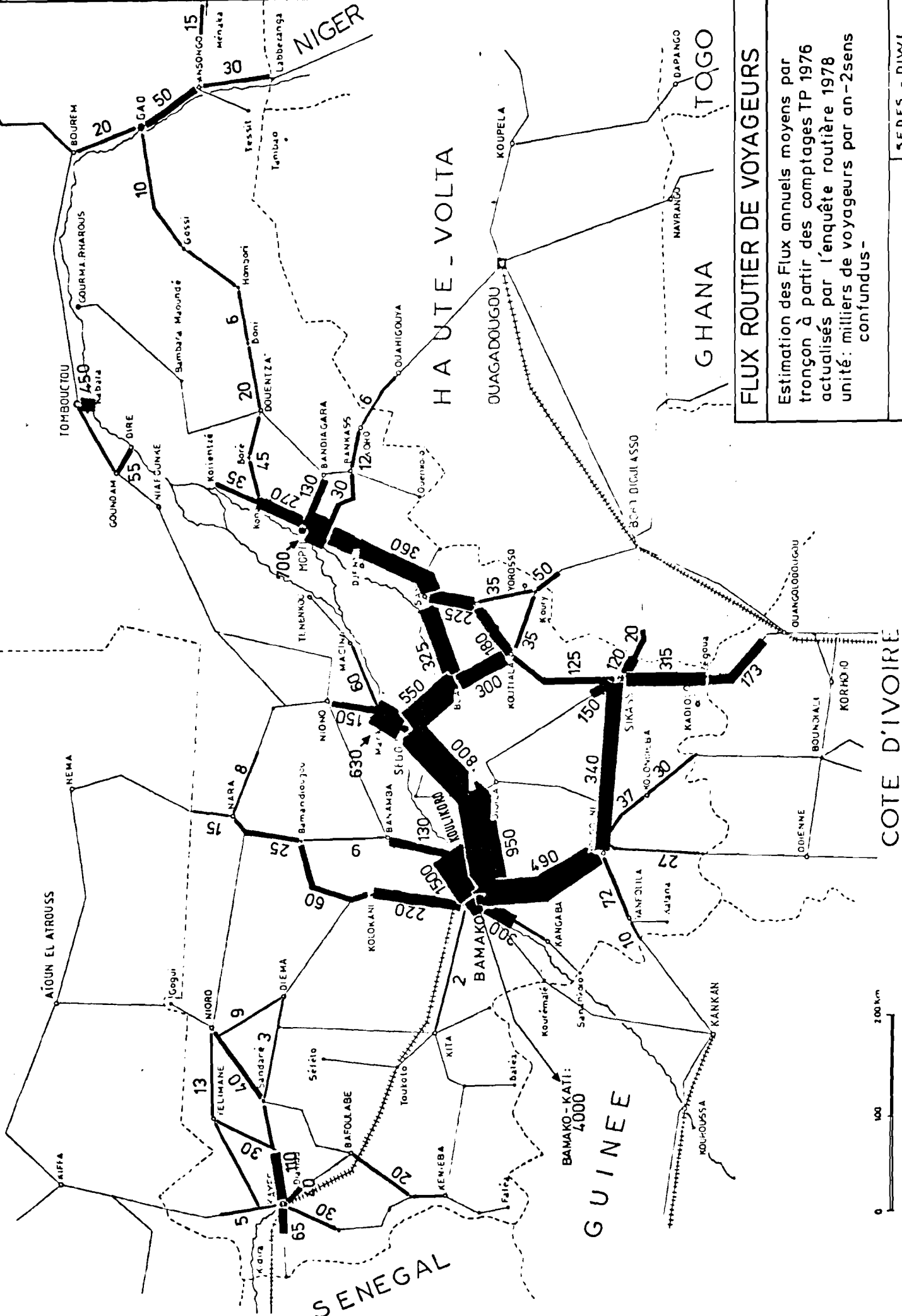
- en deuxième place vient, avec presque la même importance, l'axe Bamako-Ségou en prolongement vers Mopti.

- également importants mais dans une plus petite mesure: les liaisons Bamako-Kati, Bamako-Koulikoro, Bamako-Kangaba, ainsi que le triangle Bla-Koutiala-San.

- le trafic lourd à l'intérieur et en direction de la 6<sup>ème</sup> et 7<sup>ème</sup> Région est très faible,

- il n'existe pratiquement pas de trafic lourd de camions en direction de la 1<sup>ère</sup> Région et le trafic lourd à l'intérieur de la 1<sup>ère</sup> Région se concentre sur la région autour de Kayes.

M A U R I T A N I E

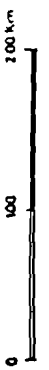


### FLUX ROUTIER DE VOYAGEURS

Estimation des Flux annuels moyens par tronçon à partir des comptages TP 1976 actualisés par l'enquête routière 1978  
 unité: milliers de voyageurs par an-2sens confondus-

PLAN DE TRANSPORT DU MALI

SEDES - DIWI  
JUN. 1979



COTE D'IVOIRE

SENEGAL

HAUTE-VOLTA

NIGER

GHANA

GUINEE

BAMAKO-KATI: 4000

AIGOUN EL ATROUSS

TOMBOUCTOU

BOUREM

GOURMARRAROUS

GOUNDAM

NIAFOUNKE

TELIMANE

NIORO

SANDARE

BAFOULABE

TOUKOLO

KOLOKANI

BAMAKO

KANGABA

KANKAN

KOUPOUSSA

KOUFEMATE

SADINIAO

KANGA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

NEMA

NARA

BAMANDIOU

NIORO

BANAMBA

SEGO

KOMOU

BAMAKO

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

MOPTI

TEKENKO

MACINI

NIORO

BANAMBA

SEGO

KOMOU

BAMAKO

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

GAO

BOUREM

GOURMARRAROUS

GOUNDAM

NIAFOUNKE

TELIMANE

NIORO

SANDARE

BAFOULABE

TOUKOLO

KOLOKANI

BAMAKO

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

KANGABA

13

20

10

55

5

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

20

10

55

5

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

13

20

10

55

5

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

150

20

10

55

5

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

13

20

10

55

5

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

30

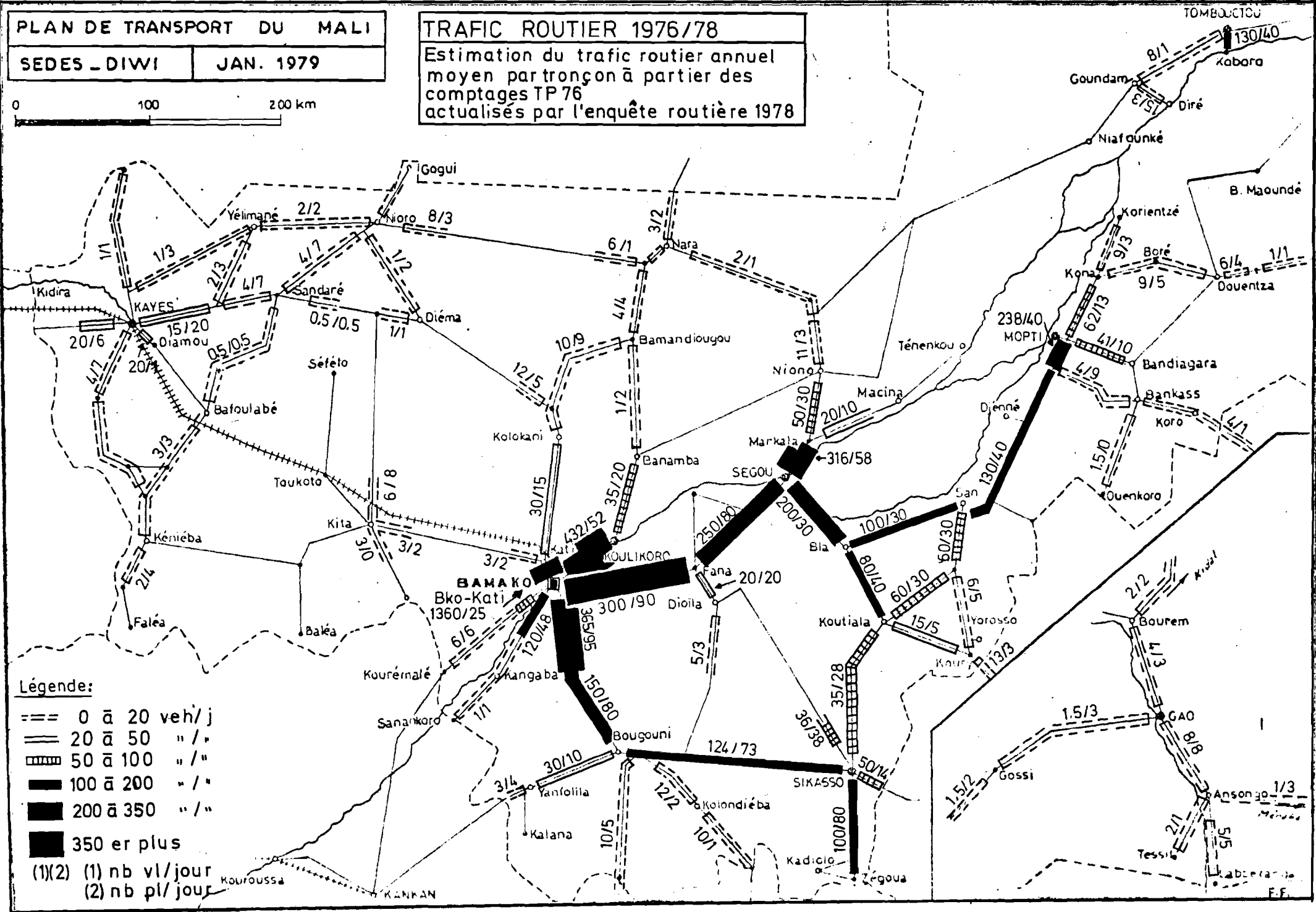
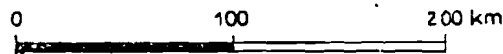
PLAN DE TRANSPORT DU MALI

SEDES - DIWI

JAN. 1979

TRAFIC ROUTIER 1976/78

Estimation du trafic routier annuel moyen par tronçon à partir des comptages TP 76 actualisés par l'enquête routière 1978



Légende:

- === 0 à 20 veh/j
  - ==== 20 à 50 " / "
  - ▤ 50 à 100 " / "
  - ▨ 100 à 200 " / "
  - 200 à 350 " / "
  - 350 et plus
- (1)(2) (1) nb vl/jour  
(2) nb pl/jour

## 5.2 Transport de voyageurs

Le volume de transport de voyageurs sur le réseau routier a pu être estimé en faisant la synthèse des différents comptages routiers existants (1).

Pour la période actuelle (1976/78) et sur l'ensemble du réseau routier classé, on aboutit à un total d'environ 990 millions de voyageurs /kilomètres par an dont :

- 804 millions soit 81 % sur le réseau bitumé
- 186 millions soit 19 % sur le réseau non bitumé

On se reportera à la carte ci-après sur laquelle sont visualisés les flux de voyageurs sur chaque tronçon de route.

Les flux annuels de voyageurs entre les différentes régions du Mali et les pays voisins ont été extrapolés des résultats de l'enquête routière 1978. Ces flux concernent environ 1,3 million de personnes dont 520 millions de V/km, dont 280 000 personnes en transport international.

### FLUX ROUTIER DE VOYAGEURS INTERREGIONAUX ET INTERNATIONAUX (3)

Unité : (1) milliers de voyageurs (3)

(2) millions de V/km

Origine Destination	1.R	2.R	3.R	4.R	5.R	6/7R	H.V.	C.I	Nig.	TOTAL
1 ère R (1)		3,3	-	-	-	-	-	-	-	3,3
(2)		0,8	-	-	-	-	-	-	-	0,8
2 ème R (1)			207	331	204	1	11	84	-	838
(2)			83	83	128	1	5	42	-	342
3 ème R (1)				131	46	-	22	70	-	269
(2)				38	21	-	1,5	7	-	67,5
4 ème R (1)					134	-	30	5	-	169
(2)					54	-	8	7	-	69
5 ème R (1)						6	13	14	-	33
(2)						4	5	8	-	17
6/7èmeR (1)							-	-	30	30
(2)							-	-	6	6
TOTAL (1)		3,3	207	462	384	7	76	173	30	1342
(2)		0,8	83	121	203	5	19,5	64	6	502

Le transport de voyageurs se concentre dans le triangle Bamako-Sikasso-Mopti, c.a.d. sur le réseau bitumé. Le flux entre la 1 ère Région, la 6 ème et la 7 ème Région d'une part et le reste du pays est quasi nul. Les échanges internationaux se font avec la Côte d'Ivoire et la Haute-Volta surtout. Les flux vers les autres pays (Guinée, Mauritanie, Sénégal et Niger) sont faibles et ne dépassent pas 30 000 personnes par an.

(3) 2 sens confondus. Pour les flux internationaux les Vkm on été calculés jusqu'au point frontière

H.V.: Haute-Volta, C.I.: Côte d'Ivoire, Nig.: Niger

D'après les comptages routiers, les flux intra-régionaux sont de l'ordre de 470 millions de Vkm, ce qui correspond à 4,9 millions de voyageurs par an, si l'on suppose que le parcours moyen est de 100 km.

Les flux les plus intensifs de trafic de voyageurs se situent dans la 2<sup>ème</sup> Région autour du centre de Bamako. Ce qui est particulièrement remarquable : Bamako-Koulikoro avec env. 3500 voyageurs par jour ainsi que Bamako-Kati avec env. 800 par jour.

Sur le réseau principal, les voyageurs y compris chauffeur, se répartissent ainsi selon le type de véhicules :

- voitures particulières	9 %
- camionnettes légères	8 %
- véhicules tous terrains	4 %
- taxi 9/10 places	39 %
- Camionnette taxi 16 places	14 %
- Cars	13 %
- Camions	10 %
- Semi-remorques et citernes	3 %
<hr/>	
-Total véhicules légers	87 %
-Total poids lourds	13 %

On peut en déduire que 66 % des voyageurs sont transportés par des moyens de transports publics, c.a.d. taxi, camionnette, taxi et car. Le véhicule le plus utilisé reste la camionnette bâchée aménagée pour le transport de 16 personnes.

### 5.3 Fluctuations saisonnières des transports

On remarque des fluctuations saisonnières, en partie très élevées, dans le courant de l'année aussi bien dans le transport de marchandises que celui de voyageurs.

Ceci est conditionné, en grande partie, dans le transport de marchandises par la commercialisation des produits agricoles en liaison avec les saisons. Le drainage de la production agricole c.a.d. des transports à l'intérieur des Cercles s'exécute de novembre à mars. L'évacuation, c.a.d. des transports à l'intérieur des Régions vers les régions limitrophes se fait entre décembre et avril. La distribution se fait, par contre, de mars à mai. L'exportation de produits cotonniers tombe dans la période d'août à octobre (1).

---

(1) Voir aussi le Rapport "L'enquête routière" 1978, chap. 3, statistiques 1977 du poste ONT de Faladié.

On observe également des fluctuations saisonnières dans l'importation des marchandises en provenance de la Côte d'Ivoire, où il faut également remarquer que c'est dans la période de Juillet à Septembre que l'on effectue le moins de transports. Alors que les transports à l'intérieur du pays, particulièrement à l'intérieur des Cercles et des Régions, il y a le fait important que les routes et pistes à la saison des pluies, c.à.d. de Juin/Juillet à Septembre/Octobre, ne sont que très peu ou pas praticables, les transports internationaux, par contre, ne sont pas touchés étant donné qu'ils sont effectués sur des routes bitumées.

Une autre raison fondamentale pour laquelle le transport de marchandises est dépendant des saisons est le manque en Capacités de stockage. Il s'ensuit que les transports seront effectués au moment où le besoin existera ou en cas d'exportation, lorsque les produits seront prêts à être exportés. Ceci signifie que, s'il y avait de meilleures possibilités de stockage, on atteindrait une répartition mieux équilibrée dans le courant de l'année et ainsi de meilleurs taux de chargement et taux de rotation de véhicules lors d'une capacité moyenne de transports réduite.

Le transport de voyageurs connaît aussi des fluctuations saisonnières. Elles dépendent d'une part de l'état des routes, c.à.d. de la praticabilité des routes et pistes à la saison des pluies. D'autre part, la mobilité de la population est nettement plus importante pendant les périodes de récoltes dans les zones où on demande une main-d'oeuvre supplémentaire et aussi lorsque la commercialisation des produits agricoles a lieu.

## 6. COÛTS ET TARIFS DES TRANSPORTS ROUTIERS

### 6.1 Synthèse des coûts de transport (1)

#### 6.1.1 Niveau de service des routes (2)

Afin de fournir une estimation du coût d'exploitation d'un ensemble de véhicules routiers représentatifs du parc circulant au Mali, on a établi des calculs pour différents types de véhicules et pour divers niveaux d'aménagement des routes. Sur les pages suivantes, les résultats de ces calculs sont présentés (1).

En ce qui concerne les niveaux d'aménagement on a adopté une classification du réseau routier malien en cinq niveaux de service, chacun étant caractéristique d'un coût de circulation. Ces niveaux sont identifiés par les symboles Q0, Q1, Q2, Q3, Q4 Q0 correspondant au coût de circulation le plus faible et Q4 au coût le plus élevé ( voir tableau suivant ).

---

(1) voir à ce sujet le rapport .  
(2) voir rapport

NIVEAU DE SERVICE DES ROUTES (1)

Symbole	T Y P E D E R O U T E	VIABILITE	VITESSE MOYENNE POSSIBLE	EXEMPLE ROUE
Q0	<u>Routes bitumées à 2 voies en bon état .</u>	Permanente	80-100	Bamako-Fana
Q1	<u>Routes bitumées dont l'entretien est déficient</u> et <u>Routes en terre modernes</u> ( mêmes caractéristiques géométriques que les routes bitumées mais couche de roulement en Latérite ).	Permanente mais vitesse plus faible que pour Q0 du fait de la moins bonne qualité du revêtement.	60-80	Sévaré-Bandiagara Fana-Dioila
Q2	<u>Routes en terre ordinaires entretenues</u> ( caractéristique géométrique sommaire et couche de roulement réduite au minimum pour assurer la permanence de la circulation )	Permanente mais circulation ralentie en saison des pluies (barrières de pluie ) .	40-60	Koutiala-Sangasso Mopti - Kona
Q3	<u>Routes en terre dont l'entretien est déficient</u>  Pistes améliorées	Parcours difficile en saison sèche, très difficile voire impraticable en saison des pluies	moins de 40	Gao - Bourem
Q4	<u>Routes totalement dégradées et pistes non aménagées</u>	Praticable par véhicules tous terrains seulement et à la rigueur par des camions en saison sèche.		Hombori-Gossi

(1) voir : Rapport "Les Routes"

6.1.2 Transport de passagers

Les coûts d'exploitation de véhicules destinés au transport de passagers sont résumés dans le tableau ci-dessous:

QUALITE DE ROUTE	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4
<u>404 BACHEE, 16 PLACES</u>					
Durée de vie: années	4	4	4	4	4
Kilométrage annuel	60.000	50.000	40.000	20.000	10.000
COÛT DE LA PLACE OFFERTE FM/KM TTC	5,6	6,8	8,3	14,6	27,2
<u>504 "TAXI BROUSSE", 9 PLACES</u>					
Durée de vie: années	3	3	3	3	3
Kilométrage annuel	80.000	70.000	40.000	20.000	10.000
COÛT DE LA PLACE OFFERTE FM/KM TTC	10,9	12,7	19,7	35,1	66,2
<u>BUS SG 2, 22 PLACES</u>					
Durée de vie: années	4	4	4	4	4
Kilométrage annuel	70.000	60.000	40.000	20.000	10.000
COÛT DE LA PLACE OFFERTE FM/KM TTC	5,6	6,6	9,3	16,4	31,1
<u>BUS HINO, 40 PLACES</u>					
Durée de vie: années	4	4	4	4	4
Kilométrage annuel	70.000	60.000	40.000	20.000	10.000
COÛT DE LA PLACE OFFERTE FM/KM TTC	5,9	6,9	9,9	18,2	35,2

NOTA: Le coût de la place offerte, inclu le bénéfice du transporteur.

### 6.1.3 Transport de marchandises

	Q0	Q1	Q2	Q3	Q4
<u>Land Rover 109</u>					
Camion C.U. 1 T					
Durée de vie: années	4	4	4	4	4
Kilométrage annuel	60.000	40.000	35.000	30.000	20.000
COÛT DE LA TONNE OFFERTE TTC (FM/KM)	127,0	178,2	206,4	243,8	361,0
<u>Berliet GL 900</u>					
Camion C.U. 7,4 T					
Durée de vie: années	5	5	5	5	5
Kilométrage annuel	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000
COÛT DE LA TONNE OFFERTE TTC (FM/KM)	27,4	33,0	41,0	55,6	82,0
<u>Mercedes 1621</u>					
Camion C.U. 10 T					
Durée de vie: années	5	5	5	5	5
Kilométrage annuel	60.000	50.000	40.000	30.000	20.000
COÛT DE LA TONNE OFFERTE TTC (FM/KM)	38,9	46,8	58,2	76,9	116,8
<u>Berliet TLM 12 + semi-remorque</u>					
Camion C.U. 30 T					
Durée de vie: années	5	5	5	5	5
Kilométrage annuel	70.000	60.000	40.000	20.000	10.000
COÛT DE LA TONNE OFFERTE TTC (FM/KM)	15,9	18,8	26,6	47,7	92,0
<u>Berliet TLM 12 + semi-remorque citerne</u>					
Citerne de 30 m <sup>3</sup>					
Durée de vie: années	5	5	5	5	5
Kilométrage annuel	80.000	70.000	50.000	20.000	10.000
COÛT DE M <sup>3</sup> OFFERTE TTC (FM/KM)	15,9	18,6	25,0	53,1	102,7

NOTA: Le coût de la tonne (m<sup>3</sup>) offerte inclu le bénéfice du transporteur

## 6.2 Les tarifs de transport

### 6.2.1 Réglementation tarifaire en vigueur

#### 6.2.1.1 Marchandises

ministériel du : Les tarifs sont fixés par un arrêté  
Ministère des **Finances** et du Commerce  
Ministère des Transports et Travaux  
Publics.

En s'appuyant sur les recommandations de " L'Etude du Transport routier de marchandises ", les tarifs furent de nouveau établis avec l'Arrêté n° 2960/MFC-MTTP portant révision des tarifs de transport de marchandises et produits en République du Mali du 14 octobre 1977 et l'Arrêté n° 3007/MT-TP/CAB portant sur la classification tarifaire des routes et homologation des distances routières, du 20 octobre 1977. Ils remplacent l'Arrêté n° 1628 du 9 Août 1974 et les décrets annuels relatifs aux campagnes de ramassage et de commercialisation.

#### 6.2.1.2 Passagers

Contrairement aux tarifs de Transport de marchandises, il n'y a pas eu de nouvelles fixations légales des tarifs applicables aux Transports interurbains de passagers des dernières années. La dernière augmentation date du 16 avril 1968 suivant l'Arrêté Ministériel n° 9/MC-CAB. Cet Arrêté ne concerne en principe que les Transports des TUB ( Compagnie Nationale des Transports urbains de Bamako - Précurseur de la CMTR ). Il fut cependant mis en application de façon générale. Cette augmentation portait le tarif du voyageur au km (PKM) à 6,80 FM, c.a.d. que dans la période allant de 1968 à 1977, les tarifs du transport de marchandises ont été augmentés au total de 50 % alors que les tarifs officiels du transport des passagers n'ont subi aucune augmentation.

### 6.2.2 Les tarifs de marchandises (voir Annexe 6)

#### 6.2.2.1 Tarifs généraux et longue distance

Correspondant à 3 catégories de routes, on distingue 3 catégories de tarifs de transport routier : tarif A, B, et C. Le tarif A s'applique aux routes bitumées, le tarif B aux routes latéritées et aux routes en terre aménagée, le tarif C s'applique aux pistes. Le tarif A représente le tarif de base, le tarif B a été augmenté de 50 % par rapport à A et C augmentés de 100 % .

Les principaux tarifs sont les suivants:  
- le tarif A est de 30,62 FM/TKM

- le tarif B est de 45,93 FM/TKM  
- le tarif C est de 61,24 FM/TKM  
Pour les produits à l'exportation,  
les tarifs sont inférieurs de 25 % aux tarifs ci-dessus.

- le tarif A est de 22,97 FM/TKM
- le tarif B est de 34,45 FM/TKM
- le tarif C est de 45,93 FM/TKM

Pour le transport des hydrocarbures :  
- le tarif A est de 2,865 FM/TKM  
- le tarif B est de 4,298 FM/TKM  
- le tarif C est de 5,730 FM/TKM

Le transport sur porte-char (C.U.  
de 30 t) y compris le retour à vide est de :

995 FM/km sur route catégorie A  
1492,50 FM/km sur route catégorie B  
1990,- FM/km sur route catégorie C

En comparaison avec cela, la tarification suivante fut proposée dans l'"Etude du Transport Routier de Marchandises" (1) tout en tenant compte du coût du transport.

La diversification suivant les 4 catégories de routes a été établie :

1. routes bitumées
2. routes en terre améliorée et routes bitumées déclassées
3. routes en terre et routes enterre améliorées et déclassées
4. pistes

Les tarifs généraux proposés étaient :

- |                    |            |
|--------------------|------------|
| 1. routes bitumées | 27 FM/t/km |
| 2. terre améliorée | 32 FM/t/km |
| 3. terre           | 48 FM/t/km |
| 4. pistes          | 64 FM/t/km |

Comme lors de l'élaboration de cette tarification les calculs étaient faits sur la base d'un taux de remplissage de 65 8 pour les moyens et gros porteurs -ce qui suppose fret pour le retour, une fois sur trois- il était considéré comme inutile d'établir un tarif spécial pour les produits à l'exportation.

Un tarif spécial pour les pistes d'accès difficile fut cependant proposé :

---

(1) cf République du Mali, Etude du Transport Routier de Marchandises, Fascicule III, Tarification des Transports Routiers, Tractionnel, Août 1977, pages 57-84

- 59 FM/t/km pour routes en terre
- 77 FM/t/km pour la piste

hydrocarbures : On proposa pour le transport des

1. route bitumée	2,40 FM/hl/km
2. route améliorée	2,85 FM/hl/km
3. terre	4,30 FM/hl/km
4. piste	5,70 FM/hl/km

Il fut recommandé , en outre , que l'on introduise des formules de révisions des prix dans le but de l'adaptation périodique des tarifs au développement des coûts et les formules correspondantes furent élaborées.

On peut faire les observations suivantes concernant les tarifs généraux et longue distance en vigueur :

Il y a eu une adaptation considérable aux propositions de l' " Etude du Transport Routier de Marchandises " . Même si la catégorie 2 ( route en terre améliorée, bitumée déclassée ) n'a pas été prise en considération, ceci fut compensé par une augmentation des tarifs concernant les routes bitumées et une baisse peu importante des tarifs pour les routes en terre. Le transport sur les pistes fut donc désavantagé avec la tarification officielle.

Les produits à l'exportation furent en outre avantagés par une réduction de tarif de 25 % . Ceci veut dire que lors de l'établissement des tarifs actuels, on est parti d'un taux de remplissage supérieur à 65 % comme il avait été établi à la base de la tarification proposée. Ce taux n'est en fait pas atteint.

Comme les arrêtés ne comprennent pas de formules de révision de tarifs, il est nécessaire de procéder à intervalles réguliers à une nouvelle enquête sur les tarifs.

#### 6.2.2.2 Tarifs de transport de ramassage

Les tarifs de ramassage ne dépendent pas des catégories de routes citées. Ils incluent le retour à vide. Ils s'élèvent à :

- Arachides	
1ère, 6ème et 7ème Régions	104,- FM/t/km
2ème Région	84,50 "
3, 4, 5èmes Régions	71,50 "
- Paddy : toutes Régions	84,50 "
- Coton : toutes Régions	106,60 "
- Céréales : tarif général	52,00 "
Tarif spécial pour des Régions et Cercles d'accès difficiles	61,25 "

(Ce sont tous les Cercles de la 6ème Région, 7ème Région dans la 1ère Région, les Cercles de Bafoulabé, Kéniéba, Nioro, Yélimané, Diéma, 2ème Région : Nara ; 4ème Région : Ké-Macina, Niono ; 5ème Région : Bandiagara, Bankass, Djenné, Douentza, Koro, Tenenkou, Youvarrou.)

On proposera, par contre, dans l'Etude du Transport Routier de Marchandises la tarification suivante pour le ramassage :

- tous produits 2, 3, 4, 5èmes Régions :	
	64 FM/t/km
- tous produits 1 et 6èmes Régions (comprend aussi la 7ème Région)	
	88 FM/t/km
- Coton	
	95 FM/t/km

Généralement, les tarifs se trouvant actuellement en vigueur, sont supérieurs aux tarifs proposés en 1977. En outre, aucune révision des tarifs n'a eu lieu également pour la campagne agricole 1978/79. Les tarifs pour l'évacuation des céréales ont été établis de façon frappante très bas.

Le tarif pour l'évacuation des produits cotonniers :  
- 38,54 FM/t/km pour coton fibre  
- 33,81 FM/t/km pour graine de coton.

On ne donna pas suite à la recommandation de l'"Etude du Transport Routier de Marchandises" citée ci-dessus, notamment de mettre en vigueur le tarif général pour les graines de coton et d'augmenter le tarif général du coton-fibre de 10 %.

### 6.2.2.3 Les tarifs appliqués réellement

Bien que la nouvelle réglementation soit liée en partie aux augmentations considérables et qu'une adaptation améliorée aux conditions de transport ait eu lieu, les tarifs ne furent pas toujours observés .

Les tarifs officiels sont observés lorsqu'il s'agit de transports de fret pour le compte d'entreprises publiques et d'organisations exécutées par des entrepreneurs privés, éventuellement les commandes de fret exécutées par la CMTR ou le SAT. Le tarif officiel sera ensuite aussi appliqué lorsqu'il s'agit de transports requis par l'Administration. Les tarifs appliqués et exigés lors de transports de fret privés ou autres sont en partie de 50 à 100 % supérieurs au tarif officiel dans les régions du pays difficilement accessibles ou pendant la saison des pluies. Il existe d'autre part aussi des tarifs au-dessous de la tarification (cf Annexe 6 ) .

En général, l'opinion règne chez les transporteurs et la CTR que :

- Les tarifs longue distance, particulièrement pour le trafic international sont suffisants. A la suite d'un manque de coordination lors de la répartition du fret, il résulte fréquemment un taux de chargement des véhicules très bas et les transports deviennent alors non rentables.

- les tarifs sont considérés beaucoup trop bas lors des transports sur les pistes.

- lors du ramassage, les tarifs ne tiennent pas suffisamment compte du fait que les distances des trajets sont relativement courtes, les heures de chargement et déchargement ainsi que les heures d'attente très élevées et le taux de chargement des véhicules trop bas. Selon la CTR, la tarification à la t/km est à abandonner pour le ramassage. Il faudrait revenir au système forfaitaire comme autrefois.

### 6.2.3 Les tarifs de voyageurs

#### 6.2.3.1 Les tarifs officiels

Les tarifs officiels (voir officieux) de 1968 sont les suivants :

- |   |              |
|---|--------------|
| 1) Transports urbains forfaitaires :          |              |
| - Bamako                                      | 40 FM        |
| - Kati  | 90 FM        |
| 2) Transports interurbains                    |              |
| (2.1) sur routes bitumées                     | 6,80 FM/PKM  |
| (2.2) sur routes non bitumées                 | 8,30 FM/PKM  |
| 3) Bagages accompagnés (inférieurs à 100 kg ) |              |
| (3.1) sur routes bitumées                     | 45,90 FM/TKM |
| (3.2) sur routes non bitumées                 | 52,50 FM/TKM |

La franchise accordée à chaque passager est de 30 kg.

Les tarifs exigés sur la base des tarifs par PKM pour les différents itinéraires sont forfaitaires et comprennent l'I.A.S (Impôt sur les Affaires et Services ) de 6 %.

#### 6.2.3.2 Les tarifs appliqués actuellement

Les tarifs officiels ne sont en réalité depuis longtemps plus appliqués. Les tarifs effectifs appliqués actuellement pour le transport des personnes furent établis pour les itinéraires importants à l'aide d'une enquête. Le barème des tarifs établis sur la base de cette enquête est présenté à l'Annexe 7. Les tarifs se distinguent fondamentalement selon 4 catégories de véhicules employés pour le transport des passagers : car, bâché, taxi, camion. Sur quelques parcours, les tarifs pour 2 catégories de véhicules sont les mêmes ( par exemple : car bâché ; camion-bâché ). Il existe sur peu de parcours - surtout à petites distances - des tarifs unitaires pour tous les véhicules.

Les tarifs sont valables pour un itinéraire déterminé, par exemple Bamako-Ségou, Bamako-Mopti. Sur un itinéraire déterminé, le même tarif va être appliqué pour le même type de véhicules. Il y a très peu d'exceptions à cette règle. L'Organisation des gares routières, respectivement le Directeur de la gare, veillent à l'application des tarifs.

En ce qui concerne le prix par PKM, les tarifs varient de façon considérable.

- pour un même parcours ( c'est-à-dire la même qualité de circulation, le prix par PKM est différent aux différentes escales. Il convient de citer l'exemple de la liaison Bamako-Sikasso effectuée en car :

Bamako-Oulessebouyou	10,13 FM/PKM
Bamako-Bougouni	9,20 FM/PKM
Bamako-Sikasso	7,83 FM/PKM

Les petites distances tendent à avoir un prix plus élevé par PKM que les grandes distances. De cette ma-

nière , le kilométrage annuel est plus bas et les temps d'attente plus longs .Ce principe ne demeure cependant pas toujours.

- le prix par PKM, lorsqu'il s'agit de la même qualité de circulation et du même type de véhicules, varie dans les différentes régions, par exemple : Type bâché, qualité Q1 :

- Bamako-Bougouni	9,20 FM/PKM
- Bamako-Koulikoro	8,47 FM/PKM
- Fana-Dioila	15,38 FM/PKM
- Sikasso-Niéna	12,50 FM/PKM
- Ségou-San	6,53 FM/PKM

Sur les pistes dans la première région le prix moyen par KM s'élève à 30-40 FM, dans la 6 et 7 ème Région par contre, il est de 12,50 FM environ.

On trouve des différences saisonnières dans le tarif et le prix par KM pour les itinéraires qui sont particulièrement mauvais lors de la saison des pluies par exemple :

- Ségou-Niono en saison sèche	11,93-13,76 FM/PKM,
à la saison des pluies	18,35 FM/PKM

Pour le trafic international vers Abidjan( Côte d'Ivoire ) et Néma ( Mauritanie ), il existe différents tarifs pour l'aller et le retour ainsi que différents prix pour l'aller et le retour ainsi que différents prix par PKM. La raison en est que , lors du trajet ex Abidjan ou Nema, le tarif local plus élevé est appliqué. Il en est de même pour le transport mixte, par exemple pour le parcours Bamako-Nara, où différents tarifs seront appliqués pour l'aller et le retour. Dans ce dernier cas, la différence est de 50 à 60 %. Le retour Abidjan-Bamako subit par contre une hausse de 40 %.

Les prix moyens par KM appliqués au transport intérieur s'élèvent en FM (1) :

Types de véhicules	Q0/Q1	Q1	Q1/Q2	Q2	Q2/Q3	Q3	Q3/Q4	Q4
Taxi	10,60	8,20	-	16,80	16,90	-	-	-
Bâché	9,20	8,20	13,40	15,10		17,40		16,70
Car	8,10	8,30	10,50	15,40	13,60	13,30	-	-
Camion	7,70	8,20	-	14,20	16,60	9,90	13,60	21,30

(1) voir Rapport "Les Routes"

Il n'y a pas d'informations sur les tarifs appliqués pour les transports clandestins

#### 6.2.3.3 Tarifs de transport des bagages

La réglementation des tarifs stables pour les différents itinéraires n'est en fait pas valable pour le transport des bagages. Il n'existe pratiquement plus de franchise. Le prix à payer pour les bagages accompagnés est une question de négociation entre le voyageur et le chauffeur. Les prix qui ont été fixés pour le transport des bagages sont dans une certaine mesure dépendants de la distance du transport, par exemple: Bamako-Abidjan (1200 km ) 1000-3000 FM par valise, Bamako-Mopti (650 km) 500-1000 FM, Bamako-Kolokani (125 km ) 300-500 FM.

Pour le transport mixte, le prix se détermine suivant les tarifs par T/KM. En fait, le poids des bagages est estimé et le prix effectivement payé est négocié avec le chauffeur.

#### 6.2.3.4 Le développement des tarifs

Alors qu'une augmentation des tarifs n'a pas eu lieu depuis 1968, il y a eu dans la pratique des augmentations presque tous les 2 ans.

Le CMTR augmenta ses tarifs en 1974 à 9,9 FM en moyenne. Les transporteurs privés adoptèrent les tarifs. La dernière augmentation, bien qu'elle ne fut pas générale, eut lieu chez les transporteurs privés en 1976.

#### 6.2.3.5 Le projet de note sur le relèvement du tarif

La lettre du 13.04.77, la Coopérative des transporteurs inter-urbains en commun a sollicité une augmentation sur le tarif actuellement en vigueur. A la suite de cette requête, le Ministère des Transports et des Travaux Publics a fait une enquête sur l'augmentation des tarifs. On s'est basé pour cela sur deux hypothèses :

- Hypothèse I : évolution identique de la T/KM et du PKM. Il s'ensuivit un tarif de 12,28 FM/PKM pour taxis.  
- Hypothèse II : structure des PKM sur la base des coûts opérationnels.

On a établi les structures des coûts pour les véhicules de types suivants : Peugeot 504-Break (familial ) et Peugeot 404 bâchée, camionnette Super Goelette-Saviem SG 2 et Hino BM 450.

En se basant sur les calculs, il en résulte les tarifs suivants par PKM :

-Taxi Peugeot 504	9,85
-Peugeot 404 bâchée	7,13
-Super goelette SG 2	8,26
-Hino Bm 450	8,55

On n'a pas procédé à une différenciation suivant la qualité de circulation des routes. Il n'y a pas eu de propositions en ce qui concerne les tarifs pour le transport des bagages accompagnés. Il n'y a également pas eu d'enquêtes en ce qui concerne la structure des tarifs pour le transport mixte. Une décision, voire proposition pour Arrêté n'a pas encore eu lieu jusqu'à présent.

### 6.3 Les contrôles et les coûts invisibles

Tous les véhicules et plus particulièrement les véhicules de transport sont soumis à des contrôles extrêmement nombreux, systématiques et souvent abusifs. Le nombre élevé des contrôles s'explique par une superposition dans les attributions des différents corps ( police, gendarmerie, douane ) d'une part et d'autre part par la pratique de contrôles systématiques à tendance essentiellement répressive ainsi que par la pratique de " contrôles sauvages " exécutés en marge des ordres précis hiérarchiquement reçus.

Selon les enquêtes et interviews exécutés par le Consultant, il est courant d'être arrêté six fois sur un itinéraire de 150 km. Par exemple, sur l'itinéraire Bamako-Mopti, le nombre de contrôles de véhicules varie entre 15 et 28 fois, sur l'itinéraire Bamako-Abidjan, il faut compter sur une vingtaine de contrôles, la plupart étant exécutés sur le territoire malien. Sur l'ensemble des itinéraires inclus dans les enquêtes, on n'en trouva aucun sur lequel il n'y eut pas un quelconque contrôle.

Les circonstances liées au contrôle donnent l'impression d'être grotesques et dangereuses par exemple: la nuit, au milieu de la chaussée, des postes de contrôle endormis; en travers de la route, des chaînes sont parfois tendues sans éclairage ou signaux avertisseurs.

Malgré le nombre excessif des contrôles, ces derniers sont inefficaces en ce qui concerne les effets sur l'observation de la réglementation concernant l'état technique des véhicules.

Leur inefficacité résulte d'une part de leur manque de qualité : leur nombre ne laisse pas le temps matériel d'effectuer des examens détaillés et il manque aux contrôleurs la compétence technique. Alors que d'un côté des détails relativement peu importants seront contrôlés et que de l'autre, il échappe des manques qui nuisent de façon grave à la sécurité de la circulation des véhicules ( par exemple : pneus usés, mauvais éclairage, amortisseurs cassés ... ).

Leur inefficacité, en ce qui concerne l'observation du code de la route, la réglementation du trafic et l'état des véhicules est étroitement liée aux coûts "invisibles" qui apparaissent en raison des contrôles. Il s'agit d'amendes qui sont levées en raison d'une infraction, fondée ou supposée, aux règles de la circulation, dispositions douanières, manques aux véhicules, documents du véhicule ou documents d'identité des passagers. Le chauffeur étant persuadé, à juste titre, que le contrôleur trouvera de toute façon des infractions (n'importe lesquelles) est amené à ne plus respecter les lois et le règlement du trafic et de la circulation. On arrive au cercle vicieux que les contrôleurs n'ont par la suite aucune difficulté à tomber sur des infractions et à infliger des amendes.

Régulièrement à chaque voyage, des amendes sont levées, quelque soit l'itinéraire et la région du pays. En raison des informations obtenues par l'enquête auprès des chauffeurs et des transporteurs, ces amendes augmentent (elles prennent occasionnellement la forme de paiements forfaitaires aux contrôleurs) les tarifs par PKM d'une marge se situant entre 10 et 70 %. Pour le transport des personnes, les coûts engagés en raison des contrôles sont transférés directement aux passagers au moyen de tarifs surélevés pour le transport des bagages.

Pour le transport des marchandises par contre, ces coûts sont une charge pour le transporteur qui peut les transmettre à ses clients car les tarifs par PKM sont établis dans les moindres détails. Il s'agit ici des "coûts invisibles" auprès des transporteurs. Ces coûts ne sont pas seulement invisibles du point de vue des dépenses pour le transporteur ou le voyageur du fait qu'ils ne ressortent dans aucun calcul des coûts de transport au transporteur, ou calcul des tarifs mais aussi du fait des coûts de temps.

Des pertes de temps considérables sont également liées au contrôle. Elles se répercutent de façon désavantageuse sur la rotation des véhicules. Selon les renseignements des transporteurs, le nombre de rotations doublerait sur le parcours Bamako-Abidjan si les contrôles n'existaient pas. Un contrôle dure entre 10 et 15 mn. Si l'on emprunte l'itinéraire Bamako-Sikasso (15 points de contrôle x 10), la durée moyenne du voyage en taxi est de 6 à 8 h la perte de temps, en raison du contrôle étant de 1 à 3 h. Pour l'itinéraire Bamako-Banamba, des 4 h de voyage, 1 à 1 h 30 se passe au contrôle. Ces pertes de temps sont considérées comme engendrant des coûts du point de vue de la rentabilité du transport national.

Du côté des transporteurs, la pratique actuelle des contrôles est considérée comme dérangeante, agaçante et mettant en partie leur existence en jeu.

Le fait que les voitures de l'Administration ne soient que très peu ou jamais contrôlées, même si l'état technique est tout à fait manifestement défectueux, ne compte pas pour comprendre le sens et la nécessité des contrôles.

Comme causes des " taxes sauvages ", on peut donner :

- faibles salaires des agents de contrôle ( tentation de se faire payer directement ) et
- l'esprit de suspicion et de contrôle a conduit à des contrôles abusifs.

## 7 SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

### 7.1 Généralités

On peut conclure des chapitres précédents qu'il existe dans le secteur des transports routiers un nombre remarquable de facteurs et de domaines qui doivent être considérés positifs. Une série de mesures a été introduite et mise en application ces dernières années particulièrement. Ces mesures permettent de s'attendre à une amélioration des transports à l'avenir. D'autre part, il existe aussi des domaines qui présentent plus ou moins de lacunes graves.

Dans ce chapitre, on donnera les aspects aussi bien positifs que négatifs du transport routier et on donnera des recommandations ainsi que mesures d'amélioration tout aussi bien à court terme qu'à moyen terme.

### 7.2 Les moyens de transport routier

#### 7.2.1 Détermination de l'effectif de véhicules

##### 7.2.1.1 Cartes de transport

Comme démontré au § 3.1, il n'est pas possible actuellement d'évaluer exactement le parc de la République du Mali étant donné que les données existantes sont incomplètes. La connaissance exacte du parc de véhicules commerciaux qui est à jour, est cependant d'une importance considérable pour la planification dans le secteur des transports. Ceci concerne spécialement le trafic de marchandises, où il se pose constamment le problème d'ajustement des capacités des moyens de transport qui existent avec celles qui sont nécessaires tant dans le cadre de la commercialisation que dans la distribution et dans les transports internationaux.

Si l'on part des documents et des méthodes d'enregistrement existant actuellement, les cartes de transport offrent la possibilité, la plus prometteuse de succès, d'atteindre l'inventaire exact des effectifs en capacités existantes.

Etant donné que la pratique actuelle de l'enregistrement ne répond pas aux exigences -enregistrement et informations manquants, évaluations compliquées, manque d'actualité-, on a fait les propositions suivantes d'amélioration :

(1) Généralement, le registre des cartes de transport devraient être sous forme de fiches cartonnées qui permettent un codage des informations les plus importantes et l'exploitation mécanographique. (1)

(2) Le registre des fiches doit être tenu séparément selon qu'il s'agisse de : - transport de marchandises  
- transport mixte  
- transport de voyageurs

(3) Le registre de fiches pour tout le Mali doit être tenu par l'ONT et être confié à un expert désigné.

(4) Le registre de fiches doit être renouvelé tous les ans à partir d'un jour fixé. Après avoir été exploitées et à l'issue de la 2<sup>ème</sup> année, les fiches doivent être détruites. Pour le renouvellement des cartes de transport, il faut établir de nouvelles fiches.

(5) Ces fiches sont à remplir dans chaque région lorsqu'on établit les cartes de transport. Elles ne doivent cependant pas être codifiées et doivent être envoyées par retour chaque mois à la Direction Nationale de l'ONT. Une copie de la fiche reste aux Représentations Régionales.

(6) La codification a lieu à la centrale de Bamako

(7) Les fiches sont à classer à l'intérieur des registres soit suivant le type de véhicules soit ( pour contrôler si elles sont complètes ) suivant les Régions dans l'ordre du n° des cartes.

(8) Le n° de fiches devra correspondre au n° de la carte de transport remise au transporteur.

(9) Le registre sous-forme actuelle doit être tenu pendant une période transitoire de 3 ans mais chaque année devra faire l'objet d'un nouveau registre (ancienne forme). Les informations à enregistrer doivent être semblables à celles qui figurent sur la fiche-modèle d'enregistrement ci-jointe.

(10) Le nouveau registre de fiches devrait être exploité par la Division d'Etudes des ONT.

Ce qui est nécessaire à la réalisation de ces mesures est un adjoint-technique qualifié ainsi que la disposition de plusieurs fichiers et les fiches imprimées correspondantes. Les fichiers doivent être munis au milieu d'une baguette et perforés pour éviter l'égarement, non autorisé, des fiches.

---

(1) On pense ici à un système qui est comparable à celui qui fut utilisé lors de l'enquête routière.



### 7.2.1.2 Immatriculation

En ce qui concerne l'enregistrement des immatriculations des véhicules- délivrance des cartes grises et systèmes de classement -on a introduit et mené une série de mesures d'améliorations en mars 1978, dans le cadre de l'Assistance Technique au Ministère des Transports et des Travaux Publics. A ce sujet, on n'entrera pas dans les détails. Selon les informations existantes, le registre tenu à la Division d'Etudes pour 1978 est complet même s'il est peu maniable.

A des fins pratiques, par exemple pour déterminer le parc de véhicules non-commerciaux des particuliers et de l'Administration, il manque cependant en premier lieu l'inventaire des véhicules qui sont retirés chaque année de la circulation ( accident, usure ).

La déclaration du retrait de la circulation des véhicules devrait être difficilement réalisable dans la pratique et encore plus difficile à être contrôlée. Même si un tel enregistrement était, pour des raisons de statistiques, souhaitable, il reste à supposer que le résultat serait si incomplet et les frais d'administration si élevés qu'il faut écarter cette solution. La mise en application de ce procédé de déclaration du retrait de la circulation des véhicules ne devrait être envisagé qu'à moyen ou long terme.

Il serait possible de déterminer le parc de véhicules non-commerciaux de l'Administration à moindre frais si les inventaires étaient réclamés par l'ONT, chaque année, auprès des différentes administrations, le cas échéant, réglés par décrets.

La détermination des parcs de véhicules privés non-commerciaux serait possible de sorte que les sociétés d'assurances de véhicules auraient à présenter chaque année les statistiques correspondantes- conformément aux exigences de l'ONT -. Même si ces données présentaient des lacunes, ceci permettrait vraisemblablement une détermination approximative des véhicules.

### 7.2.2 Standardisation du parc de véhicules commerciaux

Comme il fut présenté au § 3.1.3.2, il existe un grand nombre de marques et de types de véhicules en circulation au Mali. D'autre part, l'état des véhicules est relativement mauvais,\* ce qui porte préjudice non seulement à la sécurité du trafic mais aussi implique que les véhicules sont trop souvent en panne et ainsi ne sont pas disponibles lorsqu'on en a absolument besoin, par exemple : pour le drainage et l'évacuation des produits agricoles. Ils en résultent des pertes considérables aussi bien sur le plan de l'Economie Générale que le plan de l'Economie Individuelle.

---

\* cf § 3.1.5

Etant donné qu'il y a un rapport entre le mauvais état des véhicules (problème pour se procurer des pièces de rechange et manque de personnel spécialisé pour les réparations et l'entretien) et le grand nombre de types de véhicules, il faut tendre à standardiser le parc de véhicules. Il existe pour cela plusieurs possibilités :

1 - Un moyen très efficace mais radical pour réaliser une uniformisation du parc de véhicules est le contrôle des importations. Cela signifie que les importations de véhicules sont seulement possibles avec une licence d'importation qui peut être seulement établie pour les types de véhicules qui sont souhaités pour le pays.

A des fins utiles pour le pays et les utilisateurs de véhicules et pour éviter les abus, plusieurs conditions doivent être remplies comme :

- rechercher les types de véhicules les plus économiques et les plus rentables
- si possible une garantie contractuelle aussi longue que possible avec les usines de fabrication de véhicules pour l'approvisionnement sans difficultés en pièces de rechange ainsi qu'.
- une garantie contractuelle aussi longue que possible avec les usines de fabrication pour l'installation et l'exploitation d'ateliers
- une formation de mécaniciens-réparateurs de poids lourds pour les types de véhicules choisis.

Etant donné que l'instrument de contrôle des importations signifie une intervention importante dans l'Economie et qu'il peut y avoir des répercussions tout à fait négatives s'il est mal appliqué, on ne doit alors l'utiliser qu'avec précaution et après avoir effectué des recherches fondamentales.

En cas de restrictions d'importations de ce genre, on devrait d'abord se limiter à interdire quelques marques de véhicules particulièrement peu économiques.

Une enquête sur les types de véhicules économiques et rentables devrait être cependant établie par l'ONT, notamment dans le cadre d'un projet sur l'Assistance Technique. Cette enquête devra être actualisée à intervalles réguliers.

2 - Beaucoup moins radicale mais, au cas échéant, efficace dans les mêmes proportions, est la méthode de recommandations liée à une action concertée des entreprises d'état:

En se basant sur l'enquête précitée, une liste réduite des différents types de véhicules doit être dressée. Les entreprises d'état devraient être amenées à n'acquérir que les véhicules qui figurent sur la liste et de plus se limiter à un type de véhicules par Catégorie (de grande, moyenne et petite capacité).

Pour y associer également les transporteurs privés, il faut travailler en étroite collaboration avec l'UNCTR et les CTR. A eux seuls appartient la possibilité d'influencer une grande partie des transporteurs privés.

Par cette méthode de recommandations, il est du reste tout à fait possible d'exercer une pression sur les fabricants de véhicules lourds afin d'inciter ces derniers à améliorer l'approvisionnement en pièces de rechange et des services-garages.

Il est cependant de nouveau indiqué qu'une collaboration de l'ONT et de l'UNCTR serait nécessaire.

### 7.2.3 Rôle et fonction des agents de transport

#### 7.2.3.1 Synthèse de la situation actuelle

Il existe actuellement au Mali, comme il fut présenté au § 3.2 différents entrepreneurs s'occupant des transports :

- 2 entreprises d'état de transport
- diverses entreprises d'état qui assurent le transport pour compte propre dans le secteur du transport de marchandises
- les services postaux qui assurent aussi bien le transport pour compte propre que le transport de voyageurs pour compte d'autrui.
- les coopératives des transporteurs routiers
- des transporteurs privés ( n'étant pas membres des CTR ) assurant les transports pour compte d'autrui et parfois pour leur propre compte.

Ils entrent tous plus ou moins en concurrence entre eux étant donné qu'il n'existe pas de définition claire et précise et de limitation du champ d'actions. Alors que les véritables entreprises de transport se plaignent de la même façon des commandes de fret insuffisantes, des résultats de gestion déficitaires et d'être désavantagées à la répartition du fret, les entreprises d'état assurant le transport pour leur propre compte ne se rendent pas compte en général de la rentabilité des transports.

#### 7.2.3.2 CMTR et SAT

L'Etat malien a prouvé par la création aussi bien des CMTR que de la SAT qu'il a l'intention de jouer un rôle dominant et actif dans le secteur des transports.

Entre temps, les circonstances ont fait que la CMTR est devenue presque inactive et a enregistré des déficits énormes augmentant chaque année. En supposant que la CMTR devait continuer à fonctionner, elle nécessiterait de combler un comble un redressement qui équivaldrait à une nouvelle fondation.

La SAT, par contre, qui na commencé ses activités qu'au début 1978, dispose d'un parc de véhicules neuf et d'installations récentes. Mais à la suite d'une exploitation insuffisante, elle est déficitaire. Pour poursuivre ses objectifs, à savoir : l'exécution des transports entre l'Algérie et le Mali et l'approvisionnement de la 6 et 7 ème Région, un parc existant est approprié tant que la construction de la "Route Transsaharienne" n'est pas achevée et qu'une liaison routière en bon état est établie en direction de Gao.

Dans la mesure où par la suite, les entreprises d'état de transports doivent être actives dans le secteur des transports - ce qui fait l'objet d'une décision politique - et ceci étant supposé pour les recommandations suivantes, il est nécessaire d'adopter des mesures énergiques.

En se basant sur les données et informations existantes, on peut envisager pour les activités des entreprises d'état de transport les solutions suivantes :

Un redressement de la CMTR devrait, en aucun cas, être entrepris sans une étude détaillée des possibilités à moyen et long terme et selon les perspectives de l'entreprise. Selon les informations présentes, le financement d'une telle étude est prévue par la République Fédérale d'Allemagne. En fonction d'une étude préliminaire effectuée dans les grands traits et globalement, on entrevoit la possibilité de refonder la CMTR pour en faire une entreprise commune allemande-malienne avec une participation financière allemande et une aide technique allemande.

Comme il a été dit précédemment, il s'agit davantage d'une nouvelle fondation que d'un redressement. On a pensé reprendre éventuellement le terrain actuel de la CMTR ainsi que les bâtiments. Il n'existe pas encore de conceptions définitives concernant les activités de la nouvelle entreprise de transport. Sans vouloir anticiper sur l'étude précitée, on pourrait déjà entrevoir les possibilités suivantes :

1 - Réalisation du trafic de voyageurs à longue distance en bus, en empruntant un parcours où les routes sont en bon état et où le taux élevé du trafic de voyageurs puisse garantir la rentabilité de l'entreprise , par exemple :

- Bamako-Mopti
- Bamako-Bougouni-Sikasso
- Bamako-Abidjan

Comme le montrent les statistiques d'exploitation de la CMTR, le taux de remplissage sur les longues distances est relativement élevé. Les expériences faites par d'autres pays africains ont montré que le trafic de voyageurs à longue distance en bus peut constituer une branche rentable dans l'entreprise tant que les tarifs seront concurrentiels avec les tarifs des transporteurs privés et qu'une qualité convenable des transports sera garantie (observation de l'horaire, franchise sur les bagages, etc...).

2 - Transport de marchandises à longue distance (fret solide et hydrocarbures) effectué par exemple sur la ligne **Bamako-Abidjan**, voire Bamako-Ouangolodougou. La rentabilité d'un tel service de fret dépend cependant de façon prépondérante du fait qu'un taux de rotation et qu'un taux de chargement suffisant soient garantis, c'est-à-dire que lors de la répartition du fret, l'entreprise devrait bénéficier de la priorité absolue et qu'ainsi une concurrence ruineuse avec la SAT est exclue.

3 - Des possibilités à long terme peuvent par la suite résulter du transport de distribution effectué avec des containers. Si le trafic de containers pouvait s'établir à long terme sur la voie ferrée Dakar-Bamako, une société disposerait alors sur le terrain de la CMTR de grands avantages de stationnement étant donné que le terrain a une voie de raccordement ferroviaire.

A condition que l'étude précitée sur le redressement, voire nouvelle fondation de la CMTR, aboutisse à un résultat positif, on peut s'attendre à une reprise de l'entreprise aux environs de 1982-83. Pour cela, on a pris en considération la nécessité de construire d'autres installations (ateliers de réparations, hangars ...) ainsi que l'acquisition d'un nouveau parc de véhicules, une unité de dépannage et de plus petites représentations aux points de destination et aux plaques tournantes des lignes qui seront parcourues.

A court terme et pour des raisons d'ordre économique, on ne peut que recommander de cesser l'exploitation de la CMTR dès que possible. Il en résultera sans aucun doute des problèmes d'ordre social ainsi qu'une chute des capacités dans le secteur des transports. Ces problèmes se résoudreont en partie en coordination avec la SAT.

Comme il a été mentionné précédemment, la plus grande partie du parc de véhicules de la SAT - c'est-à-dire les semi-remorques - n'est pas appropriée aux liaisons routières actuelles en direction ou à l'intérieur des 6 et 7<sup>ème</sup> Régions. On ne peut pas compter sur la fin de la construction de la "Route Transsaharienne" et de la route **Sévaré-Gao** avant 1985 (1). D'ici là, c'est la SAT qui doit opérer comme ce fut le cas jusqu'à présent, sur le parcours Bamako-Abidjan.

En partant du fait que la fermeture de la CMTR, que l'on a recommandée, ait lieu dans les années à venir, c'est-à-dire à court ou moyen terme, les ordres de fret de la CMTR reçus jusqu'alors seront à transmettre à la SAT. Pour compenser les déficits en capacité de transport qui interviendront dans le pays, il faudrait agrandir légèrement le parc de véhicules de la SAT.

(1) La "Route Transsaharienne" fut entre temps achevée jusqu'à Tamanrasset, c.a.d. environ 80 km avant le point "Y", début de la branche vers Gao. Il reste cependant pour aller jusqu'à Gao un tronçon d'une longueur d'environ 1200 km pour lequel le financement n'a pas encore été garanti. La construction du tronçon **Sévaré-Gao** (environ 570 km jusqu'au bac du Niger) va commencer en 1980 et durera 5 ans.

A ces fins, on devrait remettre à la SAT tous les véhicules lourds (notamment les semi-remorques) de type MAN, qui furent requisitionnés par l'Etat, retirés de la possession d'un ancien membre du gouvernement, et les mettre aussitôt en service.

Après avoir examiné de près les capacités de transports nécessaires et celles existant dans tout le pays (éventuellement les véhicules lourds ayant une c.u. inférieure), le parc de véhicules peut être augmenté successivement. Cette augmentation dépendra strictement du développement des volumes de transports.

La reprise des transports de marchandises de la CMTR par la SAT devrait causer une reprise limitée de son personnel dans la mesure où il faudra augmenter le nombre d'effectifs de la SAT. Le personnel restant de la CMTR devrait être licencié moyennant la réception d'une indemnité - dans la mesure où il n'existe aucune autre possibilité et que ce personnel restant ne peut être résorbé par d'autres entreprises d'état. Cette solution est, du point de vue économique, plus avantageuse que celle qui consiste à accumuler les déficits.

On ne pense pas à une reprise de la CMTR des transports des voyageurs par la SAT. Ceux-ci devraient être transmis à moyen terme (jusqu'à l'éventuelle fondation de la CMTR) aux transporteurs privés. De même, l'idée d'une reprise du parc de véhicules vétuste à la CMTR doit être écartée.

La condition pour une meilleure exploitation de la SAT est la réduction des transports pour compte propre, sur laquelle on reviendra au chapitre suivant et un meilleur déroulement de la répartition du fret. On doit aussi veiller à ce que le parc de véhicules de la SAT ne soit pas vétuste. Les véhicules qui ne sont plus rentables doivent être vendus à temps.

A long terme, la SAT va être mesurée, conformément à ses propres compétences, d'assurer les transports entre l'Algérie et le Mali. D'ici là, on va sans aucun doute éclaircir l'avenir de la situation de la CMTR, c'est-à-dire sa nouvelle fondation ou non.

En cas d'une nouvelle fondation de la CMTR, qui sera également active dans le secteur de transport de marchandises, il est nécessaire de procéder graduellement à une nouvelle orientation de la SAT et notamment en ce qui concerne la répartition nette des activités entre les deux entreprises d'état de transports. La répartition des activités doit être définie clairement pour éviter que les deux entreprises d'état entrent en concurrence.

Ces recommandations ne veulent pas anticiper sur les résultats d'une étude qui sera exécutée par la Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) d'Allemagne Fédérale.

Une autre solution fut proposée et souhaitée par les Autorités maliennes : il s'agit de maintenir la CMTR. En vue de cette solution, il existe d'après l'ONT 2 possibilités :

- a) Une fusion de la CMTR avec la SAT
- b) Recréation de la CMTR en société mixte.

Une fusion de ces **deux** sociétés présenterait sans doute l'avantage d'éviter les contraintes sociales pour le personnel de la CMTR et de garantir l'utilisation des facilités existantes de la CKTR étant encore **en** état de **fonctionnement** (Bâtiments, Ateliers, dépôts de **pièces** détachées). D'autre part, une fusion signifierait **qu'une** partie considérable des facteurs négatifs de la CMTR (excédent de personnel, déficits, etc...) devrait être absorbée. Une **augmentation** considérable du capital serait, dans ce cas, absolument nécessaire.

Un autre problème posé par la fusion des deux entreprises réside dans le fait que les situations financière et juridique des deux entreprises sont totalement différentes dans la mesure où **l'Etat** algérien participe au capital et à la gestion de la SAT et que la CMTR est **malienn**e dans toute sa totalité. La fusion de ces deux sociétés n'est donc pas envisageable sans l'accord de **l'Algérie**. En outre, une fusion n'écarterait pas **les** inconvénients pouvant résulter du fait qu'une entreprise étant importante sur le plan de **l'Economie Nationale**, ne soit pas sous l'influence du **pays**.

Une **recréation** de la CMTR en société mixte - possibilité déjà envisagée par le Consultant pour l'avenir - présenterait actuellement le risque de travailler d'une manière peu rentable si on ne trouve pas de possibilités pour en finir avec la concurrence entre la **SAT**, la **CMTR** et **transport** pour compte propre des sociétés d'état et pour réduire la sur-capacité en moyens de transport existants.

#### 7.2.3.3 Les autres entreprises d'état

Le développement qu'accusent les transports pour compte propre des différentes entreprises d'état et les opérations des dernières années, est un fait inquiétant pour l'Administration et notamment **l'ONT**.

A la réalisation des transports par d'autres entreprises d'état est lié un **nombre**, non insignifiant, d'inconvénients aussi bien sur le plan de **l'Economie** individuelle que sur le plan de **l'Economie** générale entre autres :

- le nombre de voyages-retour à vide est nécessairement plus élevé lorsque le transport est assuré par les entreprises d'état qu'il ne l'est lorsqu'il est assuré par des transporteurs privés car ces derniers s'efforcent de trouver du fret pour les retours. Il s'ensuit une baisse du taux de chargement moyen des véhicules. Avec la progression des transports pour compte propre, la possibilité d'atteindre une meilleure coordination des transports (taux de chargement supérieur et taux de rotation) se trouve réduite.

- les temps d'immobilisation sont plus élevés dans les entreprises d'état, étant donné que ces dernières n'assurent que des transports bien déterminés dans le cadre de leurs propres activités et sont moins flexibles. L'entretien des véhicules privés est mieux assuré et a des frais moins élevés que dans les garages des organismes dont la structure est souvent assez lourde

- étant donné que chez les transporteurs privés, l'opinion - vraisemblablement bien fondée - règne que les entreprises d'état assurent elles-mêmes les transports lucratifs et laissent les transports non rentables aux entreprises privées, ces dernières ne sont pas enclin à observer les engagements et les contrats.

- du fait de l'intensification des transports pour compte propre, des ordres de fret échappent aux entreprises publiques de transports qui en ont un besoin urgent pour travailler de façon rentable. Cela signifie que les entreprises publiques diverses se font concurrence mutuellement au désavantage des entreprises publiques de transport.

Il est donc à recommander de réfreiner les transports pour compte propre des entreprises d'état et de les régulariser par des arrêtés.

#### 7.2.3.4 Les coopératives de transporteurs routiers

~tant donné que 45 % des véhicules faisant partie du secteur de trafic de marchandises et 70 % du trafic de voyageurs sont contrôlés par les coopératives de transporteurs routiers, l'UNCTRM représente un facteur d'influence remarquable dans le secteur des transports.

Suivant ses objectifs, la UNCTR, notamment la CTR à l'échelle régionale, prend une part active à l'organisation de la programmation des transports. La UNCTR, voire la CTR, n'est, par contre, jusqu'à présent que peu ou pas engagée dans les autres secteurs qui sont très importants pour le développement futur, l'harmonie et la modernisation des

transports.. Ces secteurs vont prendre de l'importance à l'avenir si bien qu'il faudra absolument élargir les activités des coopératives ainsi qu'amplifier une collaboration avec l'ONT.

Dans le domaine d'attributions futures, il faut entre autre citer :

- collaboration lors de la standardisation du parc de véhicules et adaptation du parc à la demande en transports
- information et formation continue des transporteurs et chauffeurs en matière de conduite et diffusion du Code de la route.
- collaboration lors de l'élaboration d'une réglementation professionnelle des transporteurs et introduction générale de cette réglementation.
- collaboration lors de la formation des tarifs , particulièrement dans le secteur des transports des passagers.
- contrôle renforcé face à l'observation des contrats de fret par les membres.

Lors de la préparation de nouveaux statuts unifiés étant actuellement en train d'être élaborés, le domaine d'attributions devrait être élargi.

Il faut tendre vers l'amélioration de façon générale du flux d'informations aussi bien entre l'ONT et l'UNCTR , l'UNCTR et les CTR qu'entre les CTR et les membres.

Il faut noter un autre point critique concernant les activités de l'UNCTR : elle a une double fonction d'une part dans la mesure où elle patronne les différents CTR et d'autre part, en tant qu'entreprise de transports indépendante. Fondamentalement, ces deux fonctions ne sont pas conciliables entre elles étant donné qu'il doit en naître obligatoirement des conflits d'intérêt:

- l'UNCTR est, en tant que transporteur, un entreprise orientée vers un profit
- en tant que coopérative, elle ne devrait pas faire de bénéfices
- si elle faisait faillite en tant que transporteur, elle devrait être théoriquement dissoute en organisme du secteur des transports.
- en tant que transporteur, elle est intéressée par l'exécution d'un maximum de transports lucratifs
- en tant qu'organisme par contre, elle doit veiller à une distribution équitable et juste des transports entre les membres des Coopératives.

Etant donné que les conflits d'intérêts pourraient éventuellement devenir graves. vu que le transporteur UNCTR dispose d'une capacité de transport relativement élevée, il serait préférable d'interdire à l'UNCTR d'exercer l'activité de transporteur.

## 7.3 Législation et réglementation des transports

### 7.3.1 Signalisation

En raison de l'augmentation croissante du trafic, le problème de la mise en place d'une signalisation va devenir à long terme urgent. Vu la longueur du réseau routier en routes et pistes, le problème du financement, de l'installation et l'entretien de cette signalisation se pose.

Le plus urgent serait l'amélioration de la signalisation dans les villes et particulièrement à Bamako. Il n'incombe pas à l'étude présente d'examiner cela. Il faudrait en second lieu entreprendre l'équipement des axes \* & grande circulation.

Lors de l'équipement en signalisation, il faudrait veiller aux points suivants :

- harmonisation avec les pays limitrophes
- utilisation du matériau de fabrication le mieux adéquat, c.a.d. résistant, indégradable, inutilisable pour d'autres emplois, coût relativement modéré
- on se limitera à la signalisation absolument nécessaire
- fixation des priorités

Des mesures d'amélioration dans ce secteur devraient avoir lieu à moyen ou long terme vu le nombre considérable de problèmes non résolus dans le secteur des transports. A court terme, il existe d'autres possibilités plus aptes à améliorer la sécurité du trafic et les flux de circulation.

### 7.3.2 Usages en matière de conduite

Il faut nommer en premier lieu la sensibilisation des conducteurs à toutes les règles élémentaires de sécurité et du code de la route. Actuellement le manque général habituel de discipline qui règne dans la circulation routière ne sera pas ressenti comme étant négatif bien qu'il soit la cause de nombreux accidents. Avec l'accroissement de la circulation augmentent les risques ainsi que les pertes économiques pour le pays. Il est ainsi recommandable de mener une campagne intensive de sensibilisation à la circulation en liaison avec l'introduction du nouveau code de la route. A ces fins, on peut exploiter les possibilités de publication.

Les principales conditions préliminaires sont :

- 1) traduction du code de la route en langue bambara-
- 2) interprétation des règles individuelles du code de la route en une forme qui soit compréhensible par les usagers de la route et comprenant des exemples pratiques
- 3) sélection et résumé des règles les plus

importantes, leur traduction et interprétation en Bambara, accompagnées d'une illustration riche permettant aux habitants du Mali d'apprendre facilement le code de la route.

Ces activités devront être effectuées par l'ONT. Pour la publication, les voies suivantes restent ouvertes :

- diffusions radiophoniques régulières sous forme de cours d'informations
- publications successives et répétées du résumé cité en c) dans la presse
- réalisation de cours d'information par l'ONT pour les représentants des entreprises de transport public, l'UNCTR, les CTR, opérations, etc...
- réalisation de cours d'information devant se répéter régulièrement par les entreprises d'état à l'intention de son personnel.

En ce qui concerne le financement, plusieurs possibilités restent ouvertes :

- relèvement de l'impôt supplémentaire affecté aux hydrocarbures
- relèvement de la taxe affectée sur la carte grise et la carte de transport
- pour la CTR : augmentation de la cotisation d'adhérence
- aide technique étrangère

### 7.3.3 ~~Permis de conduire~~

En ce qui concerne le règlement légal du permis de conduire, il convient d'apporter les recommandations suivantes :

a) élaboration d'un règlement harmonisé en commun avec les pays limitrophes

b) conditions d'obtention :

- Age minimum : 16 ans pour le permis A  
18 ans pour le permis B  
19 ans pour le permis C  
21 ans pour le permis D  
14 ans pour le permis A1 (conduite de véhicules de moins de 50 cm<sup>3</sup>)
- Examen théorique et pratique (1) obligatoire

---

(1) cf § 7.4

c) conditions de renouvellement , visites médicales et conditions de retraite.

Les règlements existants sont satisfaisants.

#### 7.3.4 Visites techniques

Bien que l'on ait admis l'utilité des contrôles techniques des véhicules qui sont les gérants de la sécurité mécanique et que l'on ait mis en place un système de contrôle , les contrôles présentent des lacunes et sont souvent peu efficaces :

- d'une part en raison du nombre insuffisant de centres appropriés, de moyens techniques et de personnel qualifié
- d'autre part parce que les contrôles sont mal respectés.

Bien que les règlements légaux correspondent dans les grands traits aux normes internationales, leur mise en application est rare.

En fonction d'une réalisation la plus correcte qui soit et vu les moyens actuels existants, on va proposer d'introduire pour'une période transitoire' de 5 à 8 ans le règlement suivant :

- véhicules de tourisme particuliers : tous les 2 ans
- véhicules auto-écoles : tous les 6 mois
- véhicules de transport public et privé de marchandises : tous les ans
- véhicules de transport public et privé de personnes : tous les ans
- contrôle à la suite de chaque accident grave.

Après expiration du délai de la période de transition, on doit adopter le règlement suivant :

- véhicules de tourisme particuliers : tous les ans à partir de la 2<sup>ème</sup> année
- véhicules auto-écoles : tous les 3 mois
- véhicules automobiles utilitaires de charge utile moins d'une tonne : tous les ans
- véhicules de transport public et privé de marchandises : contrôle semestriel pour les véhicules de plus d'une tonne ( convention T.I.E ) de charge utile.

Pour introduire une meilleure observation des règles, il sera recommandé : la mise en place , en complément du certificat de visite, d'une vignette apposée sur les pare-brises ou bien sur la plaque minéralogique arrière. Cette vignette devra être fixée solidement pour qu'elle soit protégée contre un mauvais usage (1) .

---

(1) par exemple : un auto-collant qui sera automatiquement détérioré lorsqu'on le décolle.

La vignette devrait indiquer la période de validité et la date de la prochaine visite. Le délai de validité ne doit dépasser la période indiquée sur la plaque que de 3 mois maximum . Après expiration de cette période limite, le délai de validité pour les véhicules particuliers ne doit dépasser 2 mois et pour les autres véhicules 1 mois'. Les véhicules qui circulent sans vignette valable, sont à immobiliser.

### 7.3.5 Documents de transport

Les documents dont les véhicules doivent être munis sont en général les mêmes que dans les pays voisins, en particulier la Côte d'Ivoire.

Vu le nombre, qui n'est pas minime, de documents ( cf 4.1.2.5 ), il s'avérerait pratique de rassembler une grande partie de ces documents séparés sous la forme d'un livre de bord qui comporterait les pièces d'enregistrement suivantes :

- carte grise
- certificat de visite technique
- vignette
- attestation d'assurance

Ce document pourrait être visé périodiquement par les différentes autorités émettrices dans le but d'enregistrer, voire renouveler les positions individuelles. L'utilité de ce document unique implique bien entendu que les autres documents séparés sous leur forme ancienne ne soient pas demandés usuellement en complément mais soient seulement produits exceptionnellement en cas de litige grave devant les autorités supérieures compétentes.

La rédaction de ce livre en deux langues ( anglais, français ) s'impose afin qu'il soit utilisable à l'étranger c.a.d. pour les transports internationaux.

En outre , dans le cadre de l'Assistance Technique comprenant la création de Bureaux de Fret, il a été recommandé d'introduire une lettre de voiture relative au contrat de transport international de marchandises par route. La proposition correspondante sera produite à l'Annexe 8.

### 7.3.6 Réglementation des transports particuliers

Le transport mixte, c.a.d. le transport de passagers et de marchandises dans un même véhicule, qui est actuellement autorisé mais limité, fait partie intégrante du trafic.

Etant donné l'état du réseau routier et la densité variable de la population du pays, on ne peut que recommander de continuer à autoriser à moyen terme ce transport. Le transport mixte doit faire l'objet d'une réglementation de sorte qu' :

- il soit interdit sur les axes internationaux
- il soit interdit sur les parcours à longue distance sur les routes nationales, qui représentent un volume de circulation en moyenne par an supérieur à 100 véhicules/jour
- il soit autorisé sur le parcours à courte-distance (ou dans un rayon limitrophe ne dépassant pas 50 km) sauf pour les routes Bamako-Koulikoro, Bamako-Kati, Mopti-Sévaré.

L'intensité du trafic sur le réseau routier et son état doivent être examinés tous les deux ans. Suivant les résultats, il faut compléter la liste des routes sur lesquelles le transport mixte a été interdit.

En fonction de l'aménagement des véhicules qui assurent le transport mixte, des normes précises doivent être établies. Une telle réglementation sur le type d'aménagement doit inclure les conditions suivantes :

1 - Nombre maximum de passagers autorisés à voyager lorsqu'aucune marchandise ne sera transportée en même temps.  
2 - Nombre maximum de passagers autorisés à voyager lorsque des marchandises seront aussi transportées  
3 - Marge de sécurité des voyageurs entre le niveau des marchandises et le haut des ridelles ne devant jamais être inférieur à 1,20 m. Cette marge de sécurité devra être tracée à la peinture sur tout le pourtour extérieur et intérieur de la caisse.

4 - Quelque soit le nombre de passagers transportés, le volume de marchandises transportées avec les passagers ne devra pas excéder les deux tiers du cubage du véhicule, ceci à condition que le règlement donné sous 3- soit respecté. Le cubage est défini comme la surface du plateau multipliée par la hauteur des ridelles, celles-ci ne pouvant jamais être supérieures à 2 m.

5 - Le transport de passagers sur la toiture de la cabine, les marche-pieds, les ailes et le capot du véhicule est interdit.

6 - Le transport de passagers est interdit dans les camions-caissons.

7 - Le transport mixte voyageurs-gros bétail est interdit à l'exception du personnel convoyant le troupeau.

8 - Le transport mixte de voyageurs et de marchandises est interdit, si les marchandises sont des matières inflammables ou dangereuses.

9 - La stabilité du véhicule doit être assurée par une répartition normale des charges. En tous cas, les marchandises sont à disposer dans le véhicule de sorte qu'elles ne puissent se déplacer au cours du transport ou à la suite d'un accident.

10 - Les véhicules qui assurent le transport mixte doivent être reconnaissables à des panneaux jaunes (0,25 x 0,25 m) fixés à l'avant et à l'arrière.

11 - Ces véhicules ne doivent pas dépasser la vitesse maximale de 75 km/h sur toutes les routes, quelques soient-elles, ceci en dépit des règlements actuels sur les limitations de vitesse.

En ce qui concerne le transport de matières dangereuses, il sera recommandé la réglementation suivante :

1 - Pose obligatoire d'un équipement de sécurité de base (échappement extérieur, coupe-circuit, plaque d'amiante isolant la batterie, extincteur etc...).

2 - Signalisation du véhicule par des panneaux oranges fixés à l'avant et à l'arrière du véhicule (0,25 x 0,25 m)

3 - Limitation de la vitesse maximale fixée à 75 km/h pour ces véhicules

4 - Interdiction de circuler de nuit hors des villes.

En ce qui concerne les transports exceptionnels, la réglementation suivante est recommandée :

1 - Autorisation particulière imposant un itinéraire précis

2 - Signalisation par des panneaux placés à l'avant et à l'arrière du véhicule indiquant : "transport exceptionnel" par drapeaux et feux clignotants.

3 - Limitation de vitesse

4 - Véhicule d'accompagnement

5 - Interdiction de circuler la nuit

### 7.3.7 Contrôle de poids et de dimensions

Les recherches techniques qui ont été effectuées dans le passé ont montré que l'endommagement de la route provoqué par l'essieu des véhicules est proportionnel au quart de la charge portée par l'essieu, c'est-à-dire en termes simples : lorsque la charge de l'essieu dépasse du double la charge pour laquelle la route est prévue, le dommage de cet essieu correspond en fait à 16 essieux ; si elle dépasse du triple : le dommage équivaldra à 81 essieux etc... Cela semble à première vue être une valeur extrême et avoir peu d'importance pratique. Ce n'est pas cependant le cas si l'on pense que la surface d'une route détériorée (par exemple présentant des trous) peut entraîner une "percussion du

chargement" supérieure à la charge de l'essieu statique (c.a.d. lorsque le véhicule roule normalement).

A cela s'ajoute un autre facteur. Normalement, la répartition du poids d'un véhicule lourd est d'environ 40 % sur l'essieu avant et de 60 % sur l'essieu arrière. Cependant, pour certains types de véhicules ayant la cabine du chauffeur derrière le moteur, jusqu'à 70 % de la charge peuvent être portés par l'essieu arrière, c'est-à-dire que pour un véhicule lourd ayant 2 essieux et un poids total en charge de 16 t, seul le chargement statique, sans la charge de percussion de l'essieu arrière peut atteindre 11,2 t, ce qui dépasse les 11 t autorisées par la loi.

Ces explications témoignent clairement des problèmes pouvant se poser lors de la détermination des charges de l'essieu. D'autre part, les conséquences d'un surchargement sont connues tant pour la durée de vie de la route, son entretien que la sécurité des passagers.

La mise en pratique d'un règlement sur la charge de l'essieu et le poids en charge des véhicules entraînent deux problèmes même après l'introduction de ponts-basculés :

- 1) la détermination de la charge de l'essieu existant réellement
- 2) les usagers de la route ont tendance à contourner les ponts-basculés et à "s'arranger" avec les contrôleurs (cf 6.4)

Il existe une possibilité réduite pour résoudre ce problème. Elle réside dans le choix des types de véhicules appropriés au pays (cf 7.2.2.)

Il existe une autre possibilité qui est d'effectuer un contrôle sévère en comparant le chargement et les papiers de fret (connaissance), notamment la lettre de voiture.

La seule autre possibilité entrevue sous l'aspect de rentabilité réside actuellement dans les ponts-basculés offrant des avantages et désavantages pré-cités.

Il est donc recommandé de soumettre ce problème à une étude précise et d'examiner particulièrement les effets des deux ponts-basculés érigés au Mali. Aucun autre achat de ponts-basculés ne doit être entrepris avant les résultats des études soient connus.

### 7.3.8 Règlementation professionnelle

L'introduction d'une réglementation professionnelle constitue un des problèmes auquel aussi bien les organismes d'état que l'UNCTR aspirent à trouver d'urgence une solution.

Les deux problèmes partiels importants dans ce contexte sont :

- l'accès à la profession
- la réglementation du transport pour compte propre

L'objectif d'une telle réglementation est, que les marchandises puissent être acheminées dans de bonnes conditions générales de **sécurité** et que l'on atteigne une répartition des transports entre les transporteurs qui soit justifiable du point de vue de l'économie nationale.

La branche économique "transport routier" fait encore actuellement l'objet, en substance, d'une profession artisanale. Elle constitue cependant un des soutiens principaux du développement économique du pays. C'est la raison pour laquelle - en termes clairs - toute intervention radicale dans le système existant peut provoquer de graves perturbations dans l'Economie du pays. Il sera indispensable, pour cette unique raison, de traiter ce cercle problématique dans le cadre d'une étude spéciale, de manière beaucoup plus approfondie qu'il ne l'était possible dans le cadre de cette consultation actuelle pour des raisons de temps.

Les solutions et les mesures ne peuvent être qu'ébauchées comme suit :

- ~~Accès à la profession~~ : une condition préalable de base à une réglementation est l'établissement et l'exécution d'un plan de formation générale pour la profession de transporteur dans le but d'acquérir un diplôme, c.a.d. une attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur routier. La justification de la qualité professionnelle de transporteur pourrait aussi être donnée lorsqu'une activité appropriée a été exercée dans une entreprise renommée pour le transport ou un transitaire.

L'autorisation d'assurer les transports ne serait délivrée aux nouveaux transporteurs - après avoir suivi un plan de formation - seulement si le transporteur possède la qualification professionnelle et si le rendement de l'entreprise était garanti.

La justification de la qualification professionnelle du transporteur suppose :

- la connaissance des règlements juridiques concernant le transport de personnes et de marchandises,
- la connaissance de la forme des contrats du point de vue droits et obligations,
- la connaissance de la tarification,
- des connaissances suffisantes en comptabilité ainsi que la preuve qu'une comptabilité ordonnée sur les opérations de fret soit tenue.

Il est bien évident qu'il n'est pas possible d'introduire une telle réglementation à court terme et de la mettre en pratique. La participation active et efficiente de l'UNCTR sera indispensable pour résoudre ce problème.

## - Réglementation des Transports

Le second cercle problématique concerne l'établissement d'une réglementation des transports aussi bien pour le trafic de passagers que celui de marchandises. Ce dernier est, en tout cas, prioritaire.

Dans cette réglementation sur la réalisation du trafic de marchandises, il faut définir :

- le transport de marchandises à courte distance
- le transport de marchandises à longue distance
- le transport pour compte propre

1) Détermination du stationnement : Chaque véhicule routier devant être utilisé pour le transport de marchandises doit avoir un lieu de stationnement. Le transporteur doit avoir à cet endroit le siège permanent de son entreprise.

2) Transport de marchandises à courte distance : Tout transport de marchandises pour compte d'autrui doit être effectué avec un véhicule routier à l'intérieur de la zone courte distance. Cette zone peut être a) la région comprise dans la circonférence d'un cercle dont le rayon n'excède pas 50 km (éventuellement 80 km) calculé selon la ligne aérienne partant du lieu de stationnement. Tous les arrondissements dont les chefs-lieux sont à l'intérieur de la zone appartiennent à la zone courte distance. b) Alternativement, il serait possible de définir le transport de marchandises à courte distance comme transport à l'intérieur du cercle. Cela pourrait être éventuellement plus simple en pratique.

3) Transport de marchandises à longue distance : Il comprend tout transport de marchandises pour compte d'autrui au-delà des frontières de la zone courte distance ou bien à l'extérieur de ces frontières.

4) Soumission à une autorisation : Le transport de marchandises à longue distance est soumis à une autorisation. La MTTP (1) détermine le nombre maximum de véhicules routiers pour le transport général de marchandises à longue distance et le transport régional de marchandises à longue distance, en tenant compte des nécessités des transports et de la répartition dans les différentes Régions.

Dès que l'on a dépassé le nombre maximum dans une Région, les autorisations ne doivent alors être de nouveau délivrées à cette Région que si le nombre maximum n'est pas atteint ou bien en raison de la nouvelle détermination du nombre maximum.

L'autorisation sera délivrée à l'entrepreneur pour lui-même et ne sera pas transmissible. Elle sera délivrée pour une période limitée. L'autorisation peut être délivrée sous certaines conditions précises ou bien avec restrictions, par exemple : que l'entrepreneur desserve régulièrement certaines lignes déterminées ou bien des régions du pays, que les transports internationaux soient exclus etc...

---

(1) O.N.T. ou Commission Nationale des Transports

Ces indications figurent sur le document d'autorisation (carte de transport) de même que le lieu de stationnement du véhicule.

- 4) Engagements résultant du contrat de fret :
  - responsabilité civile et obligation à l'assurance
  - se munir des pièces d'accompagnement (lettre de voiture)
- 5) Règlement spécial pour le transport d'hydrocarbures
- 6) Règlement spécial pour le transport à compte propre

Le transport doit servir à l'acheminement des marchandises vers l'entreprise, à l'expédition de marchandises à partir de l'entreprise ou à leur transfert soit à l'intérieur de l'entreprise ou bien en vue de l'usage personnelle à l'extérieur de l'entreprise. Les véhicules pour le transport pour compte propre doivent être autorisés à circuler sous le nom de l'entrepreneur, voire l'entreprise.

L'expédition ne doit représenter qu'une activité auxiliaire dans le cadre de l'activité globale de l'entreprise.

Le transport pour compte propre est soumis à une autorisation délivrée si :

- la charge utile des véhicules pour lesquels une demande d'autorisation a été faite, n'est pas en désaccord avec les prestations de transports de l'entreprise.
- le demandeur prouve qu'il ne reçoit aucune offre acceptable pour ses transports de la part d'un transporteur.

La délivrance d'autorisations pour assurer le transport à compte propre peut être suspendue pour une période déterminée, si c'est indispensable pour l'intérêt public. C'est le cas lorsque l'équilibre ou le fonctionnement du transport de marchandises est menacé. La délivrance d'autorisations peut se réduire à des marchandises déterminées et à des régions précises.

Le transport pour compte propre et le transport de marchandises pour compte d'autrui ne peuvent être effectués de façon mixte.

- 7) Réglementation spéciale relative à la répartition des transports entre les entreprises de transports publics et privés.

L'autorisation pour certaines lignes de transport peut être suspendue temporairement pour développer les entreprises de transport d'état. Alternativement, une sur-taxe d'affrètement pour ces lignes peut être levée pour les entreprises privées. Ces sur-taxes pourraient servir à attribuer un bonus sur la taxe d'affrètement sur les parcours et dans les régions qui sont sous-desservies en transports (1)

---

(1) Condition préalable pour cette proposition est un fonctionnement excellent des entreprises de transport d'état.

On rappelle à nouveau que la solution au problème de la réglementation professionnelle ne peut être qu'ébauchée dans les explications avancées.

#### 7.4 Recommandations pour l'ONT en matière de contrôle-auto

##### 7.4.1 Généralités

Les mesures et les recommandations pour l'ONT en rapport avec les activités de la Division d'Etudes, la Division de Planification et des Représentations Régionales furent traitées dans les moindres détails dans le Rapport "Organisation". Les explications se limitent alors dans ce chapitre aux activités de la Division Contrôle-auto. On a fait des propositions détaillées au Ministère des Transports et des Travaux Publics quant à la réorganisation de la Division Contrôle-auto dans le cadre de l'Assistance Technique. Elles ont été en grande partie prises en considération.

##### 7.4.2 Délivrance des cartes grises

Il fut recommandé un système semblable à celui proposé pour les cartes de transport, pour l'enregistrement des cartes grises.

##### 7.4.3 Délivrance des permis de conduire

Pour l'examen théorique sur le code de la route, il y a lieu d'utiliser le matériel (questionnaire avec projection de diapositives) qui a été acheté et n'a pas été utilisé jusqu'à présent.

Pour utiliser ce matériel, il est indispensable de choisir les diapositives qui sont représentatives pour le Mali et d'y adopter les questionnaires correspondants. Ces questionnaires seront à traduire en langue locale. Etant donné que beaucoup de candidats ne peuvent ni lire ni écrire, l'inspecteur devra lui-même lors de l'examen poser les questions et les expliquer tout à la vue de la diapositive. Il est indispensable de préparer environ 8 séries de 20 questions chacune pour cet examen afin d'éviter que les questions d'examen soient connues à l'avance par le candidat.

Pour les examens qui seront réalisés à l'extérieur de Bamako dans les Régions isolées, des séries d'illustrations imprimées correspondantes devront être établies. Pour les inspecteurs chargés de l'examen, il faudra instaurer un cours de formation qui devra être complété tous les 2 ans par un cours de répétition.

La réalisation d'un examen pratique de conduite doit être introduite obligatoirement et renforcée particulièrement pour les véhicules lourds.

A cet effet, il est conseillé d'acquérir 4 véhicules ( 2 véhicules privés, 1 camion de livraison, 1 véhicule lourd ) en double commande.

Chaque examen devrait durer au moins environ 30 mn et comprendre les principales situations routières.

Pour garantir la réalisation de l'examen pratique dans les régions isolées, un inspecteur d'examen devra se rendre 2 fois par an, chaque fois durant 2 semaines dans les chefs-lieux de ces régions afin de faire procéder à l'examen pratique. Vu les moyens financiers restreints, ces examens devraient être exécutés dans les années à venir sur des véhicules de location . A long terme, des véhicules auto-écoles devront être acquis par chacune de ces régions.

Les entreprises d'Etat de transports devraient envisager d'instaurer des cours d'entraînement pratique pour son personnel conducteur de matériel roulant pour être sûres que l'état de ses connaissances et de ses capacités réponde aux exigences d'un volume de trafic croissant.

Les candidats qui ont échoué à l'examen doivent en être informés des raisons.

La pratique, exercée jusqu'à présent, du "permis provisoire " devrait être strictement interdite étant donné qu'elle conduit à des abus.

Pour compenser une partie des dépenses financières pour ce secteur, il faudrait envisager une hausse considérable des coûts d'examen.

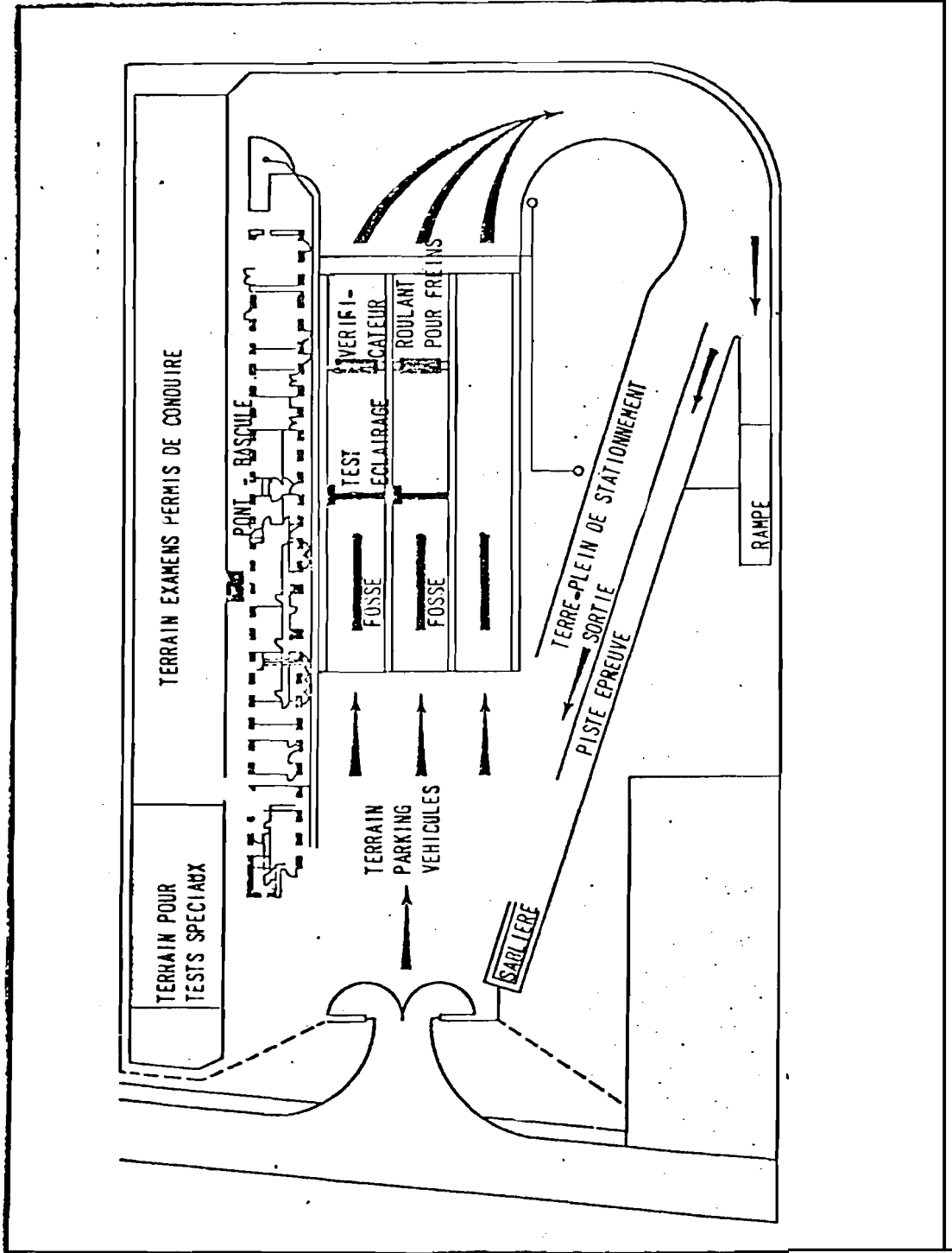
#### 7.4.4. Amélioration du contrôle technique des véhicules

De la même importance qu'une formation améliorée des chauffeurs est la mise en place correcte et efficiente d'un contrôle technique de véhicules afin d'améliorer la sécurité routière et le flux de circulation. Pour permettre une telle réalisation dans le futur , il est nécessaire d'adopter une série de mesures :

##### - Aménagement d'un terrain et équipement

Une condition technique est la disposition d'un terrain approprié pour faire procéder à l'examen ainsi que son aménagement, conforme à ce but, et l'acquisition d'un minimum d'appareils techniques.

Vu le terrain nécessaire pour effectuer les tests il serait souhaitable d'utiliser pour cela une partie du terrain de la CMTR et d'y réaliser les travaux nécessaires. Le schéma suivant montre un plan type d'aménagement d'un centre technique.



PLAN TYPE D'AMENAGEMENT D'UN CENTRE TECHNIQUE



Mis à part les quelques appareils techniques -ponts-basculés, installations pour le contrôle des phares et vérificateur roulant pour les freins- il est nécessaire d'équiper le personnel du service en outils (marteaux, clefs à écrous etc...) et en baladeuses.

## (2) Besoin en personnel supplémentaire

On part du fait qu'actuellement la visite technique est effectuée sur environ 10 % de tous les véhicules et qu'elle le sera à l'avenir sur tous les véhicules, ce qui demande obligatoirement du personnel complémentaire.

En complément, seraient indispensables pour la section de la Division contrôle-auto :

- 1 chef de section ( chef de division adjoint, ingénieur universitaire )
- 1 adjoint technique ( ingénieur technicien ) pour chaque  
Représentation Régionale, ainsi que
- 2 " " pour Bamako
- 3 contremaîtres
- 1 adjoint administratif
- 1 comptable
- 1 dactylo
- 1 planton

Il est prévu qu'alternativement, le chef de section ou un adjoint technique effectue régulièrement un voyage d'inspection dans les régions isolées.

## (3) Edition d'un manuel sur l'exécution de la visite technique

(4) Mis en place de cours de formation pour le personnel d'inspection

(5) Etablissement d'une fiche de contrôle sur laquelle figurent les examens partiels et sur laquelle seront enregistrées les observations.

(6) Etablissement d'un registre des visites effectuées. Ce registre est indispensable pour contrôler quel véhicule a été inspecté et considéré comme n'étant pas en règle et ceux qui n'ont pas été inspectés.

(7) Instauration d'un système de pénalités au cas où un transporteur ( ou propriétaire d'un véhicule ) présente son véhicule en retard et qu'il a fallu lui envoyer une convocation à cause de défaillance.

Ces recettes complémentaires ainsi que celles résultant du nombre élevé de véhicules inspectés, peuvent servir à couvrir les frais d'administration élevés et les coûts du personnel ( du moins partiellement ).

## 7.5 Amélioration de l'organisation et du fonctionnement du transport de voyageurs

Alors qu'une série de mesures a été proposée (1) et

---

(1) cf : Etude du transport de marchandises, République du Mali, 1977, ainsi que Rapport Organisation.



introduite dans le secteur du transport de marchandises, il n'a jusqu'à présent rien été prévu pour le secteur du transport de voyageurs.

On peut en outre dire que le transport fonctionne en général très bien dans ce domaine. Donc, à court terme, c'est-à-dire dans les années à venir, des mesures relatives à l'organisation dans ce secteur ne sont pas nécessaires. Les mesures d'amélioration suivantes peuvent être proposées à long terme :

- Mise à part la grande gare routière sur la route en direction de Senou, les autres gares routières de Bamako ne possèdent pas de bâtiments pouvant être caractérisés permanents ou bien un terrain délimité. Un terrain bien déterminé et délimité, entouré d'une clôture ou d'un mur devrait être attribué spécialement aux gares situées en zone urbaine (gare du marché nouveau et les 2 gares à proximité de la Mosquée). Un petit bâtiment solide devrait, en outre, être construit à l'Administration des gares.
- La CTR devrait renforcer son influence auprès du transport mixte pour mettre sur pied également une organisation rigide et similaire à celle du transport des passagers.
- Il serait souhaitable que les CTR/UNCTR exploitent statistiquement les documents disponibles sur les gares routières c.a.d. les livres dans lesquels les véhicules partant sont enregistrés. Ces informations devraient être accessibles à l'ONT et pouvoir servir de base pour les mesures de planification.

## 7.6 Réglementation tarifaire

Bien que le tarif de transport de marchandises ne fut révisé qu'en 1977, il est recommandé de le réadapter à la situation réelle. Ceci est valable spécialement pour les transports dans les 1, 6 et 7 èmes Régions ainsi que les tarifs de ramassage. L'introduction de formules de révision des prix - comme il fut proposé par Tractionel - doit être par conséquent de nouveau être prise en considération.

Une réglementation tarifaire est par contre d'une nécessité urgente dans le transport des passagers et également en rapport avec le transport mixte. Les tarifs en vigueur actuellement varient en partie considérablement par PKM. La tarification à envisager devrait considérer les facteurs suivants :

- Etat des routes sur les différentes lignes desservies,
- Type de véhicule,
- Tarif de courte et longue distance, tarif intra-urbain,
- Coût de revient par PKM parcourus par différents types de véhicules,
- L'introduction d'une formule de révision des prix devrait aussi être prise en considération par la suite, pour permettre une adaptation à la montée des coûts.

Etant donné que la durée de vie des véhicules effectuant le transport des passagers est, dans la règle, plus courte et que les marques de véhicules changent plus souvent que le trans-

port de marchandises, une révision des données de base devrait être effectuée dans l'espace de plusieurs années.

### 7.7 Le système des contrôles

Comme il ressort des explications données au § 6.4, la pratique des contrôles, tels qu'ils sont appliqués actuellement, n'est pas optimale.

Pour rendre ces contrôles plus efficaces et en même temps améliorer le flux de circulation, on fera les recommandations suivantes :

- 1) Le nombre de postes de contrôle est à réduire de sorte qu'il y ait en moyenne un poste de contrôle tous les 70-100 km.
- 2) Les postes de contrôle doivent être établis à un point fixe. Pour qu'on les remarque, il faudra penser à la pose des barrières (1). Il est déconseillé de changer les postes de contrôle étant donné que des postes variables ou des contrôles "sauvages" sont extrêmement dangereux pour la circulation.
- 3) Toutes les fonctions de contrôles différents doivent être regroupées aux postes de contrôle réduits quant à leur nombre, c'est-à-dire regroupant des agents de tous les corps intéressés.
- 4) La formation juridique (c.a.d. connaissance du code de la route) et technique (sécurité routière des véhicules) des agents de contrôle est à développer.
- 5) Pour l'exécution des contrôles, il faudra passer des instructions précises et détaillées aux agents de contrôle afin de limiter la marge de décision des contrôleurs. A chaque contrôleur devra être attribué un champ d'activités précis, par exemple : un contrôleur sera dans la vérification des documents, un autre dans la vérification technique.
- 6) Les contrôleurs et postes de contrôle sont à surveiller par les autorités régionales et les services sur-ordonnés.
- 7) Il est nécessaire de mettre au point un barème d'amendes commun destiné à supprimer les très grands écarts de "tarifs" existant actuellement.
- 8) Si un véhicule a été passible d'une amende, le chauffeur doit recevoir une quittance sur laquelle figurent l'objet de la constatation (par ex. : feux arrière ne fonctionnant pas) et la date d'établissement de cette quittance (voire validité) pour éviter que l'on ne repaie pour la même faute à chaque poste de contrôle, ce qui serait injustifié.

---

(1) Comme dans d'autres pays d'Afrique Occidentale, une telle solution avantageuse du point de vue coûts, serait possible : à droite et à gauche de la route ainsi qu'au milieu de la chaussée devront être posés des tonneaux remplis de sable sur lesquels seront placées des poutres faciles à soulever. A côté se trouve la cabine des contrôleurs.

A N N E X E 1

LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No. 1    PARC DE VEHICULES COMMERCIAUX EN 1977

Types de véhicules	1ère Région	2ème Région	3ème Région	4ème Région	5ème Région	6ème Région	Total
Taxis	53	770	33	80	66	7	1009
Taxis bâchés	47	689	22	151	72	18	999
Cars	29	155	18	27	29	-	258
Camions jusqu'à 10 t de C.U.	80	676	33	69	31	82	971
Camions de 11 à 20 t	8	199	-	30	20	11	268
Camions de 21 à 25 t	-	2	-	-	3	-	5
Camions de + 25 t	-	14	-	2	1	-	17
Tracteurs routiers	1	420	16	33	11	-	481
Semi-remorques	1	278	16	30	11	-	336
Remorques	-	98	-	-	-	-	98
Citernes	-	102	6	5	5	8	126
TOTAL	219	3403	144	427	249	126	4568
%	4,8	74,5	3,2	9,3	5,5	2,7	100,0

Source : Rapport Annuel de l'O.N.T - Année 1977

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No.2 CAPACITE DISPONIBLE DU PARC DE VEHICULES COMMERCIAUX  
EN 1977

	1ère Région	2ème Région	3ème Région	4ème Région	5ème Région	6ème Région	Total
Taxis	318	4620	198	480	396	42	6054
Taxis <b>Bachés</b>	705	10335	330	2265	1080	270	14985
Cars	1160	6200	720	1200	1160	-	10320
Total Places Transp. Voyageurs	2183	21155	1248	3945	2636	312	31359
Camions jusqu'à 10 t de C.U.	560	4732	231	483	217	574	6797
Camions de 11 a 20 t	120	2985	-	450	300	165	4020
Camions de 21 a 25 t	-	46	-	-	69	-	115
Camions de plus de 25 t	-	420	-	60	30	-	510
Tracteurs	-	-	-	-	-	-	-
Semi-remorques	30	8340	480	900	330	-	10080
Remorques	-	2450	-	-	-	-	2450
Citernes (en m <sup>3</sup> )	-	2870	180	105	150	225	3530
TOTAL 'CAPACITE fret solide (en tonnes)	710	18973	711	1893	946	739	23972
% (fret solide)	3,0	79,1	3,0	7,9	3,9	3,1	100
% (fret liquide)	-	81,3	5,1	3,0	4,2	6,4	100

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU N° 3 : PARC DE VEHICULES COMMERCIAUX EN 1978

Types de véhicules	1ère Région	2ème Région	3ème Région	4ème Région	5ème Région	6ème Région	TOTAL
Taxis	52	830	34	82	45	6	1049
Taxis bâchés	57	1094	24	202	71	56	1504
Cars	5	111	23	10	18	4	171
Camions jusqu'à 10 T de CU.	59	345	43	62	21	86	616
Camions de 11 à 25 T	9	193	-	31	12	18	263
Camions de 21 à 25 T	-	-	6	2	3	5	16
Camions de < 25 T	-	-	-	-	16	2	18
Tracteurs routiers	-	476	-	23	5	-	504
Semi-remorques	-	308	-	50	5	-	363
Remorques	-	37	-	4	4	-	45
Citernes	-	135	3	2	3	6	149
<b>TOTAL</b>	<b>182</b>	<b>3529</b>	<b>133</b>	<b>468</b>	<b>203</b>	<b>183</b>	<b>4698</b>
%	<b>3,9</b>	<b>75,1</b>	<b>2,8</b>	<b>10,0</b>	<b>4,3</b>	<b>3,9</b>	<b>100,0</b>

Source: Dépouillement des Cartes de Transport 1978

ANNEXE 1 : MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU N° 4 : CAPACITE DISPONIBLE DU PARC DE VEHICULES COMMERCIAUX EN 1978

	1ère Région	2ème Région	3ème Région	4ème Région	5ème Région	6ème Région	TOTAL
Taxis	312	4980	204	492	270	36	6294
Taxis bâchés	855	16410	360	3030	1065	840	22560
Cars	200	4440	920	400	720	160	6840
Total Places Transport Voyageurs	1367	25830	1484	3922	2055	1036	35694
Camions jusqu'à 10 T de C.U.	413	2415	301	434	147	602	4312
Camions de 11 à 20 T	135	2895	-	465	180	270	3945
Camions de 21 à 25 T	-	-	138	46	69	115	368
Camions de < 25 T	-	-	-	-	480	60	540
Tracteurs	-	-	-	-	-	-	-
Semi-remorques	-	14280	-	690	150	-	15120
Remorques	-	925	-	100	100	-	1125
Citernes (m³)	-	3245	75	40	75	150	3585
TOTAL CAPACITE fret solide en tonnes	548	20515	439	1735	1126	1047	25410
fret solide %	2,2	80,8	1,7	6,8	4,4	4,1	100
fret liquide %	-	90,5	2,1	1,1	2,1	4,2	100

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No. 5      DNELOPPMENT DU PARC DE VEHICULES COMMERCIAUX  
A PARTIR DES CARTES DE TRANSPORT    1973-1978.

	1973	1974	1975	1976	1977	1978
Taxis	712	738	1067	1148	1009	1049
Taxis Bâchés	496	507	706	1235	999	1504
Cars rapides et con	233	218	202	344	258	171
SOUS-TOTAL	1441	1463	1975	2727	2266	2724
Camions de C.U. > 10 t	402	780	1236	1087	971	616
de 11 t à 20 t	} 342	} 447	189	289	268	263
de 21 t à 25 t			2	7	15	16
+ 25 t			13	7	17	18
Camions bennes	29	55	•	•	3	•
Tracteurs routiers	•	•	412	431	481	504
Semi-remorques et remorques	•	a	342	400	336	408
Crernes de capacité - 10 m <sup>3</sup>	} 88	} 109	6	10	6	7
de 11 à 20 m <sup>3</sup>			12	15	7	6
de 21 à 25 m <sup>3</sup>			17	9	5	7
+ 25 m <sup>3</sup>			135	117	108	129
SOUS-TOTAL	861	1391	1952	1941	1821	1974
TOTAL	2302	2854	3927	4668	4087	4698
Taux de croissance		+24%	+ 38%	+19%	-12%	+ 15%

Source : Rapports annuels de l'ONT, pour 1978: dépouillement des Cartes de Transport

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No.6 IMMATRICULATION DES VEHICULES

	1967 <sup>1)</sup>	1968 <sup>1)</sup>	1969 <sup>1)</sup>	1970 <sup>1)</sup>	1971 <sup>1)</sup>	1972	1973	1974	1975	1976	1977
V.P. camionnettes	1355	1351	1887	1895	1812	1659	1905 (284)	0	3	0	0
Camions	259	208	172	200	193	284	289 (92)	0	0	0	0
Autocars, bus	32	18	12	11	20	47	32 (2)	0	0	0	0
Remorques	18	22	7	4	115	42	157 (54)	0	0	0	0
Tracteurs	43	22	29	33	45	47	71	3	0	0	3
<b>TOTAL</b>	1707	1621	2107	2143	2185	2079	2454	2967	4106	3402	5427
Taux de croissance annuel		-5,0	+30,0	+1,7	+2,0	-4,9	+17,6	+21,3	+38,4	-17,1	+59,5

Source : Annuaire statistique 1973 et  
Rapports Annuels de l'ONT 1973-1977

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No.7 DEVELOPEMENT DU PARC AUTOMOBILE DU MALI SELON DNTP

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Voitures particulières	4522	4753	5478	6722	7891	8779	9675	10485	11093	11870	12600	13055
Camionnettes	2668	2599	2803	3231	3494	3667	3672	3844	3720	3968	4408	5080
Cars	88	94	117	131	98	90	89	97	114	137	197	203
Camions	2098	2251	2468	2643	2715	2734	2845	2649	2482	2620	2824	2810
Tracteurs routiers	118	129	181	212	242	262	256	225	296	466	542	557
(Semi-) Remorques	70	71	106	173	195	226	271	355	356	419	558	599
Sous-total	9564	9897	11153	13112	14635	15758	16808	17655	18061	19420	21129	22304
Taux de croissance annuel		+3,5%	+12,7%	+17,6%	+11,6%	+7,7%	+6,7%	+5,0%	+7,5%	+7,5%	+8,8%	+5,6%
Véhicules spéciaux	41	36	54	93	105	114	100	87	81	98	107	90
Motos et scooters	641	671	773	772	834	889	891	861	832	893	1146	1461
TOTAL	10246	10604	11980	13977	15574	16761	17799	18603	18974	20411	22382	23855
Taux de croissance annuel		+3,5%	+13,0%	+16,7%	+11,4%	+7,6%	+6,2%	+4,5%	+2,0%	+7,6%	+9,7%	+6,6%

Source : 1965-1974 Direction Nationale de la Statistique ( Enquête DNTP )

1975-1976 Estimation sur base de Méthode DNTP

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No. 8 : VEHICULES TAXIS PAR MARQUE ET PAR ANNEE DE PREMIERE MISE EN CIRCULATION

Marque et type	Année de première mise en circulation							TOTAL	dont véhicules âgés de 3 ans ou plus
	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976		
<u>Renault</u>	- R4	252	61	62	63	74	67	9	588
	- R6	2	5	12	4	9	3	2	57
	- R12	2	10	4	12	10	16	9	63
<u>Peugeot</u>	- 403	44	4	5	3	-	-	-	56
	- 404	55	3	11	13	-	1	1	84
	- 204	-	2	1	-	-	2	-	5
	- 304	-	-	-	-	-	1	-	1
<u>Citroën</u>	- 2 CV et 3 CV	3	2	3	-	1	-	-	8
	- Ami 8	7	3	2	-	-	-	-	13
<u>Datsun</u> <u>Toyota</u> <u>Simca</u> <u>Fiat</u>		-	1	1	-	3	6	3	14
		1	-	-	-	-	14	2	17
		12	2	2	1	4	1	-	22
		2	3	-	-	1	-	1	7
<b>TOTAL</b>	<b>380</b>	<b>96</b>	<b>103</b>	<b>96</b>	<b>102</b>	<b>111</b>	<b>27</b>	<b>915</b>	<b>240</b>

Source : ONT , ayant pris des cartes de transport jusqu'en novembre 1976.

ANNEXE 1 : LES MOYENS DE TRANSPORT ROUTIER

TABLEAU No.9: REPARTITION DES VEHICULES PAR REGION - SITUATION AU 30 MARS 1976

REGIONS	C.M.T.R.	C.T.R.	PRIVES	O.A.C.V.	C.M.D.T.	O.N.	O.R.	O.P.I.	O.H.V.	O.P.N.	O.M.	O.P.	F.G.R.	OPAM	SOMIEX	SOCIMA	SONETRA	C.C	COMATEX	S. E.	TOTAL
1ère Région		184		24				1					1		16	9	4	2			241
2ème Région	54	389	91	52	19				13				5	15	23						661
3ème Région		129			41					2			5		3						180
4ème Région		149	21	5	13	54	31						3		2				2	1	281
5ème Région		77					36				2	2	1		1						119
6ème Région	7	35	6								1			1	1						51
<b>TOTAL</b>	<b>61</b>	<b>963</b>	<b>118</b>	<b>81</b>	<b>73</b>	<b>54</b>	<b>67</b>	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>46</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1533</b>
Automne 1977	78	1001			159	72			1		12			42	56		12	1	2		
Automne 1978	53			56	111				4					27	67						

C.M.T.R. : Compagnie Malienne des Transporteurs Routiers

C.T.R. : Coopératives des Transporteurs Routiers

PRIVES : Transporteurs privés non groupés en coopératives

O.A.C.V. : Opération Arachides et Cultures vivrières

C.M.D.T. : Compagnie Malienne de Développement des Fibres Textiles

O.N. : Office du Niger

O.R. : Opération Riz

O.P.I. : Opération Périmètres Irrigués

O.H.V. : Opération Haute Vallée

O.P.N. : Opération Plantes Nouvelles

O.M. : Opération Mil

O.P. : Opération Pêche

F.G.R. : Fédération des Groupements Ruraux

SOCIMA : Société des Ciments du Mali

C.C. : Carrière de Céramique

SE. : Services de l'Élevage

A N N E X E 2

POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES  
ROUTIERS

Annexe 2

POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES ROUTIERS

<u>Longueur maximum</u>	
<b>véhicule</b> porteur	11 m
<b>véhicule</b> articulé	15 m
train routier	18 m
<u>Largeur maximum</u>	
	2,5 m
<u>Hauteur maximum</u>	
	4 m
<u>Charge maximum par essieu</u>	
	11 t
<u>Poids total en charge</u>	
porteur 2 essieux	16 t
porteur 3 essieux	-
porteur de plus de 3 essieux	23 t
<b>véhicule articulé</b> 3 essieux	-
<b>véhicule articulé</b> de plus de 3 essieux	-
véhicule articulé de plus de 4 essieux et train routier	35 t

A N N E X E 3

ibra.  
PRESIDENCE DU GOUVERNEMENT  
SECRETARIAT GENERAL DU  
GOUVERNEMENT

REPUBLIQUE DE MALI  
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

DECRET N°. 164/PG-RM

Portant organisation et fonctionnement de  
l'Office National des Transports.

LE PRESIDENT DU GOUVERNEMENT,

Vu l'ordonnance n°. 1/CMLN du .. Novembre 1968 portant **organisation provisoire** des pouvoirs publics en République du Mali, modifiée par l'Ordonnance N°. 47/CMLN en date du 29 Août 1969;

Vu le Décret n°. 142/PG-RM en date du 28 Novembre 1970 portant remaniement **ministériel** en République du Mali et les textes **ultérieurs** qui l'ont modifié;

Vu l'ordonnance n° 49/CMLN du 18 Novembre 1972 portant création de l'Office National des Transports.

STATUANT EN CONSEIL DES MINISTRES

D E C R E T E :

Chapitre I.-

DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1er.- L'Office National des Transports a pour mission:

- de **promouvoir** et d'adapter le développement du secteur des transports aux objectifs de production
- de gérer le frêt et coordonner les transports pour obtenir le meilleur rendement économique et social à savoir:
  - abaisser le coût à la consommation
  - **le coût** à la production
  - favoriser l'écoulement des produits nationaux sur les marchés extérieurs.
  - **d'** établir les projets de textes législatifs, réglementaires et des contrats portant sur les activités de transport de surface pour permettre un contrôle permanent sur le frêt, le parc etc...  
en vue d'une amélioration continue des services rendus.

ARTICLE 2.- L'Office National des Transports comprend:

- la Division de la planification
- la Division des études (Tarification, **règlementation**, études économiques)
- la Division du **Contrôle** technique (Parcs Auto et Fluvial)
- Service Comptable
- des Représentations régionales
- des Représentations dans les Ports.

ARTICLE 3.- Les Chafs de Division et les Représentants des Transports sont nommés par arrêté du Ministre des Transports.

Ils ont rang de Chefs de Service.

CHAPITRE II. -  
DIVISION DE PLANIFICATION:

ARTICLE 4.- La Division de la Planification a pour rôle:

- d' établir les programmes des transports
- d'arrêter le planning
- d'assurer la coordination entre les différents modes de transport
- de fournir en permanence tous renseignements permettant aux usagers de connaître l'évolution du marché du transport et toutes données nécessaires à l'orientation de leur politique d'approvisionnement et de distribution.

Elle est compétente en matière d'organisation de l'approvisionnement du pays en hydrocarbures.

CHAPITRE III.-  
DIVISION D'ETUDES ET DE TARIFICATION

ARTICLE 5.- La Division des études est chargée:

- de centraliser les prévisions démographiques, de production, de consommation, en vue d'établir les prévisions des besoins de transport-
- de suivre l'évolution du parc: routier, ferroviaire et fluvial-
- de rassembler et d'enregistrer les statistiques diverses intéressant le secteur des transports -
- d'élaborer des projets de tarification -
- de suivre le développement de l'infrastructure de transports en vue d'assurer un développement harmonieux du réseau de transport -
- de suivre avec les services techniques chargés des travaux d'entretien des voies routières et fluviales, l'élaboration des programmes d'entretien.
- d'élaborer les projets de textes législatifs et réglementaires régissant les activités de transport: code de transport, textes de conventions -
- de déterminer en liaison avec les services intéressés les normes de sécurité et les conditions d'assurance -

CHAPITRE IV.-  
DIVISION DU CONTROLE TECHNIQUE

ARTICLE 6.- La Division du Contrôle Technique (Parcs auto et fluvial) est chargé de délivrer les permis de conduire, les cartes grises, les autorisations de transport et d'assurer le contrôle technique des véhicules.

CHAPITRE V.-  
DU SERVICE COMPTABLE

ARTICLE 7.- Le service Comptable élabore les prévisions de recettes et de dépenses de l'Office National des Transports, suit l'exécution du budget et tient la comptabilité.

CHAPITRE 6.-  
DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 8.- L'Organisation et le Fonctionnement des Divisions et Représentations feront l'objet d'arrêtés du Ministre chargé des Transports.

ARTICLE 9.- Toutes dispositions antérieures contraires au présent Décret sont abrogées.

ARTICLE 10.- Le Ministre des Transports, le Ministre des Finances et du Commerce et le Ministre du Travail sont chargés chacun, en ce qui le concerne, de l'application du présent Décret qui sera enregistré, **publié** partout où besoin sera. -

LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DES  
TELECOMMUNICATIONS ET DU TOURISME

Signé: Capitaine Karim DEMBELE.-

KOULOUBA, le 19 DECEMBRE 1972  
LE PRESIDENT DE GOUVERNEMENT,

Signé Colonel Moussa TRAORE.-

LE MINISTRE DES FINANCES ET  
DU COMMERCE,

Signé: Capitaine Amadou Baba DIARRA.-

LE MINISTRE DU TRAVAIL,

Signé: Sory COULIBALY

AMPLIATIONS

Original.....1  
J.C.-MM.....1  
Présidence du Gouvernement.. ....5  
C.M.LN.....5  
Te. Départ. Minist.....12  
M.F.C. (Dtions Nationales).....10  
S.G.G.. ....10  
Trésor.....2  
Cour Suprême.....5  
I.G.M.A.E.F.....6  
Gouverneurs de Régions.....6  
Dtion Gle. Information.....5  
Assemblée Nationale.....2  
C/ Financier.....1

MINISTERE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS  
-----

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

ARRETE MINISTERIEL N° \_\_\_\_\_/NT-TP

Portant organisation et fonctionnement des Représentations Régionales de l'Office National des Transports.

-o-o-o-o-o-o-o-

Le Ministre des Transports et des Travaux Publics;  
Vu la Constitution du 2 Juin 1974 de la République du Mali,  
Vu le Décret N°. 57/PG-RM du 3 Mai 1973 situant la composition du Gouvernement de la République du Mali,  
Vu l'ordonnance N°. 49/CMLN du 18 Novembre 1972, portant création de l'Office National des Transports,  
Vu le Décret N°. 164/PG-RM du 19 Décembre 1972, portant organisation et fonctionnement de l'Office National des Transports.

ARRETE :

Article 1er.: Les Représentations Régionales sont chargées de la coordination des transports dans leur régions respective;

Article 2.- : Les Représentations Régionales de l'Office National des transports se composent comme suit:

- Un Représentant Régional;
- Une section administrative et comptable;
- Une section contrôle automobile;
- Une section Bureau de frêt.

Article 3.- : a) Le Représentant Régional supervise toutes les activités de la Représentation de la région.

b) La section administrative est chargée:

- de délivrer les cartes de transport;
- de tenir le fichier des cartes, licences et autorisations;
- de délivrer les contrats particuliers de transport;
- d'élaborer la statistique de toutes les activités de la Représentation;
- de la centralisation de toutes les recettes de la Représentation Régionale.

Article 4.-: Toutes dispositions antérieures et contraires sont abrogées.

c) La section contrôle automobile est chargée:

- de délivrer les permis et autorisation de conduire;
- d'effectuer les visites techniques;
- d'établir les cartes grises.

d) La section de frêt est chargée:

- de la gestion du frêt au départ de la région;
- de l'appairage, de la délivrance des billets de sortie et de l'encaissement des taxes d'affrètement.

Article 5.- : La Direction de l'Office National des Transports, les Représentations Régionales dudit Office sont chargées, chacun en ce qui concerne de l'exécution du présent décret qui sera enregistré et publié partout où besoin sera.

Bamako le.....  
LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX  
PUBLICS

Lt. Colonel Karim DEMBELE

ARRETE INTERMINISTERIEL N°            /MT&TP-MDR-MTED-  
portant création de la commission Nationale des Transports.

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS  
LE MINISTRE DU DEVELOPPEMENT RURAL  
LE MINISTRE DE TUTELLE DES SOCIETES ET ENTREPRISES D'ETAT

Vu la Constitution de la République du Mali du 2 Juin 1974;  
Vu le Décret N° 57/PG-RM du 3 Mai 1973 portant nomination des membres du  
Gouvernement;  
Vu l'ordonnance N°. 49/CMLN portant création de l'Office National des  
Transports.

ARRETEMENT :

Article 1er: Il est créé une Commission Nationale des Transports.

Article 2.-: Cette Commission Nationale des Transports a pour but de rassembler en temps utile toutes les informations disponibles sur les besoins de transport, en particulier à la période de commercialisation et d'évacuation de la production agricole, cette commission coordonnera tous les moyens disponibles dans l'intérêt de toute la nation.

Elle dégagera alors les voies et les moyens d'assurer dans les meilleures conditions les transports à prévoir, par route, par fer ou par eau, et établira un planning de transports.

Article 3.-: Les membres de plein droit de la Commission Nationale des Transports sont:

Monsieur le Ministre des Transports et des Travaux Publics  
Monsieur le Ministre du Développement Rural  
Monsieur le Ministre de Tutelle des Sociétés et Entreprises d'Etat  
Monsieur le Directeur Général de l'Office National des Transports  
Monsieur le Directeur Général de la Somiex  
Monsieur le Directeur Général de l'OPAM  
Monsieur le Directeur Général de la SCAER  
Monsieur le Directeur Général de la SEPOM  
Monsieur le Directeur Général de la RCFM  
Monsieur le Président de l'UNCTRM

Article 4.-: Les réunions de la Commission Nationale des Transports se tiendront au Ministère des Transports et des Travaux Publics.

Article 5.-: Les réunions de la Commission Nationale des Transports se tiendront sur l'initiative et sur convocation de Monsieur le Ministre des Transports et des Travaux Publics.

Article 6.-: Les membres de plein droit de la Commission Nationale des Transports pourront, au cours des réunions, se faire assister des techniciens de leur département qui pourraient apporter des éléments utiles aux travaux de la dite Commission.

Article 7.-: La Commission Nationale des Transports se réunit en début de chaque campagne (première quinzaine du mois d'octobre), au mois de juin et chaque fois qu'un problème ou cas particulier d'importance capitale se pose en matière de transports.

Article 8.-: Entre les sessions de la commission nationale des transports; un comité restreint composé:

- 1°) du Chef de service de la Planification de l'ONT, Président
- 2°) du Chef de service commercial de la RCFM
- 3°) du Chef de service Exploitation de la RCFM
- 4°) Le Président ou le Vice Président de l'UNCTR
- 5°) Le Chef du service Transport de la Somiex
- 6°) Le Chef du service exploitation de la Somiex
- 7°) Le Chef du service transport de la OMDT
- 8°) Le Chef du service Exploitation OPAM
- 9°) Le Chef du service Exploitation SFCM

est chargé du suivi des décisions de la Commission Nationale des Transports.

Ce comité se réunira tous les mois sous la présidence du Chef de la Planification de l'ONT. En cas de difficultés majeures ce comité saisira le Président de la Commission Nationale pour une solution à trouver au niveau de conseil les Ministres et information de la Commission Nationale des Transports.

LE MINISTRE DE DEVELOPPEMENT RURAL

Bamako le..... ..

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES  
TRAVAUX PUBLICS

Sori, COULIBALY

Lieutenant Colonel Karim DEMBELE

LE MINISTRE DE TUTELLE DES SOCIETES ET ENTREPRISES D'ETAT

Sékou SANGARE

A N N E X E 4

F.S.  
COMITE MILITAIRE DE  
LIBERATION NATIONALE

REPUBLIQUE DE MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

-----

-----

ORDONNANCE NO. 77-33 CMLN

portant création des Entrepôts Maliens en Côte  
d'Ivoire " E M A C I "

LE **COMITE** MILITAIRE DE LIBERATION NATIONALE,

VU la Constitution du 2 Juin 1974 de la République du Mali;

ORDONNE :

Article 1er: Il est créé sous l'autorité du Ministre chargé des Transports un organisme Public à caractère industriel et commercial doté de la personnalité Civile et de l'autonomie financière dénommé les Entrepôts: Maliens en Côte d'Ivoire "EMACI".

Article 2.-: Les entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire ont pour mission de gérer les installations dont la République du Mali dispose dans les ports de la République de Côte d'Ivoire en vue d'assurer l'évacuation des produits maliens en transit en Côte d'Ivoire tant à l'importation qu'à l'exportation ou en provenance de ce pays conformément aux directives et programmes arrêtés par l'Office National des Transports.

Article 3.-: Les statuts des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire seront approuvés par décret pris en Conseil des Ministres.

Article 4.-: La présente ordonnance sera exécutée comme loi de l'Etat.

Bamako, le 12 Mai 1977

LE PRESIDENT DU **COMITE** MILITAIRE DE  
LIBERATION NATIONALE,

AMPLIATIONS

- Original.....1
- J.O-RM.....1
- Ts. Ministères.... 15
- **Présid.** du Gvt.....5
- **C.M.L.N.**.....5
- S.G.G... ..10
- **M.F.C.**..... (Dir. Nles).....10
- I.G.A.A.E.F.... ..6
- Gouverneurs Régions.....6
- Trésor.....2
- **C/Financier**.....1
- Dtion Gle Information.....5
- Assemblée Nationale.....2
- Cour Suprême.....5

Colonel MOUSSA TRAORE

COPIE

- STATUTS DES ENTREPOTS MALIENS EN COTE D'IVOIRE -

ARTICLE 1er.- Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire créés par Ordonnance n°77-33/CMLN du 12 mai 1977 sont administrés conformément aux dispositions des présents statuts.

CHAPITRE I. - ORGANISATION -

ARTICLE 2.- Les organes chargés de l'administration de la Direction et de la Gestion Comptable des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont :

- a/ Le Conseil d'Administration
- b/ Le Directeur Général
- c/ L'Agent Comptable.

I - CONSEIL D'ADMINISTRATION -

A/- ATTRIBUTIONS -

ARTICLE 3.- Les attributions du Conseil d'Administration s'exercent sur l'ensemble des activités propres à l'exploitation des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire.

Il délibère notamment :

- sur la gestion des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire,
- sur les règles et conditions de recrutement et d'embauche, d'avancement ou de licenciement, les conditions et les taux de rémunération ; le régime des gratifications et des indemnités professionnelles du personnel lorsque ces dispositions ne sont pas fixées par des textes appropriés,
- sur les programmes généraux d'exploitation, les programmes de renouvellement et d'extention,
- sur le budget prévisionnel d'exploitation,
- sur les taux de prestations portuaires.

Il approuve :

- le Compte de gestion
- le règlement intérieur.

Il autorise toutes acquisitions, tous retraits, transferts de valeurs, créances et droits immobiliers quelconques.

./.

B/ COMPOSITION -

ARTICLE 4.- Le Conseil d'Administration est composé comme suit :

PRESIDENT :

Le Ministre chargé des Transports

M E M B R E S :

- Un représentant du Ministre chargé des Finances
- Un représentant du Ministre chargé du commerce
- Un représentant du Ministre chargé de Tutelle des Sociétés et Entreprises d'Etat,
- Un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie
- Le Directeur Général des Affaires Economiques
- Le Directeur Général de l'Office National des Transports.

Les membres du Conseil d'Administration sont nommés par décret pris en Conseil des Ministres pour une période de trois ans renouvelable.

Le Conseil d'Administration peut s'adjoindre toute personnalité de son choix en raison de sa compétence particulière.

C/ - FONCTIONNEMENT -

ARTICLE 5.- Le Conseil d'Administration se réunit en session ordinaire au moins deux fois par an. Il peut en outre être convoqué en session extraordinaire à l'initiative soit de son Président, soit de la moitié au moins de ses membres.

ARTICLE 6.- Les délibérations du Conseil ne sont valables que si les  $\frac{2}{3}$  au moins des membres sont présents.

Les décisions sont prises à la majorité simple des voix.

En cas de partage égale des voix, celle du président est prépondérante.

./.

Les procès-verbaux signés du Président du Conseil d'Administration sont adressés, à titre de copie-rendu au Conseil des Ministres, accompagnés d'un rapport de synthèse au plus tard dans les quinze jours qui suivent la clôture de la session.

ARTICLE 7.- Les délibérations du Conseil d'Administration sont exécutoires quinze jours après leur réception par l'autorité de tutelle, si celle-ci n'a pas notifié son opposition au Directeur Général des Entrepôts avant l'expiration de ce délai.

## II.- DIRECTEUR GENERAL -

ARTICLE 8.- Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont dirigés par un Directeur Général nommé par Décret pris en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé des Transports.

Le Directeur Général peut être assisté d'un Directeur Adjoint nommé par Arrêté du Ministre chargé des Transports, qui fixe ses attributions.

ARTICLE 9.- Le Directeur Général des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire est chargé de l'exécution des décisions prises par le Conseil d'Administration et des décisions du Ministre chargé des Transports.

- Il rend compte de sa gestion au Conseil d'Administration.
- Il représente les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire auprès des Tiers.
- Il exerce les attributions qui lui sont déléguées spécialement par le Conseil d'Administration, notamment ;
- il assure l'ouverture et le fonctionnement de tout compte courant de dépôt au nom des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire.
- il règle l'organisation détaillée des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire.
- il gère tout le personnel
- il engage les dépenses et procède à tout acte correspondant.

- il étudie tout contrat à soumettre à l'approbation du **Ministre** chargé des Transports.
- il assure l'application des tarifs.
- il a autorité sur tout le personnel des Entrepôts Maliens en **Côte** d'Ivoire.

### III.- AGENT COMPTABLE -

ARTICLE 10.- L'Agent Comptable est nommé par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé des Finances.

Il tient la comptabilité des Entrepôts conformément aux lois, règlements et usages commerciaux en vigueur. Il établit chaque année un inventaire, un compte d'exploitation et un compte des pertes et profits.

### CHAPITRE 2. - ORGANISATIONS FINANCIERES -

#### 1/- B U D G E T -

ARTICLE 11.- Les recettes et les dépenses des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont prévues et évaluées dans un budget annuel présentant distinctement le programme d'exploitation (recettes et dépenses ordinaires de fonctionnement) et le programme de renouvellement de l'équipement.

Le projet de budget arrêté en équilibre, en recettes et en dépenses adopté en Conseil d'Administration est approuvé et rendu exécutoire par le Conseil des Ministres.

ARTICLE 12.- L'exercice budgétaire commence le 1<sup>er</sup>. Janvier et se termine le 31 décembre de chaque année.

#### 2/ LES RESSOURCES DES ENTREPOTS -

ARTICLE 13.- Les ressources des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont :

./.

- 1<sup>o</sup>/- les frais de prestations portuaires occasionnés par les marchandises et produits en transit en Côte d'Ivoire dont les taux seront fixés par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé des Finances.
- 2<sup>o</sup>/- les intérêts des Comptes de dépôts.
- 3<sup>o</sup>/- ainsi que toutes autres ressources susceptibles de lui être dévolues par voie des dispositions réglementaires.

Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont dotés a titre de subvention de l'Etat d'un fonds de démarrage égal à 250 000 000 FM.

ARTICLE 14.- L'excédent des recettes sur les dépenses après déduction faite du montant réservé au fonds prévu à l'Article 17 des présents statuts sont versés au trésor public.

ARTICLE 15.- En cas d'insuffisance du disponible du fonds prévu à l'article ci-dessus, le déficit d'exploitation sera couvert par voie de subvention de l'Etat.

### 3/ - LES DEPENSES -

ARTICLE 16.- Les ressources des Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont destinées en priorité :

- à couvrir les frais de location des installations et terrains mis à sa disposition,
- aux dépenses ordinaires de fonctionnement,
- au financement du programme d'entretien, de renouvellement, de l'équipement des Entrepôts Maliens dans les ports de la Côte d'Ivoire,
- à l'alimentation du fonds de réserve.

./.

4/ - PONDS DE RESERVE -

ARTICLE 17.- Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire sont dotés d'un fonds de réserve alimenté à raison du prélèvement de 10 % sur l'excédent des recettes sur les dépenses sans jamais dépasser les 10 % des dépenses de l'exercice précédent.

Il sert en priorité à couvrir le déficit d'exploitation des Entrepôts.

5/- REGIME DE LA COMPTABILITE -

ARTICLE 18.- Le régime de la comptabilité des Entrepôts Maliens est celui des établissements à caractère industriel et commercial.

CHAPITRE 3. - DISPOSITIONS DIVERSES -

ARTICLE 19.- Modifications.

Les modifications aux présents statuts sont adoptées par le Conseil d'Administration approuvées par Décret pris en Conseil des Ministres sur rapport du Ministre chargé des Transports.

ARTICLE 20.- Les modalités d'application des présents statuts feront l'objet d'un arrêté du Ministre chargé des Transports./.-

---

A N N E X E 5

Annexe 5

LISTE DES LIGNES REGULIERES INTERIEURES DU TRANSPORT DES VOYAGEURS

1<sup>ème</sup> Région

Fréquences

KAYES-AOUROU	s.r.
KAYES-SEGALA	s.r.
KAYES-DIAMOU	s.r.
KAYES-SAD1OLA	s.r.

2<sup>ème</sup> Région

BAMA KO-FANA	)
BAMA KO-SEGOU	) 40 à 80 véhicules
BAMA KO-SAN	par jour
BAMA KO-BLA	)
BAMA KO-MOPTI	7 véhicules par jour
BAMA KO-SIKASSO	s.r.
BAMA KO-BOUGOUNI	s.r.
BAMA KO-KOUTIALA	s.r.
BAMA KO-ZEGUA	s.r.
BAMA KO-BANAMBA	10 véhicules par jour
BAMA KO-KOULIKORO	s.r.
BAMA KO-KATI	s.r.
BAMA KO-KOUREMALI	7 véhicules par jour
BAMA KO-KANGABA	3 véhicules par semaine
FANA-DIOILA	s.r.
FANA-SIKASSO	s.r.
KATI-KOLOKANI	2-4 véhicules par jour

3<sup>ème</sup> Région

SIKASSO-KOUTIALA	7 véhicules par jour
SIKASSO-BOUGOUNI	s.r.
SIKASSO-MOPTI	s.r.
SIKASSO-KIGNAN	10 véhicules par jour
SIKASSO-NIENA	3 véhicules par jour
SIKASSO-LOBOUGOULA	1 véhicule par jour
SIKASSO-LOULONI	2 véhicules par jour
SIKASSO-DANDERESSOU	1 véhicule par semaine
KOUTIALA-SEGOU	s.r.
KOUTIALA-BLA	s.r.
KOUTIALA-SAN	s.r.
KOUTIALA-MOPTI	s.r.

(Suite)

Fréquences

BOUGOUNI-YANFOLILA  
BOUGOUNI-KOLONDIÉBA

4 véhicules par semaine  
1 véhicule par jour

4ème Région

SEGOU-FANA  
SEGOU-SAN  
SEGOU-NIONO  
SEGOU-MOPTI  
SEGOU-MARKALA  
SEGOU-DIOUROU  
SEGOU-KE MACINA  
SAN-BLA  
SAN-MOPTI  
SAN-KIMPARANA  
SAN-SOUROUNTOUNA  
SAN-BENENA  
NIONO-BAMAKO  
NIONO-MARKALA  
NIONO-KE-MACINA  
NIONO-TENENKOU  
MARKALA-KE-MACINA  
MARKALA-DIOUROU

s.r.  
s.r.  
1-3 véhicules par jour  
s.r.  
s.r.  
s.r.  
1-2 véhicules par semaine  
s.r.  
s.r.  
s.r.  
s.r.  
1 véhicule par semaine  
1-4 véhicules par jour  
1 véhicule par semaine  
1 véhicule par semaine  
1 véhicule par semaine  
1-2 véhicules par semaine

5ème Région

MOPTI-SEVARE  
MOPTI-BANDIAGARA  
MOPTI-DOUENTZA  
MOPTI-KONA

s.r.  
s.r.  
s.r.  
s.r.



A N N E X E 6

REGLEMENTATION TARIFAIRE DE MARCHANDISES

1. Arrêté Ministériel No 2960/MFC-MTTP
2. Arrêté Interministériel No  
3007/MT - TP/ CAB
3. Homologation des distances routières  
et de la classification des routes  
(Arrêté No 3007)
4. Comparaison entre les tarifs  
officiels et les tarifs réels



MINISTERE DES FINANCES  
ET DU COMMERCE

~::~~::~~::~~::~~::~~

MINISTERE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS

~::~~::~~::~~::~~::~~

REPUBLIQUE DU MALI

Un Peuple - Un But - Une Foi

~::~~::~~::~~::~~::~~

~/~ RRETE INTERMINISTERIEL N° 2960 /MFC-MTTP.  
~::~~::~~::~~::~~::~~

PORTANT REVISION DES TARIFS DE TRANSPORT DES MARCHANDI-  
SES ET PRODUITS EN REPUBLIQUE DU MALI

LE MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS.

- W La Constitution du 2 Juin 1974 de la République du Mali ;
- VU L'Ordonnance N° 53/CMLN du 19 Septembre 1973, portant règlementation du contrat de transports.
- W Le Décret N° 57/PG-RM du 25 Septembre 1975, portant remaniement Ministériel;
- W Le Décret N° 188/PG-RM du 14 Novembre 1975 portant procédure de fixation des prix en République du Mali.
- . VU Le Décret N° 224/PG-RM du 6 Juin 1961 portant règlementation des prix en République du Mali.

~/~ R R E T E N T :  
~::~~::~~::~~::~~::~~

ARTICLE 1er : Il est distingué 3 tarifs de transport routier dénomés tarif A, tarif B, tarif C, correspondant 3 3 catégories de routes.

La liste des liaisons avec leur classification par catégorie tarifaire et les distnnces, est donnée par Arrêté du Ministre chargé des Transports et des Travaux Publics.

ARTICLE 2 : A l'intérieur du Mali :

- Le tarif **A** s'applique aux routes **bitumées**.
- Le tarif **B** s'applique aux routes latéritées et aux routes en terre **amenagée**.
- Le tarif **C** s'applique aux pistes,

A l'**extérieur** du Mali :

La classification est donnée par l'**Arrêté cité** à l'Article premier.

ARTICLE 3 : Le tarif A est égal au tarif de **base** donné dans le présent Arrêté, le tarif B est de 50 % supérieur au tarif A, le tarif C est le double du tarif A.

ARTICLE 4 : Le tarif **A** est fixé à **30,62** FM la tonne kilomètre.

- Le tarif B est de **45,93** FM la tonne kilomètre.
- Le tarif C est de **61,24** FM la tonne kilomètre.

ARTICLE 5 : Pour les produits à l'exportation, le tarif est fixé à 75 % des tarifs précédents soit **22,97** FM la tonne kilomètre pour le tarif A,

**34,45** F.M. pour le tarif B,

**45,93** F.M. pour le tarif C.

ARTICLE 6 : Le tarif A de transport des hydrocarbures est fixé à **2,865** F.M. l'hectolitre kilomètre. Le tarif B est de **4,298** F.M. l'hectolitre kilomètre.

Le tarif C est de **5,730** F.M. l'hectolitre kilomètre.

ARTICLE 7 : Les tarifs de **ramassage** sont indépendants de la catégorie des routes et fixés de la manière suivante :

- Arachides 1ère, 6° et 7° Région	: 104,00	FM	la tonne	kilomètre
- Arachides 2° Région	: 84,50	FM	"	"
- Arachides 3°, 4° et 5° Région	: 71,50	FM	"	"
- Paddy toutes Régions	: 84,50	FM	"	"
- Coton toutes Régions	: 106,60	FM	"	"
- Céréales toutes Régions à l'exception des Cercles ci-dessous	: 52,00	FM	"	"

1ère Région - Bafoulabé, Kéniéba, Nioro, Yélimané, Diéma  
2° Région : Nara  
4° Région : Ké Macina, Niono  
5° Région, Bandiagara, Bankass, Djenné, Douentza, Koro, Tenenkou Youvarou  
6° et 7° Région : Tous Cercles.

Dans tous les Cercles ci-dessus, le tarif de ramassage des céréales est fixé à 61,24 FM la TKM.

ARTICLE 8 : Pour le ramassage, les tarifs incluent le retour à vide.

ARTICLE 9 : Le tarif du transport pour l'évacuation des produits cotonniers est indépendant de la catégorie des routes et fixé de la manière suivante :

- coton fibre : 38,54 FM la tonne kilomètre
- Graine de coton ; 33,81 FM " "

ARTICLE 10.- Le tarif de transport sur porte char, de charge utile de 30 tonnes, retour à vide compris, est fixé à 995 FM le kilomètre pour les routes de catégorie A, et modulé, sur les autres catégories de route, conformément à l'article 3 du présent Arrêté.

ARTICLE 11 : Le tarif de transport par container, pour un transport sur plateau de 30 tonnes de charge utile portant 2 containers, retour à vide compris, est fixé à 950 F.M. le kilomètre, pour les routes de catégorie A et modulé, sur les autres catégories de route, conformément à l'article 3 du présent Arrêté.

ARTICLE 12 : Le transport des marchandises volumineuses et non pondéreuses, à l'exclusion du coton et des produits cotonniers, sera payé à l'encombrement sur la base de la charge utile du véhicule mentionnée sur la carte grise.

ARTICLE 13 : Les tarifs de transport décomptés ci-dessus sont assujettis à l'impôt sur les Affaires et Services (I.A.S.) au taux en vigueur.

.../...

**ARTICLE 14** : Les tarifs fixés dans le **présent Arrêté** sont impératifs. Ils ne peuvent **être modifiés** ni en hausse ni en baisse.

Toute infraction constatée dans leur application sera reprimée **conformément** à la réglementation en vigueur.

**ARTICLE 15** : Le Directeur **Général** des Affaires Economiques, le Directeur **Général** de l'**Office** de Stabilisation et de Régulation des Prix, le Directeur **Général** de l'**Office** National des Transports **sont** chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du **présent Arrêté**.

**ARTICLE 16** : Le **présent Arrêté**, qui annule toutes dispositions contraires prendra effet 3 compter de sa date de signature et sera enregistré, **publié** et communiqué partout oh besoin sera **./.-**

BAMAKO, LE ...14...OCTOBRE...1977...

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET  
DES TRAVAUX PUBLICS

  
LT. Colonel Karim OEMBELE.-

LE MINISTRE DES FINANCES ET DU  
COMMERCE

  
Founké KEITA .-

ARRÊTE N° 3007 /MT-TP/CAB

Portant **classification tarifaire des routes et homologation des distances routières.**

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS

VU la Constitution du 2 Juin 1974 de la République du Mali ;

VU le Décret n°57/PG-RM du 25 Septembre 1975 portant remaniement Ministériel ;

W le Décret n°164/PG-RM du 19/12/1972, portant organisation et fonctionnement de l'Office National des Transports

A R R E T E

ARTICLE 1er. - Il est distingué du point de vue tarifaire trois catégories de route en République du Mali :

- Les Routes de la Catégorie A
- Les Routes de la Catégorie B
- Les Routes de la Catégorie C.

Les Routes Bitumées sont classées dans la Catégorie A

Les Routes en terre moderne sont classées à la Catégorie B

Les Pistes sont classées à la Catégorie C

Les Routes qui n'auront pas fait l'objet d'une classification dans le tableau joint en annexe sont classées en Catégorie C

Les Routes à l'extérieur du Mali sont classées dans la Catégorie A sauf spécification contraire dans le même tableau.

ARTICLE 2. - Est approuvée la classification des routes et sont homologuées les distances routières telles qu'elles figurent au tableau annexé au présent Arrêté.

Ce tableau sert de base à la facturation des transports routiers effectués à l'intérieur de la République du Mali et sur les principaux axes servant à l'importation et à l'exportation des marchandises.

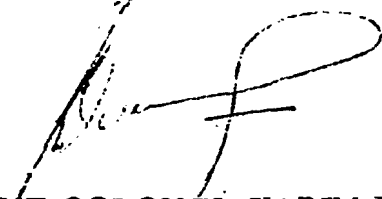
Il sera mis à jour chaque fois que cela sera nécessaire par **Arrêté** du **Ministre chargé des Transports**.

**ARTICLE 3.-** Le Directeur Général de l'Office National des Transports est chargé de l'application du présent **Arrêté**.

**ARTICLE 4.-** Le présent **Arrêté** qui annule toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera. Il prend effet à compter du 14 Octobre 1977.1-

Bamako, le 20 Octobre 1977

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES  
TRAVAUX PUBLICS,



LIEUTENANT-COLONEL KARIM DEMBELE  
Grand Officier de l'Ordre National

6.3

HOMOLOGATION DES DISTANCES  
ROUTIERES ET DE LA CLASSIFICATION  
DES ROUTES ( ARRETE N° 3007 )

---



LIAISONS INTERNATIONALES :		ABIDJAN - LOCALITES 2 <sup>eme</sup> REGION		
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	BAMAKO	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	<u>372</u>	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	1.225	
ABIDJAN	BAMAKO	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU BAMAKO	<u>235</u>	A
		TOTAL VIA KOUTIALA...	1.383	
ABIDJAN	KOULIKORO	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	<u>59</u>	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI...	1.284	
ABIDJAN	BANAMBA	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	<u>90</u>	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI...	1.374	
ABIDJAN	DIOLLA	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU FANA	105	A
		FANA DIOLLA	<u>39</u>	B
		TOTAL VIA KOUTIALA	1.292	
ABIDJAN	FANA	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU FANA	<u>105</u>	A
		TOTAL VIA KOUTIALA	1.253	

LIAISONS INTERNATIONALES :		ABIDJAN - LOCALITES 2 <sup>eme</sup> REGION		
ORIGIN	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	KANGABA .	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KANGABA	<u>96</u>	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	1.321	
ABIDJAN	KATI	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KATI	<u>15</u>	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	1.240	
ABIDJAN	KOLOKANI	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOLOKANI	<u>125</u>	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	1.350	
ABIDJAN	NARA	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NARA	<u>253</u>	C
		TOTAL VIA KOLOKANI	1.603	
ABIDJAN	NARA	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	90	B
		BANAMBA NARA	<u>205</u>	C
		TOTAL VIA KOULIKORO	1.579	

LIAISONS INTERNATIONALES:-		ABIDJAN - LOCALITES 3 <sup>ème</sup> REGION		
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	SIKASSO		853	A
ABIDJAN	BOUGOUNI	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO BOUGOUNI TOTAL .....	853 209 1.062	A A
ABIDJAN	KADIOLO	ABIDJAN ZEGOUA ZEGOUA KADIOLO TOTAL .....	755 15 770	A B
ABIDJAN	KOLONDIEBA	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KALONDIEBA TOTAL PAR ZANTIEBOUGOU	853 183 57 1.093	A A B
ABIDJAN	KOURI	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA KOURY TOTAL .....	853 130 71 1.054	A B A
ABIDJAN	KOUTIALA	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA TOTAL .....	853 130 983	A B
ABIDJAN	YANFOLILA	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO BOUGOUNI BOUGOUNI YANFOLILA TOTAL .....	853 209 107 1.169	A A B
ABIDJAN	YOROSSO	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA YOROSSO TOTAL .....	853 130 71 8 1.062	A B A B
ABIDJAN	ZEGOUA		755	A

LIAISONS INTERNATIONALES:-		ABIDJAN - LOCALITES 4 <sup>ème</sup> REGION			
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE	
ABIDJAN	SEGOU	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA SEGOU TOTAL .....	853 130 165 1.148	A B A	
ABIDJAN	BAROUELLI	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA SEGOU SEGOU BAROUELLI TOTAL .....	853 130 165 80 20 1.248	A B A A B	
ABIDJAN	B U	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA BLA TOTAL .....	853 130 77 1.060	A B A	
ABIDJAN	DOUGABOUGOU	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA SEGOU SEGOU MARKALA MARKALA DOUGABOUGOU TOTAL .....	853 130 165 35 28 1.211	A B A A C	
ABIDJAN	KE MACINA	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA SEGOU SEGOU MARKALA MARKALA KE MACINA TOTAL .....	853 130 165 35 105 1.288	A B A A B	
ABIDJAN	KIMPARANA	ABIDJAN SIKASSO SIKASSO KOUTIALA KOUTIALA KIMPARANA TOTAL .....	853 130 82 1.065	A B A	

LIAISONS INTERNATIONALES :		ABIDJAN - LOCALITES 4 <sup>ème</sup> REGION			
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE		KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	MARKALA	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SEGOU	165	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		TOTAL.....		1.183	
ABIDJAN	NIONO	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SEGOU	165	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
TOTAL.....		1.252			
ABIDJAN	SAN	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		TOTAL.....		1.118	
ABIDJAN	SERIBALA	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SEGOU	165	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	SERIBALA	38	C
TOTAL.....		1.221			
ABIDJAN	TOMINIAN	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	TOMINIAN	31	A
				10	B
TOTAL.....		1.159			

LIAISONS INTERNATIONALES :		ABIDJAN - LOCALITES 5 <sup>ème</sup> REGION			
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE		KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	MOPTI	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	SEVARE	200	A
		SEVARE	MOPTI	12	A
		TOTAL.....		1.330	
ABIDJAN	BANDIAGARA	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	SEVARE	200	A
		SEVARE	BANDIAGARA	63	B
TOTAL.....		1.381			
ABIDJAN	BANKASS	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU	BANKASS	80	C
TOTAL.....		1.369			
ABIDJAN	DJENNE	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	CARREFOUR ROUTE DJENNE	111	A
		CARREFOUR	DJENNE FLEUVE	25	B
		FLEUVE	DJENNE	4	B
TOTAL.....		1.258			
ABIDJAN	DOUENTZA	ABIDJAN	SIKASSO	853	A
		SIKASSO	KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA	SAN	135	A
		SAN	SEVARE	200	A
		SEVARE	DOUENTZA	176	B
		TOTAL.....		1.494	

LIAISONS INTERNATIONALES : ABIDJAN - LOCALITES 5 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
ABIDJAN	KORO	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU KORO	132	C
		TOTAL.....	1.421	
ABIDJAN	TENENKOU	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA KE MACINA	105	B
		KE MACINA TENENKOU	85	C
TOTAL.....	1.373			
ABIDJAN	YOUVAROU	ABIDJAN SIKASSO	853	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SEVARE	200	A
		SEVARE YOUVAROU	150	C
		TOTAL.....	1.468	

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 2 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
OUANGOLO	BAMAKO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	569	
OUANGOLO	BAMAKO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU BAMAKO	235	A
		TOTAL VIA KOUTIALA. ....	727	
OUANGOLO	KOULIKORO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	59	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI...	628	
OUANGOLO	BANAMBA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	90	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI	718	
OUANGOLO	DIOLLA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU FANA	105	A
		FANA DIOLLA	39	B
		TOTAL VIA KOUTIALA	636	
OUANGOLO	FANA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU FANA	105	A
		TOTAL VIA KOUTIALA	597	

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 2 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE
		DE-ROUTE		
OUANGOLO	KANGABA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KANGABA	<u>96</u>	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	665	
OUANGOLO	KATI	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KATI	<u>15</u>	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI..	584	
OUANGOLO	KOLOKANI	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOLOKANI	<u>125</u>	B
		TOTAL VIA BOUGOUNI...	694	
OUANGOLO	NARA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NARA	<u>253</u>	C
TOTAL VIA KOLOKANI	947			
OUANGOLO	NARA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	90	B
BANAMBA NARA	<u>205</u>	C		
TOTAL VIA KOULIKORO..	923			

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 2 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE
		DE-ROUTE		
OUANGOLO	SIKASSO		197	A
OUANGOLO	BOUGOUNI	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BOUGOUNI	<u>209</u>	A
		TOTAL.....	406	
OUANGOLO	KADIOLO	OUANGOLO ZEGOUA	99	A
		ZEGOUA KADIOLO	<u>15</u>	B
		TOTAL .....	114	
OUANGOLO	KOLONDIEBA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOLONDIEBA	183	A
			<u>57</u>	B
		TOTAL PAR ZANTIEBOUGOU	437	
OUANGOLO	KOURI	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA KOURI	<u>71</u>	A
		TOTAL.. .....	398	
OUANGOLO	KOUTIALA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		TOTAL .....	327	
OUANGOLO	YANFOLILA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO BOUGOUNI	209	A
		BOUGOUNI YANFOLILA	<u>107</u>	B
		TOTAL.....	513	
OUANGOLO	YOROSSO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA YOROSSO	71	A
			<u>8</u>	B
		TOTAL .....	406	
OUANGOLQ	ZEGOUA		99	A

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGLODOUGOU - LOCALITES 4 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
OUANGOLO	SEGOU	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	<u>165</u>	A
		TOTAL.....	492	
OUANGOLO	BAROUELE	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU BAROUELE	80	A
			<u>20</u>	B
TOTAL.....	592			
OUANGOLO	BLA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA BLA	<u>77</u>	A
		TOTAL.....	404	
OUANGOLO	DOUGABOUGOU	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA DOUGABOUGOU	<u>28</u>	C
		TOTAL.....	555	
OUANGOLO	KE MACINA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA KE MACINA	<u>105</u>	B
		TOTAL.....	632	
OUANGOLO	KIMPARANA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA KIMPARANA	<u>82</u>	A
		TOTAL.....	409	

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 4 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
OUANGOLO	MARKALA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	<u>35</u>	A
		TOTAL.....	527	
OUANGOLO	NIONO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA NIONO	<u>69</u>	C
		TOTAL.....	596	
OUANGOLO	SAN	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	<u>135</u>	A
		TOTAL.....	462	
OUANGOLO	SERIBALA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA SERIBALA	<u>38</u>	C
		TOTAL.....	565	
OUANGOLO	TOMINIAN	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN TOMINIAN	31	A
			<u>10</u>	B
		TOTAL.....	503	

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 5ème REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METREAGE	CATEGORIE DE ROUTE
OUANGOLO	MOPTI	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SEVARE	200	A
		SEVARE MOPTI	12	A
		TOTAL.. .....	674	
OUANGOLO	BANDIAGARA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SEVARE	200	A
		SEVARE BANDIAGARA	63	B
		TOTAL.....	725	
OUANGOLO	BANKASS	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU BANKASS	80	C
		TOTAL.....	713	
OUANGOLO	DJENNE	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN CARREFOUR ROUTE DJENNE	111	A
		CARREFOUR DJENNE FLEUVE	25	B
		FLEUVE DJENNE	4	B
TOTAL.. .....	602			
OUANGOLO	DOUENTZA	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SEVARE	200	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		TOTAL.. .....	838	

LIAISONS INTERNATIONALES : OUANGOLODOUGOU - LOCALITES 5ème REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
OUANGOLO	KORO	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU KORO	132	C
		TOTAL.. .....	765	
OUANGOLO	TENENKOU	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA KE MACINA	105	B
		KE MACINA TENENKOU	85	C
TOTAL.....	717			
OUANGOLO	YOUVAROU	OUANGOLO SIKASSO	197	A
		SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA SAN	135	A
		SAN SEVARE	200	A
		SEVARE YOUVAROU	150	C
		TOTAL.. .....	812	

LIAISONS INTERNATIONALES : BOBO - DIOULASSO - BAMAKO				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BOBO	BAMAKO	BOBO SIKASSO	169	A
		SIKASSO BAMAKO	372	A
		TOTAL PAR BOUGOUNI.....	541	
BOBO	BAMAKO	BOBO KOUTIALA	212	A
		KOUTIALA SEGOU	165	A
		SEGOU BAMAKO	235	A
		TOTAL PAR KOUTIALA.....	612	

DANS INTERNATIONALES COONO U - PARAKOU - NOMEY-GAO				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
COUITOUCOU	GAO	COUITOUCOU BONICON	113	A
		BONICON PARAKOU	298	A
		PARAKOU NIAMEY	62	A
		NIAMEY AYOIROU	208	A
		AYOIROU GAO	335	A
		TOTAL.....	1.776	B
NIAMEY	GAO	NIAMEY A'ORO	208	A
		A'ORO GAO	235	B
		TOTAL ..	443	
PARAKOU	GAO	PARAKOU NIAMEY	116	A
		NIAMEY A'ORO	22	A
		AYOIROU GAO	22	A
		TOTAL.....	160	B

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 1ere REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	KAYES	BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NIORO	308	C
		NIORO KAYES	249	C
		TOTAL.....	682	
BAMAKO	BAFOULABE	BAMAKO KITA	180	B
		KITA BAFOULABE	200	C
		TOTAL.....	380	
BAMAKO	DIEMA	BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI DIEMA	206	C
		TOTAL.....	331	
BAMAKO	KENIEBA	BAMAKO KITA	180	B
		KITA BAFOULABE	200	C
		BAFOULABE KENIEBA	150	C
		TOTAL.....	530	
BAMAKO	KITA		180	C
BAMAKO	NIORO	BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NIORO	308	C
		TOTAL.....	433	
BAMAKO	YELIMANE	BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NIORO	308	C
		NIORO YELIMANE	134	C
		TOTAL.....	567	

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 2 <sup>me</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	BAMAKO-BANLIEUE ET KATI	PARCOURS MOYEN	35	A
BAMAKO	BANGUINEDA	PARCOURS MOYEN	50	A
BAMAKO	KOULIKORO		59	A
BAMAKO	BANAMBA	BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	90	B
		TOTAL.....	149	
BAMAKO	DIOLA	BAMAKO FANA	130	A
		FANA DIOLA	39	B
		TOTAL.....	169	
BAMAKO	FANA		130	A
BAMAKO	KANGABA		96	B
BAMAKO	KOLOKANI		125	B
BAMAKO	NARA	BAMAKO KOLOKANI	125	B
		KOLOKANI NARA	250	C
		TOTAL VIA KOLOKANI....	375	
BAMAKO	NARA	BAMAKO KOULIKORO	59	A
		KOULIKORO BANAMBA	90	B
		BANAMBA NARA	205	C
		TOTAL VIA KOULIKORO	354	
BAMAKO	SELINGUE	BAMAKO OUELESSEDOUGOU	78	A
		OUELESSE-BOUGOU CARREFOUR	7	A
		CARREFOUR SELINGUE	55	B
		TOTAL.....	140	

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 3 <sup>me</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	SIKASSO	VIA BOUGOUNI	372	A
BAMAKO	SIKASSO	BAMAKO SEGOU	235	A
		SEGOU KOUTIALA	165	A
		KOUTIALA SIKASSO	130	B
		TOTAL VIA KOUTIALA.. ...	530	
BAMAKO	BOUGOUNI		163	A
BAMAKO	KADIOLO	BAMAKO SIKASSO	372	A
		SIKASSO KADIOLO	85	A
		TOTAL VIA BOUGOUNI.. ..	472	B
BAMAKO	KOLONDIEBA	BAMAKO BOUGOUNI	163	A
		BOUGOUNI KALONDIEBA	25	A
		TOTAL.....	248	B
BAMAKO	KOURY	BAMAKO SEGOU	235	A
		SEGOU / KOUTIALA	165	A
		KOUTIALA KOURY	71	A
		TOTAL.....	471	
BAMAKO	KOUTIALA	BAMAKO SEGOU	235	A
		SEGOU KOUTIALA	165	A
		TOTAL.....	400	
BAMAKO	YANFOLILA	BAMAKO BOUGOUNI	163	A
		BOUGOUNI YANFOLILA	107	B
		TOTAL.....	270	
BAMAKO	YOROSSO	BAMAKO SEGOU	235	A
		SEGOU KOUTIALA	165	A
		KOUTIALA YOROSSO	71	A
		TOTAL.....	479	

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 4e REGION				
ORIGINE	DISTRICT	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	SEGOU		235	B
BAMAKO	BAROUELI	BAMAKO - FANA FANA - BAROUELI TOTAL .....	130 35 <u>165</u>	A
BAMAKO	BLA	BAMAKO - SEGOU SEGOU - BLA TOTAL .....	235 88 <u>323</u>	A
BAMAKO	DOUGBOUGOU	BAMAKO - SEGOU SEGOU - MARKALA MARKALA - DOUGBOUGOU TOAIL .....	235 35 28 <u>298</u>	A
BAMAKO	KEMACI	BAMAKO - SEGOU SEGOU - MARKA MARKALA - KEMACI TOAIL .....	235 35 05 75	A
BAMAKO	TIMPARA	BAMAKO - SEGOU SEGOU - KOUTIALA KOUTIALA - KIMARANIA TOTAL .....	35 165 82 <u>482</u>	A
BAMAKO	MARFA	BAMAKO - SEGOU SEGOU - MARKA TOTAL .....	235 35 <u>270</u>	A
BAMAKO	NIONO	BAMAKO - SEGOU SEGOU - MARKALA MARKALA - NIONO TOTAL .....	235 35 69 <u>339</u>	A
BAMAKO		BAMAKO - SEGOU SEGOU - SAN TOAIL .....	235 199 <u>434</u>	A

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 4e REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	SERIBALA	BAMAKO - SEGOU SEGOU - MARKALA MARKALA - SERIBALA TOTAL .....	235 35 38 <u>308</u>	A
BAMAKO	TOMINIAN	BAMAKO - SEGOU SEGOU - SAN SAN - TOMINIAN TOTAL .....	235 199 31 <u>475</u>	A

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 5ème REGION					
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE		KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	MOPTI	BAMAKO	SEVARE	634	A
		SEVARE	MOPTI	12	A
		TOTAL.....		646	
BAMAKO	BANDIAGARA	BAMAKO	SEVARE	634	A
		SEVARE	BANDIAGARA	63	B
		TOTAL.....		697	
BAMAKO	BANKASS	BAMAKO	SAN	434	A
		SAN	SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU	BANKASS	80	C
		TOTAL.....		685	
BAMAKO	DJENNE	BAMAKO	SAN	434	A
		SAN	CARREFOUR	111	A
		CARREFOUR	FLEUVE	25	B
		FLEUVE	DJENNE	4	B
		TOTAL.....		574	
BAMAKO	DOUENTZA	BAMAKO	SEVARE	634	A
		SEVARE	DOUENTZA	176	B
		TOTAL.....		810	
BAMAKO	KORO	BAMAKO	SAN	434	A
		SAN	SOMADOUGOU	171	A
		SOMADOUGOU	KORO	132	C
		TOTAL.....		737	
BAMAKO	TENENKOU	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	KE MACINA	105	B
		KE MACINA	TENENKOU	85	C
		TOTAL.....		460	
BAMAKO	YOUVAROU	BAMAKO	SEVARE	634	A
		SEVARE	YOUVAROU	150	C
		TOTAL.....		784	

LIAISONS NATIONALES : BAMAKO - LOCALITES 6ème REGION					
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE		KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
BAMAKO	TOMBOUCTOU	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
		NIONO	TOMBOUCTOU	605	C
		TOTAL.....		944	
BAMAKO	DIRE	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
		NIONO	GOUNDAM	508	C
		GOUNDAM	DIRE	34	B
		TOTAL.....		881	
BAMAKO	GOUNDAM	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
		NIONO	GOUNDAM	508	C
		TOTAL.....		847	
BAMAKO	GOURMA-RHAROUS	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
		NIONO	GOURMA-RHAROUS	730	C
		TOTAL.....		1,069	
BAMAKO	NIAFUNKE	BAMAKO	SEGOU	235	A
		SEGOU	MARKALA	35	A
		MARKALA	NIONO	69	C
		NIONO	NIAFUNKE	421	C
		TOTAL.....		760	

LIAISONS NATIONALES: BAMAKO - LOCALITES 7 <sup>eme</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE-ROUTE
BAMAKO	GAO	BAMAKO SEVARE	634	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		DOUENTZA GAO	<u>398</u>	C
		TOTAL.. .....	1.208	
BAMAKO	ANSONGO	MMAKO SEVARE	634	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		DOUENTZA GAO	398	C
		GAO ANSONGO	<u>97</u>	B
		TOTAL.. .....	1.305	
BAMAKO	BOUREM	BAMAKO SEVARE	634	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		DOUENTZA GAO	398	C
		GAO BOUREM	<u>95</u>	C
		TOTAL.....	1.303	
BAMAKO	KIDAL	BAMAKO SEVARE	634	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		DOUENTZA GAO	398	C
		GAO BOUREM	95	C
		BOUREM KIDAL	<u>298</u>	C
TOTAL.. .....	1.601			
BAMAKO	MENAKA	MMAKO SEVARE	634	A
		SEVARE DOUENTZA	176	B
		DOUENTZA GAO	398	C
		GAO ANSONGO	97	B
		ANSONGO MENAKA	<u>213</u>	C
TOTAL.....	1.518			

LIAISONS REGIONALES : 1 <sup>ere</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
KAYES	MFOULABE		130	C
KAYES	DIEMA	KAYES SANDARE	137	C
		SANDARE DIEMA	<u>132</u>	C
		TOTAL.....	269	
KAYES	KENIEBA		250	C
KAYES	KITA	VIA BAFLOULABE	335	C
KAYES	NIORO	KAYES SANDARE	137	C
		SANDARE NIORO	<u>105</u>	C
		TOTAL.....	142	
KAYES	YELIMANE	VIA SERO	136	C
KAYES	YELIMANE	VIA SEGALA	154	C
BAFOULABE	KENIEBA		150	C

LIAISONS REGIONALES : 2 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
KOULIKORO	BANAMBA		<u>90</u>	B
KOULIKORO	DIOLA	KOULIKORO BAMA KO	59	A
		BAMA KO FANA	130	A
		FANA DIOLA	<u>39</u>	B
		TOTAL .....	228	
KOULIKORO	FANA	KOULIKORO BAMA KO	59	A
		BAMA KO FANA	<u>130</u>	A
		TOTAL .....	189	
KOULIKORO	KANGABA	KOULIKORO BAMA KO	59	A
		BAMA KO KANGABA	<u>96</u>	B
		TOTAL .....	155	
KOULIKORO	KOLOKANI	KOULIKORO BAMA KO	59	A
		BAMA KO KOLOKANI	<u>125</u>	B
		TOTAL .....	184	
KOULIKORO	NARA	KOULIKORO BANAMBA	90	B
		BANAMBA NARA	<u>205</u>	C
		TOTAL .....	295	

LIAISONS REGIONALES : 3 <sup>ème</sup> REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
SIKASSO	BOUGOUNI		<u>209</u>	A
SIKASSO	KADIOLO		85	A
			<u>15</u>	B
		TOTAL .....	100	
SIKASSO	KOLONDIEBA	VIA ZANTIEBOUGOU	183	A
		TOTAL .....	<u>57</u> 240	B
SIKASSO	KOURY	SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA KOURY	<u>71</u>	A
		TOTAL .....	201	
SIKASSO	KOUTIALA		130	B
SIKASSO	YANFOLILA	SIKASSO BOUGOUNI	209	A
		BOUGOUNI YANFOLILA	107	B
		TOTAL .....	316	
SIKASSO	YOROSSO	SIKASSO KOUTIALA	130	B
		KOUTIALA YOROSSO	71	A
			<u>8</u>	B
		TOTAL .....	209	

LIAISONS REGIONALES: 4ème REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
SEGOU	BAROUELI		80	A
			<u>20</u>	B
		TOTAL.....	100	
SEGOU	BLA		88	A
SEGOU	DOUGABOUGOU	SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA DOUGABOUGOU	<u>28</u>	C
		TOTAL.....	63	
SEGOU	KE MACINA	SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA KE MACINA	105	B
		TOTAL.....	140	
SEGOU	KIMPARANA	SEGOU KOUTIALA	165	A
		KOUTIALA KIMPARANA	<u>82</u>	A
		TOTAL.....	247	
SEGOU	MARKALA		35	A
SEGOU	NIONO	SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA NIONO	<u>69</u>	C
		TOTAL.....	104	
SEGOU	SAN		199	A
SEGOU	SERIBALA	SEGOU MARKALA	35	A
		MARKALA SERIBALA	<u>38</u>	C
		TOTAL.....	73	
SEGOU	TOMINIAN	SEGOU SAN	199	A
		SAN TOMINIAN	31	A
			10	B
		TOTAL.....	240	
KE MACINA	NIONO		103	C

LIAISONS REGIONALES : 5ème REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILO-METRAGE	CATEGORIE DE ROUTE
MOPTI	BANDIA GARA	MOPTI SEVARE	12	A
		SEVARE BANDIAGARA	<u>63</u>	B
		TOTAL.....	75	
MOPTI	BANKASS	MOPTI SOMADOUGOU	41	A
		SOMADOUGOU BANKASS	<u>80</u>	C
		TOTAL.....	121	
MOPTI	DJENNE	MOPTI CARREFOUR	101	A
		CARREFOUR FLEUVE	25	B
		FLEUVE DJENNE	<u>4</u>	B
		TOTAL.....	130	
MOPTI	DOUENTZA	MOPTI SEVARE	12	A
		SEVARE DOUENTZA	<u>176</u>	B
		TOTAL.....	188	
MOPTI	KORO	MOPTI SOMADOUGOU	41	A
		SOMADOUGOU KORO	<u>132</u>	C
		TOTAL.....	173	
MOPTI	TENENKOU		165	C
MOPTI	YOUVAROU	MOPTI SEVARE	12	A
		SEVARE YOUVAROU	<u>150</u>	C
		TOTAL.....	162	

LIAISONS REGIONALES : 6me REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE
TOMBOUCTOU	DIRE	TOMBOUCTOU GOUNDAM	97	C
		GOUNDAM DIRE	<u>34</u>	B
		TOTAL.....	131	
TOMBOUCTOU	GOUNDAM		97	C
TOMBOUCTOU	GOURMA-KHAROUS		125	C
TOMBOUCTOU	NIAFUNKE		184	C
GOUNDAM	DIRE		34	B

LIAISONS REGIONALES : 7me REGION				
ORIGINE	DESTINATION	ITINERAIRE	KILOMETRAGE	CATEGORIE
GAO	ANSONGO		97	B
GAO	BOUREM		95	C
GAO	KIDAL	GAO BOUREM	95	C
		BOUREM KIDAL	<u>298</u>	C
		TOTAL.....	393	
GAO	MENAKA	GAO ANSONGO	97	B
		ANSONGO MENAKA	<u>213</u>	C
		TOTAL.....	310	
MENAKA	KIDAL		375	C



6.4 COMPARAISON ENTRE LES TARIFS OFFICIELS  
ET LES TARIFS RÉELS

---

Itinéraire	Tarifs officiels		Tarifs réels	
	en FM/TKM	en FM/kg	en FM/TKM	en FM/kg
Sévaré-Gao	57,07	32,45	87,10	50
Mopti-Bamako	30,62	19/41	23,65 - 39,43	15 - 25 (1)
Kayes-Nioro	61,24	15/25	80,32 - 140,56	20 - 35 (2)
Kayes-Keniéba	61,24	15/31	80 - 140	20 - 35 (2)
Nara-Nema	61/24	21/43	57,14	20
Nara-Bamako	56,15	21,05	39,79 - 66,31 - 132,63	15 - 25 - 50 (3)
Niono-Nara	61,24	15,60	137,61	30
Bamako-Nioro	56,81	24,60	100,81	50
Fana-Dioila	45,93	17,91	128,21	5
Fana-Sikasso	61,24	16,23	75,47	20

- (1) Par ex. : Poisson : tarif appliqué en saison de commercialisation = 25FM/kg, pendant la saison des pluies = 15FM/kg.
- (2) Tarif appliqué en saison sèche = 20 FM, en saison des pluies = 35 FM.
- (3) Variation des tarifs normalement entre 15 et 25 FM, en saison des pluies = 50 FM.

A N N E X E        7

TARIFS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS

1.    Arrêté Ministériel No 9/MC-CAB  
      portant homologation des tarifs  
      de transports routiers passagers-  
      bagages de la Compagnie de Trans-  
      ports Urbains de BAMAKO (TUB)
2.    Tarifs de transport de voyageurs  
      actuellement appliqués

MINISTERE DU COMMERCE

REPUBLIQUE DU MALI  
Un **peuple-un** But-une Foi

**ARRETE MINISTERIEL N°9/MC-CAB**

Portant homologation des tarifs de transports routiers passagers-bagages de la Compagnie de Transports Urbains de Bamako (TUB)

Le Ministre du commerce  
Le Ministre des Travaux Publics et des Communications

- Vu la loi n° 60-35/AN-RM du 22 Septembre 1960 portant proclamation de la République du Mali ;
- Vu la loi n° 60-1/AN-RM du 22 Septembre 1960 portant constitution de la République du Mali ;
- Vu le d'ecret n° 185/PG-RM du 2 mai 1961 portant reglementation des prix en République du Mali ;
- Vu l'arrêté n° 401/MF-CAB du 9 mai 1967, modifiant l'arrêté n° 629/MF-CAB du 19 Juillet 1962 portant reglementation des changes en République du Mali ;
- Vu le d'ecret n° 33/PG-BM du 7 février 1968 portant composition du Gouvernement du Mali ;

Arrêtent

Article 1 er : A compter du 16 avril 1968, les tarifs des transports de la Compagnie Nationale des Transports Urbains de Bamako (TUB) sont homologués comme suit :

<b>1° /- TRANSPORTS URBAINS : FORFAITAIRES</b>			
	<u>Ancien prix</u>	<u>- Coef. multipl icateur</u>	<u>- Nouveau prix</u>
Bamako	25	1,70	40
Kati	50	1,70	90
<b>2° /- TRANSPORTS INTERURBAINS</b>			
a)	Sur route bitumée par passager et au km		
	4	1,70	6,80
b)	Sur routes non bitumées par passager et au km		
	4,90	1/70	8/30
<b>3° /- BAGAGES ACCOMPAGNES</b>			
a)	Sur routes bitumées :		
	poids inférieur à 100 kg la tonne kilométrique		
	27	1/70	45,90

b)	sur routes non bitumées		
	poids inférieur à 100 kg la tonne kilométrique		
	30,65	1,70	52,50

Article 2 : La franchise accordée à chaque passager est fixée à 30 kg ( trente kg)

Article 3 : Le présent arrêté qui abroge toutes les dispositions antérieures sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera./-

Bamako, le 8 Juillet 1968

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS  
ET COMMUNICATIONS

LE MINISTRE DU COMMERCE

Signé Mamadou AW

Signé : Attaher Maiga  
Médaille d'or de l'Indépendance

AMPLIATIONS :

Original	1	P/Du Gouvernement	1	J/o R.M	1
As.Nationale	2	TM et s.d'Etat	18	Centr.Gl.Etat	3
S.G.P.Gouv.	2	Gouverneurs Régions	6	D.Af.Econom.	20
S.R.A.E	6				

1. Catégories de routes

La classification des routes par catégories correspond en principe à la classification suivant la qualité des routes.

2. La répartition de chaque route en tronçon correspond aux escales qui seront faites lors du transport des voyageurs.

3. Les itinéraires comprennent tous, sans exception, des liaisons directes. Les tarifs par trafic rompu n'ont pas été communiqués étant donné que les coûts pour les passagers ne sont pas donnés lors du changement de **direction**.

4. Le kilométrage indiqué des parcours correspond en partie aux données des transporteurs, données qui, en partie, sont officielles et qui figurent dans les données de l'**Etude** du Transport routier de marchandises, Tractionel **1977**.

5. **s.r.** sans renseignements.

7.1

TARIFS DE TRANSPORT DE VOYAGEURS  
ACTUELLEMENT APPLIQUES

---

TARIFS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI - COTE D'IVOIRE									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilo- métrage	Catégorie de route	Type de véhicule	Prix par Pas- sager en F.M.	Prix par P/KW FM	Prix des Bagages <sub>FM</sub>	Remarques
ABIDJAN	BAMAKO	Abidjan-Bouaké Bouaké-Sikasso Sikasso-Bougouni Bougouni-Bamako TOTAL	372 481 220 163 <u>1236</u>	Q Q 0 Q 1 Q 1	Car	14 000	11,33	1000 - 3000 FM par valise ou colis	Transports Privés
BAMAKO	ABIDJAN	Bamako-Bougouni Bougouni-Sikasso Sikasso-Bouaké Bouaké-Abidjan TOTAL	163 220 481 <u>372</u> 1336	Q 1 Q 1 Q 1 Q 0	Car	10 000	8,09	1000 - 3000 FM par valise ou colis	Transports Privés
BAMAKO	BOUAKE	Bamako-Bougouni Bougouni-Sikasso Sikasso-Rouaké TOTAL	163 220 481 <u>864</u>	Q 1 Q 1 Q 1	Car	8 500 8 580	9,84 9,93	1000-3000 par valise/colis 66 FM/kg + 100 FM/colis	Transports Privés CMTR ( tarif officieux)
BAMAKO	FERKESSE - DOUGOU	Bamako-Bougouni Bougouni-Sikasso Sikasso-Ferkessedou- gou TOTAL	168 220 241 <u>629</u>	Q 1 Q 1 Q 1	Car	6 025	9,58	66 FM/kg +100 FM/ colis 1000-3000 valise/colis	CMTR ( tarif officieux) privés
BAMAKO	QUANGOLO- DOUGOU	Bamako-Bougouni Bougouni-Sikasso Sikasso-Quangalo TOTAL	168 220 197 <u>585</u>	Q 1	Car	5 595	9,56	66FM/kg + 100 FM/ colis 1000-3000FM	CMTR ( tarif officieux )

**TARIFS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS**

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI - COTE D'IVOIRE										
Origine	Destination	Itinéraire	kilométrage	Catégorie des routes	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KW en FM	Prix des Bagages	Remarques	
BAMAKO	GAGNOA	Bamako-Bougouni	163	Q 1	Car	10 000	9,63	1000-3000 FM par valise ou colis	Transports Privés	
		Bougouni-Odienné	263							
		Odienné-Man	274							
		Man-Daloa	195							
		Daloa-Gagnoa	143							
TOTAL	1038									
BAMAKO	DALOA	Bamako-Bougouni	163	Q 1	Car	10 000	11,17	1000-3000 FM par valise	Transports Privés	
		Bougouni-Odienné	263							
		Odienné-Man	274							
		Man-Daloa	195							
		TOTAL	895							
BAMAKO	MAN	Bamako-Bougouni	163	Q 1	Car	8 500	12,14	1000-3000 FM/par valise et colis	Transports Privés	
		Bougouni-Odienné	263							
		Odienné-Man	274							
		TOTAL	700							
		Camionnette	13 000							14,53
BAMAKO	TINGRELA	Bamako-Bougouni	163	Q 1 Q 2(Q3)	Car	6 000	17,09	1000-3000 FM/par valise et colis	Transports Privés	
		Bougouni-Tingrela	188							
		TOTAL	351							

**TARIFS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS**

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI - COTE D'IVOIRE									
Origine	Destination	Itinéraire	kilomètre - trajet	Catégorie de la route	Type de véhicules	Prix par Pas- sager en FM	Prix par P/KM.FM.	Prix des Bagages.F.M.	Remarques
BOUGOUNI	ABENGOUROU	Bougouni-Tingrela	188	Q 2/Q 3	Car	12 000	12, 40	300- 1000 par voyage	Transports Privés
		Tingrela-Boundiali	117						
		Boundiali-Korhogo	102						
		Korhogo-Bouaké	255						
Bouaké-Daoukro	138	Q 1	TOTAL	968					
Daoukro-Abengourou	168								
BOUGOUNI	DAOUKRO	Bougouni-Tuigrela	188	Q2/Q3	Car	12 000	15, 00	300- 1000 par bagage	Transports Privés
		Tuigrela-Boundiali	117						
		Boundiali-Korhogo	102						
		Korhogo-Bouaké	255						
Bouaké-Douakro	255	Q 1	TOTAL	800					
BOUGOUNI	BOUAKE	Bougouni-Tuigrela	188	Q2/Q3	Car	10 000	15, 11	300- 1000 par bagage	Transports Privés
		Tuigrela-Boundiali	117						
		Boundiali-Korhogo	102						
		Korhogo-Bouaké	255						
		TOTAL	662						
BOUGOUNI	KORHOGO	Bougouni-Tuigrela	188	Q2/Q3	Car	8 000	19, 66	300- 1000 par bagage	Transports Privés
		Tuigrela-Boundiali	117						
		Boundiali-Korhogo	102						
		Korhogo-Bouaké	255						
		TOTAL	407						

**TARIFS DE TRANSPORT DES VOYAGEURS**

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI - COTE D'IVOIRE										
Origine	Destination	Itinéraire	Kila- métrage	Catégorie de la route	Type de véhicule	Prix par Passager en FM	Prix par P KM en M	Prix des bagages FM	Remarques	
BOUGOUNI	BOUNDIALI	Bougouni-Tingrela	188	Q2/Q3	Car	7 000	22,95	300-1000 FM par bagage	Transports Privés	
		Tingrela-Boundiali	177							
TOTAL			305							
BOUGOUNI	TINGRELA		188	Q1	Car	5 000	26,60	300-1000 FM par bagage	Transports Privés	
BOUGOUNI	ABIDJAN	Bougouni-Odienné	263	Q1	Car	12 000	11,20	300-1000 FM par bagage	Transports Privés	
		Odienné-Man	274							
		Man-Daloa	103							
		Daloa-Gagnoa	143	Q1						
		Gagnoa-Divo	85							
		Divo-Abidjan	203							
TOTAL			1071							
BOUGOUNI	DIVO	Bougouni-Odienné	263	Q1/	Car	12 000	13,82	300-1000 par bagage	Transports Rives	
		Odienné-Man	274							
		Man-Daloa	103							
		Daloa-Gagnoa	143							
		Gagnoa-Divo	85							
TOTAL			868							
BOUGOUNI	GAGNOA	Odienné-Man	263	Q1/	Car	12 000	15,33	300-1000 par bagage	Transports Privés	
		Man-Daloa	274							
		Daloa-Gagnoa	103							
		TOTAL	143							
			783							

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI-COTE D'IVOIRE									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégo- rie de la route	Type de véhicule	Prix par Passa- sager en FM	Prix par P/KMen FM	Prix des bagages FM	Remarques
BOUGOUNI	DALOA	Bougouni-Odiénné Odiénné-Man Man-Daloa  TOTAL	263 274 103 640	Q1/	Car	12 000	18,75	300- 1000 par bagage	Transports Privés
BOUGOUNI	MAN	Bougouni-Odiénné Odiénné-Man  TOTAL	263 274 537	Q1/	Car	5 000	9,31	300- 1000 par bagage	Transports Privés
BOUGOUNI	ODIENNE		263	Q1/	Car	5 000	19,01	500-1000 par bagage	Transports Privés
SIKASSO	BOUAKE		481	Q1/	Car	7 500	15,59	500-1000 par valise	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERNATIONALES : MALI- HAUTE-VOLTA									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètres	Catégorie de la route	Type de véhicule	Prix par Passager en FM	Prix par P/KM en FM	Prix des bagages en TF	Remarques
BAMAKO	BOBO-DIOU-LASSO	Bamako-Sikasso	372	Q1	Car	5927	10,88	1000-3000 par valise ou colis	Tarif CMTR
		Sikasso-Odora	97	Q1/Q2		6000	11,01		Transports Privés
		Odora-Bobo	76	Q1					
		TOTAL	545						
BAMAKO	ODORA	Bamako-Sikasso	372	Q1	Car	5015	10,69	1000-3000 FM par valise ou colis	Tarif CMTR
		Sikasso-Odora	97	Q1/Q3		6000	12,79		Privés
		TOTAL	469						
SEGOU	BOBO-DIOU-LASSO	Segou-San	199	Q1	Taxi 504	5000	10,59	s.r.	Transports Privés
		San-Bobo	273	Q0/Q1					
		TOTAL	472						
MOPTI	BOBO-DIOU-LASSO	Mopti-Sévoré	12	Q0	VP 504	5000	11,26	800-1000 par valise	Transports Privés
		Sévoré-San	171	Q1	404 bêche Car	4000	9,01		Transports Privés
		San-Bobo	273	Q0/Q1		4000	9,01		Transports Privés
		TOTAL	444			5000	11,26		"
						5600	12,61		CMTR
SIKASSO	BOBO-DIOU-LASSO		173	Q1/Q3	Car	2500	14,45	200-500 par valise	Transports Privés



Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 1 <sup>ère</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre	Catégorie de la route	Type de véhicule	Prix par Passager en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
KAYES	NIORO	Kayes-Segala	60	Q4	camion	4000	15,94	50 FM/kg	Frix appliqués
		Segala-Sandare	86	Q4	camionnette	1250	4,98	25 FM/kg	Prix officiels non appliqués
		Sandare-Nioro	104	Q4	camionnette				
		TOTAL	251						
KAYES	KENIEBA		255	Q4	camion/ camionnette	1250	4,90	s.r.	Prix officiels non appliqués
KAYES	SEGALA		60	Q4	camion / camionnette	2000	33,33	s.r.	Transports Privés
KAYES	KONJAKARY		65	Q4	camion/ camionnette	2000	30,77	s.r.	Transports Privés
KAYES	SADIOLA		75	Q4	camion/ camionnette	2800	37,33	s.r.	Transports Privés
KAYES	AOUROU		58	Q4	camion/ camionnette	2000	34,48	s.r.	Transports Privés
KAYES	DIAMOU		50	Q4	camion /	2000	40,00	s.r.	Transports Privés
KAYES	BAMAKO	Nioro-Dioumara	190	Q4	camion	60 00	12,10	25-50 FM/kg	Transports Mixtes
		Dioumara-Didiéni	143	Q4					
		Didiéni - Kolokani	39	Q2					
		Kolokani-Bamako	124	Q2					
		TOTAL	496						

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégo- rie de rou- tes	Type de véhicules	Prix par pas- sager en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
BAMAKO	FANA		130	Q0	Car Taxi 504 bâché	1015	7,81	60 FM/kg + 100 FM par colis	CMTR
BAMAKO	SEGOU		235	Q0/ Q1	Car Taxi 504 Bâché	1820 1800 1800 1500	7,75 7,66 7,66 6,38	Idem 500 FM/ par valise	CMTR Privés Privés
BAMAKO	SAN	Bamako-Fana Fana-Segou Segou-San TOTAL	130 105 199 434	Q 0 Q0/Q1 Q1	Car Taxi 504 Bâché	3500 3350 3500 3500	8,06 7,72 8,06 8,06	idem	Privés CMTR
BAMAKO	BLA	Bamako-Fana Fana-Segou Segou-Bla TOTAL	130 105 80 323	Q 0 Q0/Q1 Q1	Car Taxi Bâché	2500	7,74	idem	CMTR
BAMAKO	YENGASSO	Bamako-Fana Fana-Segou Segou-Bla Bla-Yengasso	481	Q0 Q0/Q1 Q1	Car	3350	6,85	idem	CMTR

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre	Catégorie de la route	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KM en FM	Prix des bagages FM	Remarques
BAMAKO	TENE	Bamako-Fana	130	Q0	car	4245	9,35	66 FM	CMTR
		Fana-Segou	105	Q0/Q1					
		Segou-Bla-San	199	Q1					
		San-Tene	20						
TOTAL		454							
BAMAKO	TOMINIAN	idem	475	idem	car	3925	8,41	Idem	CMTR
BAMAKO	SOFARA	Bamako-Fana	130	Q0	car	4500	8,27	66 FM	CMTR
		Fana-Segou	105	Q0/Q3					
		Segou-San-Sofara	310	Q2					
TOTAL		545							
BAMAKO	MOPTI	Bamako-Fana	130	Q0	car	4500	6,97	500-1000 FM par valise et colis	Privés CMTR
		Fana-Segou	105	Q0/Q1	taxi	5000	7,74		
		Segou-Bla-San	199	Q1		5000	7,74		
		San-Sévane	200	Q1	bâché	4500	6,97		
		Sevane-Mopti	12	Q0					
TOTAL		646							
BAMAKO	SIKASSO	Bamako-Ouélessébougou	78	Q1	car	3000	7,83	400-500 par valise	Transports Privés et CMTR
		Ouélessébougou-Bougouni	85	Q1	taxi	3000	7,83		
		Bougouni-Sikasso	209	Q1					
		TOTAL		383			bâché		
BAMAKO	BOUGOUNI	Bamako-ouélessébougou	78	Q1	car	1500	9,20	300-1000 par valise et colis	Transports Privés
		Ouélessébougou-Bougouni	85	Q1	taxi bâché	1500	9,20		
		TOTAL		163					

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES :									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre	Catégorie/route	Type de véhicule	Prix par passager en FM	Prix par P/KMenFM	Prix des bagages	Remarquer
BAMAKO	OUESSEBOUGOU		78	Q1	cor bâché	7Y0	10,13 8,97	100-200FM	CMTR Transports Privés
MMAKO	KOUTIALA	Damako-Fana	130	Q0	Taxi				Transports Privés
		Fano-Ségou	105	Q0/Q1	bâché	3000	7,50	500 FM/ valise	
		Ségou-Koutiala	165	Q1/Q0	car	3000	7,50		
		TOTAL	400						
BAMAKO	KIMPARANA	Bamako-San San-Kimpama TOTAL	434 - 52 406	Q0/Q1 Q1/Q0	car	3445	7,45	s-r	Tarif officieux CMTR
BAMAKO	ZEGUA	Bamako-Sikao Sikasso-Zégué TOTAL	383 104 487	Q1	car	4600	9,45	66 +100 FM collis	CMTR
BAMAKO	BANAMBA	Bamako-Koulikoro	39	Q1	bâché	2000	13,42	500-1000 FM	Transports Privés
		Koulikoro-Banamba	100	Q2	car camionnette	2000 2000	13,42 13,42	par valise	
		TOTAL	149						
BAMAKO	SIRAKOROBO		114	Q1/Q2	cor	855	7,50	s-r	tarif officieux CMTR

## Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre-trage	Catégorie de route	Type de véhicule	Prix par passager en FM	Prix par P/KM en FM.	Prix des bagages	Remarques
BAMAKO	KOULIKORO		59	Q1	car	500	8,47	66 FM/kg + 100 FM/colis 200-500FM par valise	CMTR  Transports Privés
					taxi Bôché	600 500	10,17 8,47		
BAMAKO	TIENFALA		30	Q1	car	285	9,50	66 FM/kg +100 FM/colis s.r.	CMTR
BAMAKO	KATI		12,5	Q0	Taxi	125	5,00		Privés
BAMAKO	NARA	Bamako-Kati	25	Q0 Q2 Q2/Q3/ Q4	camion	5000	13,26	20-25 FM/kg	Tarif retour plus bas.
		Kati-Kolokani Kolokani-Nara	99 253		LR	7500			
TOTAL			377						
BAMAKO	GOUMBOU	Bamako-Kati	25	Q0 Q2 Q2/Q3/Q4	camion	4000	11,49	20-25 FM/kg	Transport Mixte
		Kati-Kolokani Kolokani-Goumbou	99 224						
TOTAL			348						
BAMAKO	MOURDIA	Bamako-Kati	25		camion	3000	10,95	20-25 FM/kg	Transport Mixte
		Kati-Kolokani Kolokani-Mourdia	99 150						
TOTAL			274						

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 eme Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catêgo- rie de route	Type de vé- hicules	Prix par Passa- ger en FM	Prix par P/KM en FM	Prix des bagages FM	Remarques
BAMAKO	NIORO	Bamako-Kolokani	124	Q2	camion	6000	12,77	50 FM/kg	Transports mixtes distance estimée Tmfic n'empruntant pas le tracé officiel de la RN 1
		Kolokani-Didiéni	39	Q2					
		Didiéni-Dioumara	143	Q4					
		Dioumara-Nioro	190	Q4					
		TOTAL	496						
BAMAKO	DIOUMARA	Bamako-Kolokani	124	Q2	camion	5000	16,67	50FM/kg	Transports mixtes
		Kolokani-Didiéni	39	Q2					
		Didiéni-Dioumara	137	Q4					
		TOTAL	300						
BAMAKO	DIDIENI	Bamako-Kolokani	124	Q2	camion	2000	12,27	50FM/g	Transports mixtes
		Kolokani-Didiéni	39	Q2					
		TOTAL	163						
BAMAKO	KOLOKANI		124	Q2	camion	1500	12,10	300-500 FM/valise	Transports mixtes
BAMAKO	KOUREMALE		124	Q2	Bêché/camion	2000	15,87	100-500 FM/valise	Transports mixtes
BAMAKO	KANGABA		96	Q2	bêché/camion	1250	13,02	250-750 FM/valise	Transports mixtes

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>ème</sup> Région et Bamako									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre-trage	Catégorie de routes	Typo de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KM FM	Prix de bagages FM	Remarquer
BAMA KO	NARENA		80	Q2	car	1000	12,50	66 FM/bg +100 FM/colis 100-500 FM par volise	Tarifs officieux
					bâché	1250	15,63		Tmnsporh Privés
BAMA KO	SIBY		50	Q2	car	570	11,40	66 FM/bg +100 FM par colis 300/va-lise 500/va-lise	Tarifs officieux
					camion	800	16,00		Transports mixtes
					bâché	1000	20,00		Transports privés
BAMA KO	NAMAKARA		145	Q4	camion	2000	13,79	s.r.	Transport mixte

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>ème</sup> Région et Bamako									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par pas- sager en FM	Prix par P/KM. en FM	Prix des bagages en FM	Remarques
FANA	DIOILA		39	Q1	bâché camion	600 500	15,38 12,82	5 FM/kg	Transports Privés et mixtes
FANA	SIKASSO	a) Fana-Dioila	39	Q3/Q4	bâché	3000-3500	11,32-	20 FM/kg	Transports Privés
		Dioila-Sikasso	226			3000	13,21		
		TOTAL					11,32		
		b) Fana-Kigna	165			3000-3500	12,45-		
-Sikasso	76	3000	14,52	Transport Privés					
			241		camion		12,45		Transport mixtes
FANA	KIGNAN		165	Q1 Q3/Q4		2000	12,12	15FM/kg	

Q1  
Q3/Q4

Q4

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 2 <sup>eme</sup> Région et Bamako									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre- trage	Catégorie	Type de véhicules	Prix par pas- sager en FM	Prix par P/KM en	Prix des bagages en FM	Remarques
KATI	KOLOKANI		127	Q2	car  bâché	1500  1200	11,81  9,45	300- 500 par valise	Transports Privés
KATI	TIORIBOUGOU		103	Q2	car	1300	12,62	300-500 par valise	Transports Privés
KATI	OULOODO		65	Q2	car	1200	18,46	300-500 par valise	idem
KATI	NIONSONBOUGOU		55	Q2	car	1000	18,18	300-500 par valise	idem
KATI	YEKEBOUGOU		35	Q2	car	1000	28,57	300-500 par valise	idem
NARA	BAMAKO	Nara-Kolokani Kolokani-Kati Kati-Bamako  TOTAL	253 99 25 377	Q0	camion  LR	2500- 3000  5000	6,63 - 7,96  13,26	25-50 FM / kg	Transports mixtes
NARA	NIONO		218	Q4	camion	7500 (début saison) 3000 (fin saison)	34,40  13,76	25-50 FM kg	Transports mixtes
KOLOKANI	BAMAKO		124		camion	1500	12,10	300-500 par valise	Transports mixtes

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES + 3 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de la route	Type de vé- hicules	Prix par pas- sager en FM	Prix par P/KM	Prix des bagages FM	Remarques
SIKASSO	KIGNAN		75	Q3	car	1000	13,33	200-500 par valise	Transports Privés
SIKASSO	NIENA		80	Q1	bâché	1000	12,50	200-500 par valise	Transports Privés
SIKASSO	LOBOUGOULA		45	Q3	bâché	1250	27,78	200-500 par valise	Transports Privés
SIKASSO	LOULOUNI		45	Q1	bâché	1250	27,78	200-500 par valise	Transports Privés
SIKASSO	DANDERESSOU		30	Q3	bâché	750	25,00	200-500 par valise	Transports Privés
SIKASSO	KLELA		40	Q2/Q3	camion	1000	25,00	200-500 par valise	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 3 <sup>eme</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre-ge	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KM en FM	Prix des bagages en FM	Remarques
SIKASSO	BAMAKO	Sikasso-Bougouni	220	Q1	VP 504	3000	7,83	200-1000 par valise	Transports Privés
		Bougouni-Bamako	163	Q1	taxi	2500	6,53		
		TOTAL	383		bâché car	3000	7,83		
SIKASSO	KOUTIALA		131	Q2/Q3	VP Taxi 504 car	2500 2000	19,08 15,27	200-500 par valise	"
SIKASSO	BOUGOUNI		220	Q1	taxi 504  bâché car	2200  1300 1300	10,00  7,98 7,98	200-500 par valise	"
SIKASSO	FANA	a) Sikasso-Dioila	226	Q3/Q4	bâché	3000-3500	11,32	20 FM/kg	"
		Dioila-Fana	39		camion	3000	13,21		
		TOTAL	265				11,32		
		b) Sikasso-Kignan	241	Q3/Q4	bâché	3000-3500	12,45		
Kignan-Fana	camion	3000			14,52				
TOTAL					12,45	20 FM/kg			

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 3 bme Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de la route	Type de véhic	Prix au passage	Prix par en FM	Bagages	Remarques
SIKASSO	MOPTI	Sikasso-Koutiala Koutiala - San San-Mopti	131	Q2/Q3	Taxi 504	2500	11,81	s.r.	Par de ligne directe
			135	Q1/Q0		1500			
			<u>225</u>	Q1		1800			
			TOTAL	491		<u>5800</u>			
				car	2000				
					1300	9,98			
					<u>1600</u>				
					4900				

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES - 3.ème Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre	Catégorie/routes	Typo de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages FM	Remarques
KOUTIALA	BAMAKO	Koutiala - Ségou Ségou-Bamako	165	Q0/Q1	Taxi VP	3500	8,75	300-1000 FM	Transports Privés
			235		bâché/car	3000-3500	7,50 - 8,75	par valise moyenne 500 FM	
TOTAL			400						
KOUTIALA	SEGOU		165	Q1/Q0	VP 504 bâché/car	1500 1300	9,09 7,88	500 FM/ par valise	Transports Privés
KOUTIALA	BLA		75	Q1/Q0	VP 504 bâché/car	1000 750	13,33 10,00	300-1000 FM par valise	Transports Privés
KOUTIALA	SAN		135	Q1/Q0	VP bâché/car	1500 1300-1400	11,11 9,63-10,37	500 par valise 200 par valise	Transports Privés
KOUTIALA	MOPTI	Koutiala-San San-Mopti	135	Q1/Q0 Q1	VP taxi	3250-3500	9,37-10,09	500 par valise	Transports Privés
			2		car/bâché	2750-3000	7,93-8,65		
TOTAL			347						
KOUTIALA	SIKASSO		131	Q2/Q3	VP car	2000-2500 2000-1500	15,38 19,08 15,27 - 11,45	s.r.	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES 3 <sup>e</sup> Zone Région.									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre-trage	Catégorie de route	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
KOUTIALA	ZANGASSO		30	Q4	bâché camion	1000 800	33,33 26,67	s.r.	Transports Privés Transports Mixtes
BOUGOUNI	BAMAKO		163	Q1	tous	1500	9,20	300-1000 FM/kg	Transports Privés
BOUGOUNI	SIKASSO		220	Q1	VP 504 bâché/car	2200 1300	10,00 7,98	s.r.	Transports Privés
BOUGOUNI	YANFOLILA		107	Q2/Q3	tous	1500	14,02	s.r.	Transports Privés
BOUGOUNI	KOLONDIEBA		69	Q2	tous	1500	16,85	s.r.	Transports privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>eme</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passa- ger en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
SEGOU	BAMAKO		235	Q1/Q0	VP taxis bâchée/car	1800 1500	7,66 6,38	500 FM/ valise	Transports Privés
SEGOU	FANA		110	Q1/Q0					
SEGOU	KOUTIALA		165	Q0/Q2	VP 504 Bâchée/car	3500 3000	21,21 18,18	500 FM/ par valise	Transports Privés
SEGOU	S'IKASSO								
SEGOU	SAN		199	Q1	Taxi 504 bâché car	1500 1300	7,54 6,53	200-500 FM/valise	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre- trage	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passa- ger en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages/FM	Remarques
SEGOU	NIONO	Segou-Markala	38	Q0 Q4	bâché  car	1300-1500	11,93.	100-200 par valise	Transports Privés
		Markala-Niono	71			(saison sèche)	13,76		
TOTAL			109			2000	18,35		
SEGOU	MOPTI		370	Q1	bbchb	3000	8,11	500 par va- lise	Transports Privés
SEGOU	MARKALA		38	Q0	bâché	400	10,53	100FM/va- lise	Transports Privés
SEGOU	DIOUROU		65	Q0/Q3	bâché	700	10,77	s.r.	Transports Privés
SEGOU	KE- MACINA	Segou-Markala	38	Q0 Q4	bâché	2000	13,79	100-200 FM/valise	Transports Privés
		Markala-Kemacina	107						
TOTAL			145						

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre- trage	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passa- ger en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
SAN	FANGASSO		70	Q1	Car Camion	500 400	7,14 5,71	200 FM <sup>par</sup> / <sub>6150</sub> 3000/t	Transports Privés Transports Privés
SAN	KIMPARANA		52	Q1/Q0	car bâché  camion	250 250  400	4,81 4,81  7,69	250 bagage 150-200/par bagage  3000 FM/t	Transports Privés  Transports mixtes
SAN	SOUROUNTOUNA		41	Q1/Q0	VP Taxi	400	9,76	s.r.	Transports Privés
SAN	DIELI		44	Q1/Q4	car camion	400 350	9,09 7,95	s.r.	Transports Privés Transports mixtes
SAN	YASSO		24	Q1/Q4	car camion	500 350	20,83 14,58	s.r.	Transports Privés Transports mixtes
SAN	BENENA	San-Tominian Tominian-Benena	85	Q1/Q4	bâché camion	500 500	5,88 5,88	s.r.	Transports Privés Transports mixtes

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catègo- de route	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par PKM FM	Prix des bagages <b>FM</b>	Remarques
SAN	BAMAKO	San-Segou	199	Q1 Q0/Q1	VP	3500	8,06	300-500	Transports Privés  CMTR
		Ségou-Bamako	235		bâché/car	3500-3350	8,06	par valise	
TOTAL			434						
SAN	SEGOU		199	Q1	VP taxis bâché car	1500 1300 1300	7,54 6,53 6,53	200-500 FM par valise	Transports Privés
SAN	BLA		105	Q1	tous	500	4,76	s. r.	Transports Privés
SAN	MOPTI		225	Q1	VP taxi 404 bâché car	1800 1700 1700	8,00 7,56 7,56	5 FM/kg	Transports Privés
SAN	KOUTIALA		135	Q1/Q0	VP car	1500 1300-1400	11,11 9,63- 10,39	500 par valise 400 par vali- se.	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégo- rie de routes	Type de véhicules	Prix par passager FM	Prix par P/KM	Prix des bagages	Remarques
SAN	DIORA		85	Q1	VP taxi	400	4,71	500 FM/ bagages 5 FM/kg	Transports Privés
				Q1	camion	400	4,71		Transports Mixtes
SAN	DOUGOU - WOULOU		83	Q1	car	400	4,82	250 FM/ bagages 5 FM/kg	Transports Privés
					camion	400	4,82		Transports Mixtes
NIONO	SEGOU	Niono-Marhala Marhala-Ségou	71 38 TOTAL 109	Q4	bêché	1300 (saison sèche)	11,93	100-200 FM par valise	Transports Privés
				Q0		2000 (saison pluiés)	18,35		Transports Privés
NIONO	BAMAKO	Niono-Marhala Marhala-Ségou Ségou-Bamako	71 38 235 TOTAL 344	Q4	bêché	3000	8,72	s.r.	Transports Privés
				Q0 Q1/Q0					
NIONO	NARA		225	Q3/Q4	camion	2500 (saison sèche) 3.500-5000 (saison pluiés)	11,11 15,56- 22,22	25-30 FM/ kg	Transports Mixtes

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- tmge	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prlx par passager en FM	Prix par P/KM en FM	Prlx des bagages	Remarques
NIONO	MARKALA		70	Q2	boche	1300 1500 (saison pluies)	18,57 21,43	s.r.	Transports Privés
NIONO	LERE		300	Q4	camion v. tour ter- rains	2500 6000 Pluies	8/33 20,00	25-30 FM/kg s.r.	Transports Mixtes Transports Privés
NIONO	GATIE		350	Q4	camion v. tous ter- rain	2500 6000	7/14 17,14	25 FM par kg s.r.	Transports Mixtes Transports Privés
NIONO	SOKOLO		70	Q4	camion	1300	18,57		Transports Mixtes
NIONO	KE-MACINA		105	Q4	camion bâché	1000 1500	9,52 4,29	25 FM par kg	Transports Mixtes
NIONO	TENENKOU		90	Q4	camion bâché	2000 2500	10,53 13,16	s.r. s.r.	Transports

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 4 ème Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètre	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passager FM	Prix par P/KM FM	Prix de bagages	Remarques
NIONO	DIOURA		165	Q4	camion bâché	1000 1500	6,06 9,09	s.r.	Transports Mixtes
MARKALA	KE-MACINA		145	Q4	bâché/car	2000 saison sèche 1500 saison pluies	13,79 17,24	s.r.	Transports Privés
MARKALA	NIONO		70	Q4	bâché	1300 saison sèche 1500 saison pluies	18,57 21,43	s.r.	Transports Privés
MARKALA	DIROUROU		40	Q4	bâché	600	15,00	s.r.	Transports Privés
MAR ALA	SEGOU		38	Q4	bâché	400	10,53	100 FM/ valise	Transports Privés

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 5 <sup>ème</sup> Région										
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomètres trajet	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passager en FM	Prix par P./KM FM	Prix des bagages	Remarques	
MOPTI	BAMAKO	Mopti-Segou	411	Q1	VP taxi	5000	7,74	500-1000 FM/kg	Transports Privés	
		Segou-Fana	105	Q1	bâché	4500	7,00	66 FM/kg	CMTR	
		Fana-Bamako	130	Q0	car	4500	7,00	100FM/calit		
		TOTAL	646							
MOPTI	SAN		225	Q1	VP taxi 404 bâché car	1800 1700 1700	8,00 7,56 7,56	s. r.	Transports Privés et CMTR	
MOPTI	SEGOU		370	Q1	bâché car	3000 2500	8,11 6,76	500 FM/kg valise	Transports Privés et CMTR	
MOPTI	KOUTIALA	Mopti-San	225	Q1	VP taxi	3250-3500	9,37-10,09	500 FM	Transports Privés	
		San-Koutiala	135						par valise	
		TOTAL	347		car	2750	7,93		Transports Privés	

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 5 <sup>ème</sup> Région										
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de routes	Type de véhicules	Prix par passager FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques	
MOPTI	SIKASSO	Mopti-San	225	Q1	taxi	2500	11,81	s.r.	Pas de ligne directe	
		San-Koufiala	135	Q1/Qo		1500				
		Koufiala-Sikasso	131	Q2/Q3	car	1800 5800 2000 1300 1600				
		TOTAL	491		4900					
MOPTI (Sévaré)	GAO	Mopti - Douentza	59	Q2	camion	7000-	12,09	25-30 FM	Transports Mixtes	
		Douentza-Hombari		Q2/Q3		7500	12,95			
		Hombari-Gao	579	Q3/Q4						
MOPTI	BANDIAGARA	Mopti-Sévaré	112	Q1	bâché	500-700	6,66-9,33	s.r.	Transports Privés	
		Sévaré-Bandiagara	63	Q1	car	700	9,33		Mixtes	
		TOTAL	175		camion	700	9,33			
MOPTI	KORO		172	Q1/Q3	camion	2500	14,53	s.r.	Transports Mixtes	
MOPTI	DOUENTZA	Mopti-Kona	56	Q2	bâché	2500	13,30	s.r.	Transports Privés	
		Kona-Douentza	132	Q2	camion	2500	13,30		Mixtes	
		TOTAL	188							

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 5 <sup>ème</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégo- rie de rou- tes	Type de véhicules	Prix par passager / FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
MOPTI	KONA		56	Q2	bâché car	600 600	8,11 8,11	s.r.	Transports Privés
MOPTI	KORIENTZE	Mopti-Kona Kona-Korientze TOTAL	56 18 74	Q2 Q3	camion	1500	10,67	25-30 FM/kg	Transports mixtes
MOPTI	SEVARE		12	Q1	tous	100	8,33	s.r.	Tarif urbain
BANDIAGARA	MOPTI		64	Q1	bâché camion car	700 700 700	10,94	s.r.	Transports Privés Transports mixtes

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 6ème Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de la route	Type de véhicule	Prix par passager en FM	Prix par P/KM en FM	Prix de bagages	Remarques
TOMBOUCTOU	NIAFOUNKE		184	Q 4		4000	21,74	s.r.	Courier postal
TOMBOUCTOU	GOUNDAM		97	Q 4		2000	20,62	s.r.	Courier postal
TOMBOUCTOU	KABARA		7	s.r.	taxi	100	14,29	s.r.	
GOUNDAM	NIAFOUNKE		87	Q 4		2000	22,99	s.r.	Courier postal
GOUNDAM	DIRE		34	Q 4		1000	29,41	s.r.	Courier postal

Tarifs de transport de voyageurs

LIAISONS INTERIEURES : 7 <sup>eme</sup> Région									
Origine	Destination	Itinéraire	Kilomé- trage	Catégorie de routes	Type de véhicule	Prix par pass- ger en FM	Prix par P/KM FM	Prix des bagages	Remarques
GAO	MOPTI		588	Q2, Q3 Q4	camion	7000- 7500	11,90 -12,76	25 FM/kg	Transports Privés
GAO	KIDAL		393	Q3	camion	3500	8,91	20FM/kg	Transports Privés
GAO	BOUREM		95	Q3	camion	1000	10,53	20FM/kg	Transports Privés
GAO	MENAKA		327	Q3/Q4	camion	3000	9,17	20 FM/kg	Transports Privés
GAO	ANSONGO		97	Q3	camion	1000	10,31	20 FM/kg	Transports Privés

A N N E X E 8

PROJET DE DECRET

portant création d'une lettre de  
voiture relative au contrat de  
transport international de mar-  
chandises par route.

---

**PROJET DE DECRET**

portant création d'une lettre de voiture relative au contrat de transport international de marchandises par route.-

---

ARTICLE 1er.- A dater du.....les véhicules automobiles maliens et étrangers autorisés à effectuer, à titre public ou privé, des transports internationaux de marchandises en provenance ou à destination du Mali doivent être munis d'une lettre de voiture dûment visée par un Bureau de fret malien.

ARTICLE 2.- La lettre de voiture constate le contrat de transport entre un donneur de fret et un transporteur. A ce titre elle doit contenir toutes les informations nécessaires relatives :

- à l'identification des parties contractantes -
- à l'objet de la convention : marchandises à transporter, lieu d'enlèvement et destination, itinéraire et délais -
- au coût du transport.

Le modèle de la lettre de voiture est annexé au présent décret.

ARTICLE 3.- Toute lettre de voiture est établie en quatre exemplaires signés par le donneur de fret et par le transporteur et visés par le bureau de fret. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur ; le deuxième accompagne la marchandise et aboutit chez le destinataire ; le troisième est retenu par le transporteur, qui le fera signer comme décharge par le destinataire ; le quatrième reste au bureau de fret qui l'utilise à des fins de contrôle et de statistique.

ARTICLE 4.- La lettre de voiture est émise par l'Office National des Transports, seul habilité à les faire imprimer, sous forme de carnets où chaque lettre porte un numéro d'ordre.

ARTICLE 5.- La lettre de voiture internationale est exigible pour le transport des marchandises suivantes :

Céréales, arachides et produits cotonniers

Huile d'arachide en fûts

Tourteaux

Gomme arabique, amandes de Karité

Cuir et peaux

Engrais

Sel

Ciment

Matériel de construction

Pièces mécaniques et métaux

Produits alimentaires

Emballages vides

Marchandises diverses

Hydrocarbures et produits pétroliers.

ARTICLE 6.- Le visa du bureau de fret est subordonné au paiement d'une redevance destinée à couvrir ses frais de fonctionnement.

Cette redevance est fixée à 3 % du prix du transport.

ARTICLE 7.- La lettre de voiture doit être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle routier. Elle sera en outre présentée obligatoirement aux bureaux de fret de passage.

ARTICLE 8.- Tout véhicule trouvé en infraction de la présente réglementation,

- . soit qu'il ne puisse présenter de lettre de voiture ;
- . soit que les mentions qui y figurent ne seraient pas conforme en ce qui concerne :

- . l'identification du véhicule
- . la nature de la marchandise
- . le poids ou le volume transporté
- . l'identité des parties contractantes

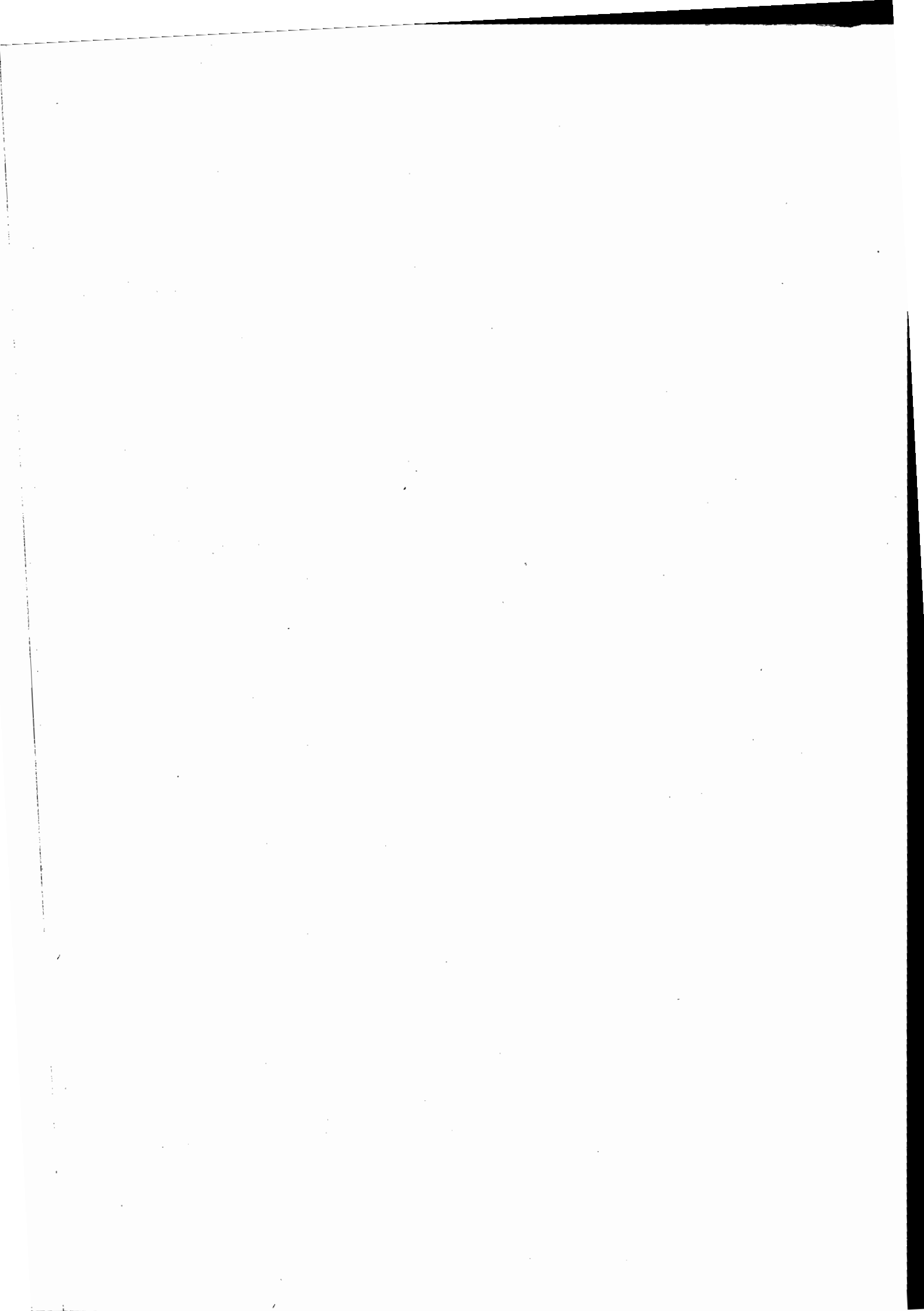
s'expose aux sanctions suivantes :

- . à une amende de 50 000 FM
  - . au retrait temporaire ou définitif de la carte de transport international -
  - . s'il s'agit d'un véhicule immatriculé hors du Mali, à l'interdiction temporaire ou définitive de circuler sur le territoire de la République
- ou à une de ces peines seulement.

ARTICLE 9.- En outre, le bureau de fret qui constate l'infraction établit d'office une lettre de voiture conforme, contre paiement d'une redevance doublée par rapport à celle qui aurait été due normalement.







MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS  
OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi  
-00-00-00-

SIGLE  
Du B.F.

Carnet n°.....  
Feuille n°.....  
établie, le

LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

Expéditeur :.....	Transporteur.....
Adresse :.....	Adresse.....
Destinataire.....	Véhicule : type :
Adresse.....	N° d'immatriculation :

Énumération de la marchandise	Mode d'emballage marque et n°	Nombre de colis	Poids brut	Volume

Prise en charge Lieu	Date	Lieu prévu pour la livraison	Date Ultime	Itinéraire (points frontière)

Instructions pour formalités douanières.....  
.....  
.....

	Poids en T. (ou volume)	Distance en Km.	T A R I F	A PAYER PAR	
				Expéditeur	Destinataire
Prix de transport					
Frais accessoires :.....					
Taxes :.....					
Total.....					
Coût total du transport.....					

Redevance due par le transporteur :.....

Liste des pièces jointes :.....  
.....  
.....  
.....

V I S A S   E T   S I G N A T U R E S			
Donneur de fret	Transporteur	Bureau de fret	Destinataire
			Marchandise reçue le :.....
		N° d'enregist- rement	