

**REPUBLIQUE DU MALI**

**"un peuple ,un but ,une foi"**

**ministère des transports  
et des travaux publics**

**ONT. Création  
d'une cellule de données  
en matière de transports**

**Rapport final**



**BCEOM**

**mai 1986**

O.N.T.

CREATION D'UNE CELLULE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES  
EN MATIERE DE TRANSPORT

RAPPORT FINAL

## SOMMAIRE

	Pages
1. PREFACE .....	1
2. PRESENTATION D'ENSEMBLE DES TRAVAUX DE LA MISSION .....	2
3. STRUCTURATION DE LA CELLULE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES EN MATIERE DE TRANSPORT .....	5
Annexe 3-I. Organigramme théorique de la Cellule de Collecte	
4. REAMENAGEMENT DE LA DIVISION CONTROLE TECHNIQUE ET CIRCULATION ROUTIERE .....	6
Annexe 4-I. Plan masse	
Annexe 4-II. Note au personnel du 17.03.82 Instruction n° 1	
Annexe 4-III. Note au personnel du 19.03.83 Instruction n° 2	
5. PLAN D'ARCHIVAGE - CREATION D'UN CENTRE DE DOCUMENTATION .....	9
Annexe 5-I. Plan d'archivage	
6. DONNEES ACTUELLES SUR LES TRANSPORTS EN REPUBLIQUE DU MALI ...	10
Annexe 6-I. Sommaire de l'Edition n° 1	
7. ENQUETE SUR LA NAVIGATION FLUVIALE PAR PIROGUES SUR LE NIGER .	12
Annexe 7-I. Fiche de compte rendu d'interview	
Annexe 7-II. Rapport de mission à la C.M.N. à Koulikoro	
Annexe 7-III. Rapport de mission à Mopti, Goundam, Tombouctou et Gao	
Annexe 4-IV. Instruction du 29 Juin 1983	
Annexe 7-V. Instruction du 28 Décembre 1983	
8. INFORMATISATION DE L'O.N.T. ....	16

	Pages
9. INSTITUTION DE LA LETTRE DE VOITURE POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES .....	22
Annexe 9-I. Feuille de lettre de voiture	
Annexe 9-II. Projet d'arrêté du Ministre de Transports et des Travaux Publics instituant l'obligation de la lettre de voiture pour les transports routiers de marchandises	
10. LES ENTREPOTS MALIENS A L'ETRANGER .....	24
Annexe 10-I. Instruction sur l'élaboration de statistiques	
11. SITUATION FINANCIERE DE LA MISSION .....	31
12. QUESTIONS DIVERSES .....	34

1. PREFACE

## 1. PREFACE

Dans sa lettre du 8 Juin 1982, M. le Directeur Général de l'Office National des Transports de la République du Mali faisait connaître à M. le Directeur Général du BCEOM, que la Convention d'Assistance Technique relative à la création d'une Cellule de Collecte et de Traitement des Données en Matière de Transport avait été dûment approuvée par les Autorités Maliennes.

En conséquence, il l'invitait à prendre les dispositions nécessaires au démarrage de cette assistance. Ce démarrage a eu lieu le 15 Juillet 1982 avec l'arrivée des experts à Bamako.

Conformément à l'Article 4.2. de la convention précitée, le Rapport initial a été établi et a repris pour les différents aspects de l'action de la mission, les indications qui ont été fournies en leur temps. Il a fait, pour chacun d'eux, le point de l'avancement du travail, en ce qui concernait :

- le déroulement matériel des opérations,
- le développement de la méthodologie,
- les perspectives d'avancement.

Le présent Rapport Final présente l'ensemble des travaux qui ont été accomplis au titre de cette mission avec les conclusions et recommandations qui s'en dégagent et les perspectives de nouveaux développements de l'action qui a été menée :

- Structuration de la Cellule de Collecte des Données en matière de transport,
- Réaménagement de la Division Contrôle Technique et Circulation Routière,
- Création d'un Centre de Documentation - Plan d'Archivage,
- Données actuelles sur les transports en République du Mali,
- Enquête sur la navigation fluviale par pirogues sur le Niger,
- Informatisation de l'O.N.T.,
- Institution de la lettre de voiture,
- Entrepôts Maliens à l'Etranger : EMASE, EMACI, EMATO,
- Situation financière de la mission,
- Questions Diverses.

2. PRESENTATION D'ENSEMBLE DES TRAVAUX DE LA MISSION

## 2. PRESENTATION D'ENSEMBLE DES TRAVAUX DE LA MISSION

### 2.1. DEROULEMENT MATERIEL DE LA MISSION

Les experts mis par le BCEOM à la disposition de l'O.N.T., M. Philippe FRESSARD, Analyste Transports et M. Albert VIGNOLES, Ingénieur Transports, sont arrivés à Bamako le 15 Juillet 1982.

M. FRESSARD constituait l'élément permanent pendant la 1ère phase de la mission et il est resté sur place un an, avec un voyage en France du 31 Décembre 1982 au 13 Janvier 1983, autorisé par M. le Directeur Général de l'O.N.T. Il a quitté le Mali le 15 Septembre 1983.

M. VIGNOLES a effectué, comme prévu, les 11 voyages suivants :

- 1 - du 15 Juillet au 2 Août 1982
- 2 - du 21 Octobre au 2 Novembre 1982
- 3 - du 20 au 31 Décembre 1982
- 4 - du 10 au 22 Mars 1983 (avec voyage à Koulikoro)
- 5 - du 20 Juin au 1er Juillet 1983 (avec voyage à Mopti, Goundam, Tombouctou, Gao)
- 6 - du 18 au 30 Août 1983 (avec voyage à Ségou, Mopti, Tombouctou, Dire, Bourem, Gao)
- 7 - du 20 au 30 Décembre 1983 (avec voyage à Abidjan)
- 8 - du 22 Mars au 3 Avril 1984 (avec voyage à Dakar, Lomé, Abidjan)
- 9 - du 27 Juillet au 7 Août 1984
- 10 - du 8 au 20 Novembre 1984
- 11 - du 21 Novembre au 6 Décembre 1985

### 2.2. CONTACTS PRIS

D'entrée les contacts essentiels ont été pris avec les institutions suivantes :

- Direction de la Statistique,
- Direction de la Planification,
- Direction des Affaires Economiques,
- Centre Malien du Commerce Extérieur,
- Direction des Douanes,
- C.N.U.C.E.D. Projet de Développement du Commerce Extérieur et des échanges internationaux,
- Direction Nationale de l'Aviation Civile,
- Direction Nationale des Aéroports,
- A.S.E.C.N.A.,
- Direction Nationale de la Météorologie,
- Direction de la Régie des Chemins de Fer du Mali,
- Compagnie Malienne de Navigation.

En ce qui concerne les transports maritimes, ils ont été abordés par l'intermédiaire des EMACI, EMASE et EMATO au cours des étapes qui ont suivi (voir Section 10).

Quant au transport routier, qui avait fait l'objet d'une longue analyse au cours de la Mission "Taxe à l'Essieu", l'O.N.T. disposait déjà d'une importante documentation, dont l'exploitation plus approfondie impliquait la mise en application de la lettre de voiture et son traitement informatique.

Aux différents interlocuteurs, la mission de l'O.N.T. de connaître et d'améliorer le système de transports du Mali a été rappelée, ainsi que la nécessité d'une approche homogène et systématique de chaque mode.

### 2.3. L'INFORMATION DISPONIBLE

Les contacts qui ont été pris et les documents qui ont été recueillis ont montré que les informations disponibles présentaient les caractéristiques suivantes, selon les différents modes :

- en transport routier, qui est de loin le mode le plus important et qui est accompagné des documents les plus nombreux l'informatisation apparaissait, comme on vient de le voir, un préalable autant pour le traitement même de la masse des informations, que pour la connaissance des acteurs nombreux de ce secteur.

Mais, en outre, les documents relatifs au parc des véhicules (cartes grises) et aux permis de conduire étaient dans un état physique interdisant pratiquement toute approche.

- en transport ferroviaire, un important effort de ventilation paraissait devoir être mené à bien pour repérer convenablement les différents flux, notamment sur le plan intérieur, à la fois géographiquement et dans le temps, mais la rigidité des structures n'autorisait, dès le départ, qu'un espoir limité.
- une remarque analogue devait être faite pour le transport fluvial, qui ignorait toute l'activité extérieure à la COMANAV (flotilles de pirogues, qui commençaient juste à être recensées et dont le trafic sans doute substantiel était alors pratiquement inconnu).
- la seule exception, et là aussi un important travail paraissait devoir être fait, concernait le transport aérien. Mais les structures étaient en place.

Plus généralement et quant à l'exploitation même des informations disponibles ou à obtenir, on peut dire que, dans la mesure où cette exploitation n'est réalisée qu'avec des moyens manuels, elle reste globale, lente, limitée et, finalement, superficielle.

L'accès à la trame même de l'information, aux corrélations qui permettent de mieux la comprendre, d'en déceler les anomalies et d'étayer convenablement des hypothèses propres à les redresser, implique de mettre en oeuvre des moyens mécaniques.

#### 2.4. PROGRAMME DE TRAVAIL DE LA MISSION

De ce qui précède, il découlait que le programme de travail de la mission devait viser, avec la préoccupation constante de former les Cadres Maliens appelés à prendre la relève :

- a) à structurer correctement la Cellule de Collecte et de Traitement des Données pour lui permettre de faire face à sa mission ;
- b) à réaménager et à moderniser le secteur des cartes grises et des permis de conduire qui fonctionnait dans des conditions difficiles. En outre l'exploitation de l'importante information existante ne pouvait pas être faite ;
- c) à mettre en place les méthodes requises d'archivage d'une part, et de diffusion d'autre part. Dans cette perspective, il convenait de créer un Centre de Documentation ;
- d) à homogénéiser et à diffuser l'information disponible concernant les différents modes de transports : c'est ce qui a conduit à concevoir et à réaliser le document "Données actuelles sur les transports en République du Mali". Il s'agit là d'une fonction fondamentale de la Cellule de Collecte et de Traitement des Données en matière de transports ;
- e) à entreprendre, dans le cas où l'information nécessaire serait absente, ce qui était le cas du transport fluvial par pirogues, les actions nécessaires. Telle a été la raison de la réalisation de l'enquête sur la navigation fluviale par pirogues ;
- f) à orienter cette information pour qu'elle soit propre à contribuer à la planification au niveau national ;
- g) à préparer les voies de l'informatisation du traitement de l'information.

**3. STRUCTURATION DE LA CELLULE DE COLLECTE  
ET DE TRAITEMENT DES DONNEES**

### 3. STRUCTURATION DE LA CELLULE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT DES DONNEES EN MATIERE DE TRANSPORT

Le texte constitutif de l'O.N.T. a fixé, en son temps, les diverses missions imparties à l'Office.

Mais il était clair que la Cellule de Collecte des Données ne pouvait gagner à être géographiquement séparée du Service des Etudes Générales : l'ensemble des effectifs a donc été regroupé dans un même corps de bâtiment.

Le problème s'est posé de savoir si ces missions seraient mieux assurées en laissant chaque personne ou groupe de personnes chargées d'une fonction s'occuper de tous les modes de transport, ou en spécialisant, à côté de fonctions de caractère général et de coordination, des personnes ou groupes de personnes selon les différents modes.

En raison de la complexité croissante de la technique, de la gestion et de la réglementation nationale et internationale des différents modes, la mission a estimé qu'une telle spécialisation était nécessaire.

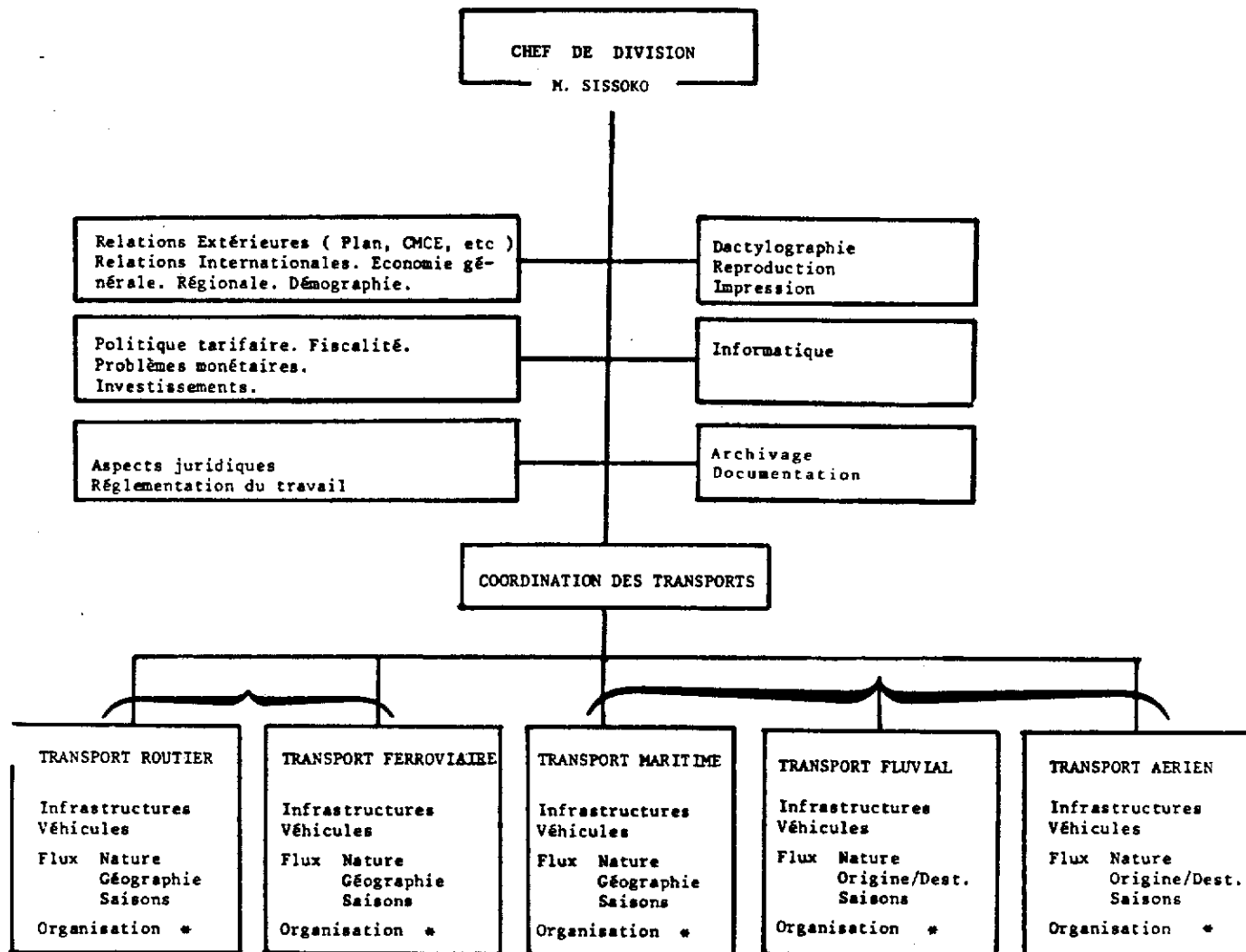
Ceci autant pour discuter avec les interlocuteurs des divers modes, que pour soumettre aux responsables appelés à prendre des décisions des propositions convenablement étayées. L'organigramme correspondant figure sur la page ci-contre.

Il présente un caractère théorique dans la mesure où :

- d'une part, le manque de personnel qualifié et les mutations obligent parfois une même personne à coiffer plusieurs secteurs (voir les accolades) ;
- d'autre part, la Cellule de Collecte et de Traitement des Données en matière de transport est appelée à évoluer vers le recours à l'informatisation et vers une préoccupation précise de planification.

CELLULE DE COLLECTE ET DE TRAITEMENT  
DES DONNEES EN MATIERE DE TRANSPORT

ORGANIGRAMME THEORIQUE



\* Dans chaque mode :

- Réglementation-sécurité
- Prix de revient
- Imputation des frais d'infrastructure
- Tarifs
- Evolution technique.

**4. REAMENAGEMENT DE LA DIVISION  
CONTROLE TECHNIQUE ET CIRCULATION ROUTIERE**

#### 4. REAMENAGEMENT DE LA DIVISION CONTROLE TECHNIQUE ET CIRCULATION ROUTIERE

##### 4.1. FONCTION DE LA DIVISION

La Division Contrôle Technique et Circulation Routière s'occupe :

- de la délivrance des permis de conduire,
- de la délivrance des cartes grises des véhicules,
- des visites techniques,
- du règlement des litiges et accidents de la circulation.

A ce titre, elle constitue une source privilégiée d'information en matière de véhicules et de transport. Mais l'état des lieux et des documents était tel qu'aucune exploitation n'était possible.

Il était donc conforme, sinon à la lettre du moins de l'esprit de la mission, de remettre cette division dans le circuit normal de l'information, en la réaménageant.

##### 4.2. REALISATION MATERIELLE

Les bâtiments abritent le personnel correspondant ainsi que les fichiers de permis de conduire, cartes grises, visites techniques et divers.

Avant la réorganisation, ils étaient ouverts de tous côtés et les requérants empruntaient le chemin qui leur paraissait le meilleur, ce qui générait un désordre préjudiciable aux intéressés eux-mêmes et à la sécurité des dossiers.

Quant aux dossiers, le principe de classement était hérité de la présence française.

Les cartes grises étaient classées par numéros d'immatriculation, chacune dans un dossier qui comportait également les documents qui lui avaient donné naissance, à savoir, notamment :

- la demande d'immatriculation,
- le procès verbal de constatation (conformité),
- le procès verbal de réception technique,
- le certificat de dédouanement,
- le document douanier d'importation,
- le ou les certificats de vente.

Pour les années les plus récentes les dossiers étaient classés à plat dans des meubles à casiers avec porte abattante, meubles d'une hauteur de 2 m qui constituaient l'intervalle en hauteur de positionnement des documents.

Pour les années moins récentes, les dossiers étaient rangés non plus à plat mais verticalement dans des boîtes situées sur des étagères réparties du sol au plafond.

Pour les années les plus anciennes, les dossiers étaient plus ou moins entassés dans et sur des meubles à casiers.

Toute consultation impliquait une mise en ordre préalable de l'ensemble.

Les permis de conduire faisaient l'objet d'un mode de classement identique.

L'expérience a mis en évidence l'inconvénient de nécessiter beaucoup d'espace. La zone de consultation était trop étendue en hauteur. Il y avait de nombreuses erreurs et imprécisions. Au total, les recherches étaient malaisées et fatigantes, ce qui pouvait expliquer le désordre des années les plus anciennes. Indépendamment du fait qu'il y avait lieu d'introduire dans les fichiers des indications qui n'y figuraient pas.

#### 4.3. REORGANISATION (VOIR PLAN DE MASSE CI-CONTRE)

- a) L'ensemble des bâtiments a été fermé par murs et portails et un bâtiment neuf a été construit pour abriter les nouveaux fichiers de cartes grises.
- b) Les locaux ont été redistribués, selon les fonctions à assurer et le bureau du Chef de la Division a été transféré après nettoyage et reconditionnement complet dans une pièce faisant jusqu'alors office de débarras.
- c) Les fichiers ont été reclassés selon les principes suivants :

S'agissant de deux fichiers correspondant, ensemble, à une centaine de milliers de documents, le choix a été fait en faveur de l'exactitude et de la facilité de tenue à jour et de consultation des documents essentiels.

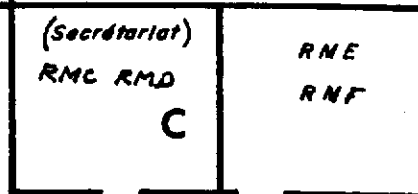
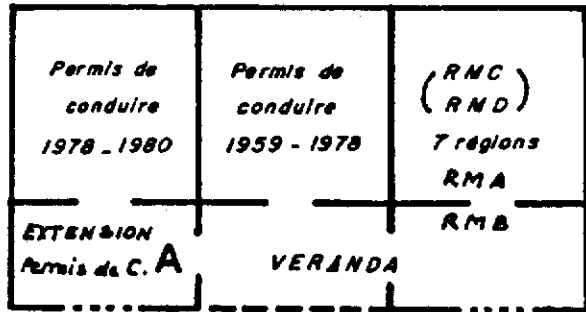
Ce choix a conduit à dissocier les documents qui sont l'objet même des fichiers, à savoir les cartes grises et les permis de conduire, des documents qui leur ont donné naissance, chaque catégorie de document devant désormais faire l'objet d'un classement différent :

- pour les cartes grises et permis de conduire, des fichiers pouvant être consultés, mis à jour et exploités facilement,
- pour les documents leur ayant donné naissance, un rangement d'archives, la consultation étant moins facile mais peu fréquente. Les dispositions prises privilégient les années les plus récentes.

Le mode de classement est, bien entendu identique dans les deux cas.

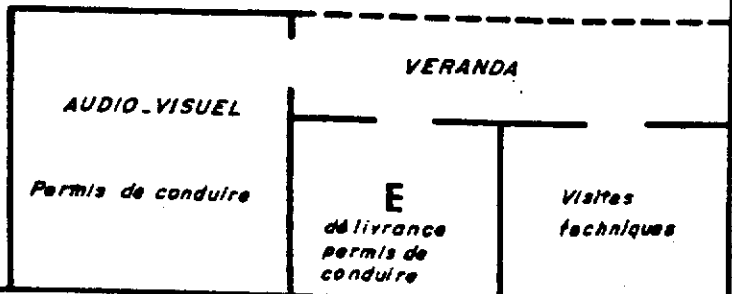
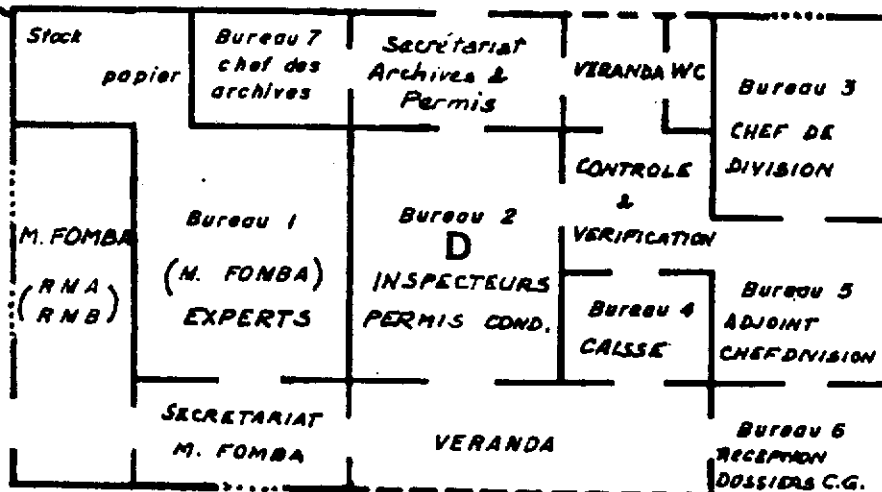
Pour réaliser cette importante opération, le personnel a été mobilisé en heures supplémentaires. Quant à la construction des bâtiments, elle a été expliquée dans les différents rapports d'avancement, avec l'indication des devis et des dépenses.

On lira en annexe les instructions spéciales qui ont été fournies à cette occasion.



FICHIER &  
STRAFOR  
**F**

République du Mali  
Office National des Transports  
Division Contrôle Technique  
et Circulation Routière  
**Plan masse**



BCEOM

17 MARS 1963

NOTE AU PERSONNEL AFFECTE A LA REMISE EN ORDREDES ARCHIVES RMA ET RMBCopie : M. Mory SIDIBE  
Directeur GénéralM. FOMBA  
M. SISSOKO  
Mme DIALLO

La présente Note a pour objet de présenter au personnel affecté à la remise en ordre des Archives RMA/RMB le travail qu'il aura à réaliser, et la discipline qu'il implique, discipline hors de laquelle il est exclu qu'un résultat satisfaisant puisse être obtenu.

Ces Archives ont, en effet, été abandonnées pendant des années, ce qui a entraîné de nombreuses destructions, et leur déménagement récent s'est fait dans des conditions qui ont aggravé les destructions et généré un désordre quasi insurmontable.

Cette situation seule impose de ne tolérer aucune défaillance dans aucun des domaines qui devront être abordés. Il s'y ajoute que l'opération qui va être menée constitue un test pour savoir si les Services en cause sont capables ou non de faire face au problème.

Au jour de son entrée en fonction, l'équipe désignée comprend 9 personnes : 2 proviennent de la Cellule, 7 du Service des Cartes Grises. Je souhaite qu'elle parvienne sans élimination au terme de la mission qui lui est impartie, mais j'ai le devoir de demander le renvoi immédiat de tout élément qui s'avèrerait incapable ou paresseux.

En ce qui concerne le travail, le local RMA/RMB a été nettoyé de l'indescriptible dépotoir qui en interdisait l'accès et :

- les débris et documents irrécupérables ont été évacués.
- les documents très endommagés mais susceptibles d'être reconstitués ou traduits en documents nouveaux sous forme élémentaire régénérant le classement de base, ont été réunis dans des cartons, eux-mêmes séparés en cartes grises et permis de conduire.
- les documents relativement peu endommagés ou non endommagés mais non dans leurs chemises respectives ont été mis dans d'autres cartons.
- les dossiers apparemment complets et qui représentent 60 à 70 % des documents ont été mis dans une autre série de cartons.

Le traitement de cet ensemble va constituer une grande partie du travail, et la plus difficile.

Les opérations à faire sont indiquées ci-après à titre d'information, les précisions ou éventuellement les modifications utiles seront apportées au cours du travail. Il n'est pas possible de les imaginer a priori. Ce seront chaque fois des points particuliers à traiter. Ils constitueront aussi un des intérêts du travail.

... / ...

- 1° - 5.000 couvertures cartonnées ont été approvisionnées : elles sont destinées à recevoir chacune 5 dossiers d'immatriculation, ou de permis de conduire.

Elles devront être d'abord nettoyées avec un chiffon humide, ce qui sera très rapide mais doit être fait, et ensuite marquées sur leur partie dorsale marron conformément aux dossiers qui y seront placés. Exemple : RMA 0001 - RMA 0005. Le marquage étant ineffaçable devra être fait avec le plus grand soin.

- 2° - L'opération cartes grises sera engagée en premier. Elle nécessitera 4.000 couvertures. Ces couvertures seront réparties en 9 groupes correspondant chacun à une personne de l'équipe :

Groupe 1	445	couvertures	RMA 0001 à RMA 2250
" 2	"	"	RMA 2251 à RMA 4450
" 3	"	"	RMA 4451 à RMA 6775
" 4	"	"	RMA 6776 à RMA 8900
" 5	"	"	RMA 8901 à RMA 9999
" 6	"	"	RMB 0001 à RMB 1125
" 7	"	"	RMB 1126 à RMB 3350
" 8	"	"	RMB 3351 à RMB 5575
" 9	440	"	RMB 5576 à RMB 7800
			RMB 7801 à RMB 9999

Chaque personne sera responsable de sa série.

- 3° - Les dossiers rescapés mais en vrac seront intégrés dans leurs couvertures respectives selon un système s'apparentant à la criée.
- 4° - les paquets de dossiers séquentiels seront distribués au fur et à mesure aux différents groupes de couvertures pour y être intégrés, jusqu'à libération complète des armoires et, par conséquent, remplissage complet des couvertures.
- 5° - les armoires devront être nettoyées et les abattants remis en état, le bon calage des armoires vérifié, leur solidarisation renforcée si besoin, des étagères tordues redressées par utilisation du moyen le plus convenable, sans doute bandelettes et rivets aveugles. Les armoires seront étiquetées.
- 6° - les couvertures chargées de leurs dossiers seront rangées à leur place dans les armoires.
- 7° - les documents isolés seront alors traités pour reconstitution de dossier et réintégration dans les couvertures adéquates, voire dans les dossiers existant déjà.
- 8° - Entretemps, les dossiers auront été vidés de leurs cartes grises qui seront rangées selon leur ordre dans les classeurs STRAFOR, lesquels auront été placés sur le support spécialement fabriqué pour qu'ils soient placés à la hauteur optimale. Cette partie du travail fera l'objet d'instructions spéciales.
- 9° - Méthode analogue pour les permis de conduire.

B.C.E.O.N.  
Le Chef de Mission : 17 MARS 1983  
Albert WILMOLES



BCEOM

NOTE AU PERSONNEL AFFECTE A LA REMISE EN ORDRE

DES ARCHIVES RMA ET RMB

INSTRUCTION N° 2

19 MARS 1983

Copie : M. Mory SIDIBE  
 Directeur Général  
 M. FOMBA  
 M. SISSOKO  
 Mme DIALLO

1° - COMPOSITION DES GROUPES DE COUVERTURE

Le point 2 de la Note du 17 mars 1983, page 2 a donné la composition des groupes de couvertures, numérotés de 1 à 9. L'affectation est la suivante :

Groupe 1 : Ousman A. KADER  
 Groupe 2 : Amidou DIARRA  
 Groupe 3 : Sekou DIAMONTEFIE  
 Groupe 4 : Boubacar DIAKITE  
 Groupe 5 : Arouna DIANE  
 Groupe 6 : Binta DIMBELE  
 Groupe 7 : Fanta SALL  
 Groupe 8 : Zoumana KANE  
 Groupe 9 : Khady DIALLO

2° - DOSSIERS RESCAPES MAIS EN VRAC

Le point 3 relatif aux dossiers rescapés mais en vrac est précisé comme suit : les dits dossiers devront d'abord être reclassés et ils le seront de la façon suivante :

- a - séparation des dossiers RMA et RMB
- b - répartition des dossiers RMA en 10 piles ( classement par milliers )
- c - répartition de chaque pile en 10 nouvelles piles ( classement par centaines )
- d - classement séquentiel au sein de chaque centaine.
- e - même procédure pour les dossiers RMB, lorsqu'aura été réglé le cas des RMA

3° - DOCUMENTS ISOLES

Le point 7 relatif aux documents isolés sera traité, après le reclassement des RMA et RMB en vrac, de la même manière, à savoir :

- a - séparation des documents RMA et RMB
- b - répartition des RMA en 10 piles ( classement par milliers )
- c - répartition de chaque pile en 10 nouvelles piles ( classement par centaines )
- d - classement numérique au sein de chaque centaine.

- e - établissement des chemises correspondantes et introduction des documents dans chaque chemise
- f - interclassement des dossiers ainsi recréés dans la séquence des dossiers ( ex en vrac ) RMA et RMB précédemment reclassés.

Attention ! Certains des documents isolés sont en très mauvais état. Cependant, lorsqu'ils comporteront suffisamment d'indications pour permettre de reconstituer un dossier, on les conservera, en collant le document en cause sur une feuille de papier vierge, et on établira la carte grise correspondante sur carte perforée ( voir ci-après paragraphe 5, alinéa c ). Les décisions seront prises cas par cas. Les documents irrécupérables seront détruits.

En fin d'opération, on disposera donc d'un classement de dossiers RMA et RMB unique.

#### 4° - INTEGRATION DES DOSSIERS DANS LES COUVERTURES CARTONNEES

Il s'agira alors d'intégrer ces dossiers dans les chemises cartonnées correspondantes, après que celles-ci auront été préalablement nettoyées et marquées, conformément au modèle donné.

Ces chemises cartonnées auront, en outre, été réparties en 9 groupes, confiés chacun à un responsable ( voir liste plus haut ). Ces groupes seront placés de la manière suivante :

- 4 groupes contre le mur bordant la cour
- 5 groupes du côté du mur bordant l'entrée de l'O.N.T.,  
2, à gauche du 5ème fichier STRAFOR, 3 à droite.

Il est évident que le fait d'avoir réalisé un classement unique des dossiers RMA et RMB qui étaient auparavant soit entiers mais en vrac, soit représentés par des pièces éparses qui auront donné lieu à constitution de dossiers nouveaux, se sera traduit par une augmentation du nombre des cartons les contenant : au total, une vingtaine.

Chacune des 9 personnes se verra donc attribuer 2 ou 3 cartons, un de ces cartons pouvant se trouver "à cheval" sur 2 personnes : on marquera sur chaque carton le numéro de la personne attributaire et, sur les cartons "à cheval" 2 numéros puisque 2 personnes seront attributaires du même carton. On va voir ci-après comment les choses vont se passer.

Les 9 personnes s'installeront autour de la grande table, chaque personne disposant de deux demi-divisions de 0 à 9 qui ont été tracées. Sur cet espace, elle placera un carton de dossiers et une cinquantaine de couvertures cartonnées qu'elle garnira de dossiers. Une fois cette cinquantaine faite, elle en prendra une autre, et ainsi de suite.

Le cas des cartons "à cheval" attribués à 2 personnes ne posera pas de problème, car alors que la personne A videra le 1er de ses cartons, la personne B videra la fin du carton "à cheval" qui la concernera et qui constituera le début de sa série.

**5° - FICHER DES CARTES GRISES - FICHER DES CARTES GRISES MORTES**

Une fois ce travail réalisé, mais on pourrait aussi concevoir d'y procéder avant ( quelle que soit la méthode choisie, elle devra être la même pour tous et il y aura lieu de s'y tenir ), on enlèvera les cartes grises des dossiers pour créer le FICHER DES CARTES GRISES de la façon suivante :

- a - dans chaque dossier, la ou les copies de carte grise seront enlevées pour être placées dans le fichier STRAFOR, et classées par numéro d'immatriculation.
- b - Attention ! Si le dossier ne comporte qu'une seule copie de carte grise, celle-ci sera placée dans le fichier STRAFOR, comme il vient d'être indiqué. Si le dossier en comporte plusieurs, seule la plus récente sera retenue. Les autres seront rangées, certes dans la même rangée de meubles métalliques mais pour constituer le FICHER DES CARTES GRISES MORTES. Ce Fichier sera également classé par numéros d'immatriculation, mais il pourra y avoir plusieurs cartes par numéro, la plus récente étant classée en tête, venant ensuite celle qui l'est moins et ainsi de suite.
- c - Cas des documents plus ou moins détruits : parmi les documents épars, certains sont en très mauvais état et ne sauraient être classés avec des documents en bon état, au moins en ce qui concerne les cartes grises. Dans ce cas, une copie aussi complète que possible sera établie sur fiche perforée et classée avec les cartes grises normales du fichier.

**6° - CLASSEMENT DES DOSSIERS RMA ET RMB DE LA SALLE D'ARCHIVES**

Une fois réalisé le travail décrit au 4° et 5° pour les documents actuellement placés dans des cartons, il y aura lieu d'appliquer la même méthode pour les dossiers qui sont actuellement situés dans la salle d'archives, dans et sur les armoires n'importe comment, mais généralement par paquets classés en ordre numérique.

Chacune des 9 personnes prendra dans la salle d'archives un paquet d'une cinquantaine de dossiers et :

- a - les intégrera dans les couvertures cartonnées correspondantes,
- b - après en avoir extrait les copies de cartes grises qui seront placées, comme indiqué au 5° dans les fichiers STRAFOR.

Une fois traité ce paquet, elle en prendra un autre, et ainsi de suite, jusqu'à traitement complet de la série de numéros dont elle a la charge.

Attention ! Dans toute la mesure du possible, il y aura lieu de faire ce travail avec des paquets de dossiers qui sont actuellement placés dans l'armoire qui contiendra les RMA 0001 à RMA 2999, de façon à classer définitivement les couvertures cartonnées qui y correspondent, c'est-à-dire à diminuer progressivement les groupes de couvertures cartonnées placés dans la salle de traitement.

Le principe est de ne conserver en salle de traitement que les couvertures cartonnées non traitées, pour des raisons simples d'encombrement et de sécurité.

5. PLAN D'ARCHIVAGE  
CONTROLE D'UN CENTRE DE DOCUMENTATION

## 5. PLAN D'ARCHIVAGE - CREATION D'UN CENTRE DE DOCUMENTATION

### 5.1. PLAN D'ARCHIVAGE

On trouvera en annexe de la présente section le plan général d'archivage qui a été proposé à l'O.N.T. pour les documents qu'il a à classer. Ce plan est essentiellement fondé sur une classification selon les différents modes de transport :

1. Transports routiers
2. Transports ferroviaires
3. Transports aériens
4. Transports fluviaux
5. Transports maritimes

Cette classification a été complétée par 4 sections :

6. Produits pétroliers
7. Economie générale
8. Auxiliaires de transport
9. Office National des Transports

Ces sections sont, à leur tour, subdivisées selon les grandes catégories de préoccupation qu'elles recouvrent.

Il est souhaitable que ce plan d'archivage ne reste pas limité au Centre de Documentation (voir ci-après) mais soit utilisé dans le rangement normal de tous les documents reçus et émis par les divisions de l'Office National des Transports.

### 5.2. CENTRE DE DOCUMENTATION

Un local a été spécialement affecté à la création du Centre de Documentation, avec installation de meubles de rangement, de tables de consultation et création d'un fichier dûment répertorié pour tous les ouvrages du Centre. Ces ouvrages provenaient des différentes divisions de l'O.N.T. et ont donc été regroupés au Centre.

Une Documentaliste a été chargée de la gestion du centre. Une somme de 3 000 000 FM (1 500 000 F.CFA) a été affectée à la réalisation du Centre de Documentation.

MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS  
OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS  
CELLULE COLLECTIVE DES HOMMES

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

Mercredi 29/06/83

PROPOSITIONS D'ARCHIVAGE GENERAL DE L'O.N.T.

L'Archivage sera réparti en 9 grandes sections, divisées elles-mêmes en sous sections, selon une codification à 2 chiffres.

- Section 1 Transports Routiers
- Section 2 Transports Ferroviaires
- Section 3 Transports Aériens
- Section 4 Transports Fluviaux
- Section 5 Transports Maritimes
- Section 6 Produits Pétroliers
- Section 7 Economie Générale
- Section 8 Auxiliaires de Transports
- Section 9 Office National des Transports.

SECTION 1 TRANSPORTS ROUTIERS

- 101.- Infrastructures
- 102.- Entreprises de Transports
- 1031- Effectifs
- 1032- Formation Professionnelle
- 104.- Dépenses, Recettes, Investissements
- 105.- Parc et autorisations de transport
- 1051- Parc
- 1052- Permis de conduire
- 1053- Autorisations de transport
- 106.- Flux
- 107.- Consommation d'Energie
- 108.- Accords, Réglementations, Relations Syndicales et Internationales
- 1081- Réglementations
- 1082- Relations Syndicales
- 1083- Organisations Internationales
- 109.- Tarification
- 110.- Accidents

SECTION 2 TRANSPORTS FERROVIAIRES

- 201.- Consistances Géographiques et Administratives des infrastructures de la R.C.F.M.
  - 2021.- Matériel roulant moteur
  - 2022.- Matériel roulant tracté
  - 203.- Effectif du Personnel
  - 204.- Formation professionnelle
  - 205.- Dépenses, recettes, investissements
  - 206.- Flux
  - 207.- Consommation d'Energie pour la traction des trains
  - 208.- Relations avec les autres Régies et Organisations Internationales de chemin de fer
  - 209.- Tarification
  - 210.- Accidents
- 

SECTION 3 TRANSPORTS AERIENS

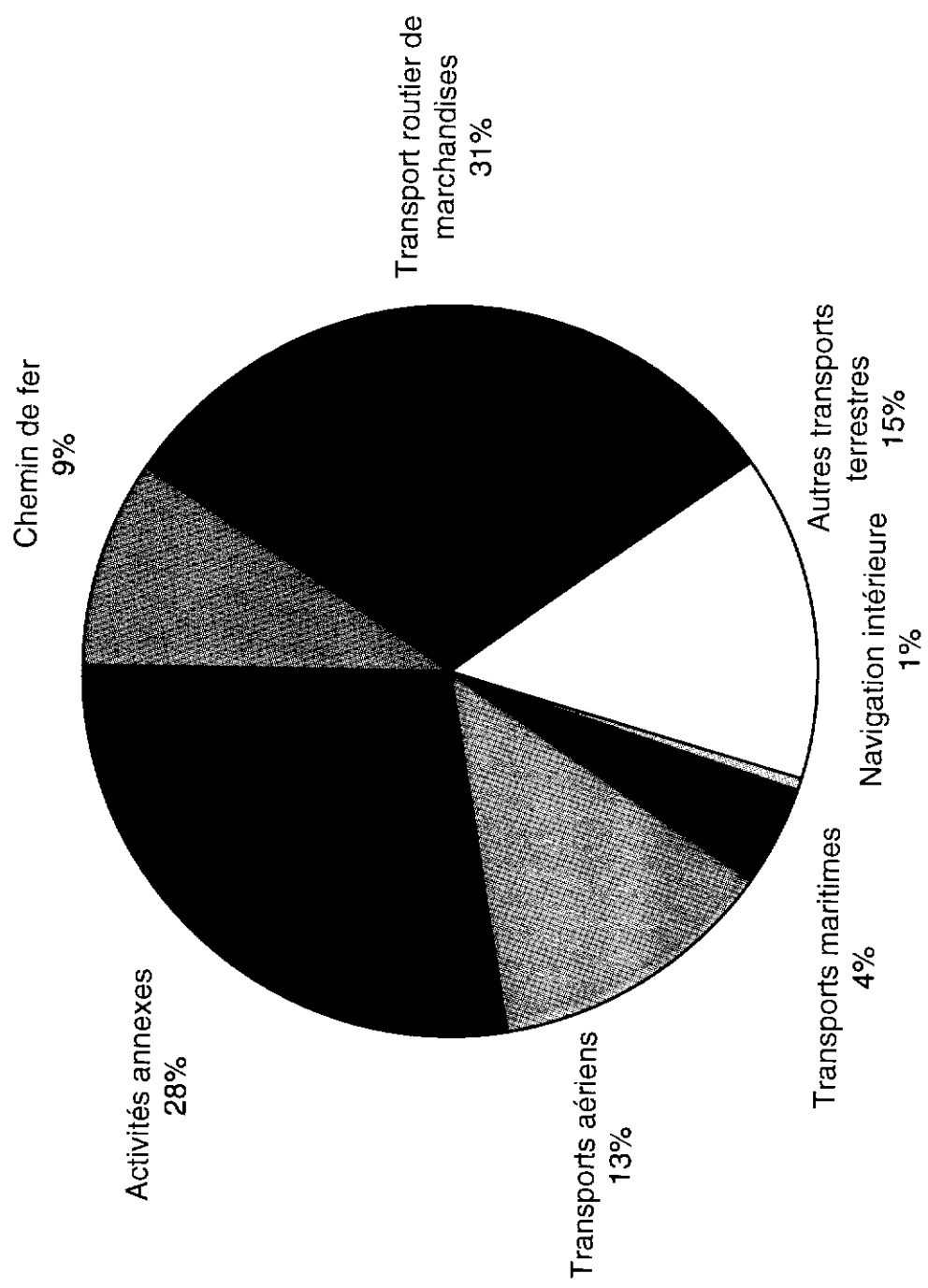
- 301.- Infrastructures
  - 302.- Entreprises du Secteur Aérien
  - 3031.- Effectifs du personnel
  - 3032.- Formation professionnelle
  - 304.- Dépenses, recettes, investissements
  - 305.- Aéronefs civils inscrits au registre
  - 306.- Flux
  - 307.- Consommation d'énergie
  - 308.- Réglementations, relations avec les organisations syndicales et internationales
  - 309.- Tarification
  - 310.- Accidents
- 

SECTION 4 TRANSPORTS FLUVIAUX

- 401.- Infrastructure
- 402.- Entreprises
- 4021.- C.M.N.
- 4022.- Pirogiers
- 4031.- Effectifs
- 4032.- Formation professionnelle
- 404.- Dépenses, recettes, investissements
- 405.- Flotte
- 406.- Flux

.../...

**PARTAGE DE LA PRODUCTION EFFECTIVE DES BRANCHES TRANSPORTS**  
(en milliards de francs)



- 407.- Consommation d'Énergie
- 408.- Accords, réglementations, relations avec les organisations syndicales et internationales
- 409.- Tarification
- 410.- Accidents

---

SECTION 5 TRANSPORTS MARITIMES

- 501.- Installations portuaires maritimes
- 5021- Entreprises du secteur
- 022- Auxiliaires de transports
- 0314 Effectifs du personnel
- 5032- Formation professionnelle
- 504.- Dépenses, recettes, investissements
- 505.- Flotte participant à l'approvisionnement du Mali
- 5061- Trafic des ports maritimes
- 5062- Provenance et origine des marchandises
- 507.- Consommation d'Énergie
- 508.- Accords, conférences maritimes, relations avec les organisations syndicales et internationales
- 509.- Tarification
- 510.- Accidents

---

SECTION 6 PRODUITS PÉTROLIERS

- 601.- Infrastructures
- 602.- Entreprises
- 6031- Effectif du personnel
- 6032- Formation professionnelle
- 604.- Dépenses, recettes, investissements
- 6051- Nature des hydrocarbures
- 6052- Consommations d'hydrocarbures par mode de transport région, grandes consommations
- 606.- Transports et Flux d'hydrocarbures
- 607.- Accords, réglementations, relations avec les organisations internationales
- 60 - Tarification
- 60 - Accidents

SECTION 7 ECONOMIE GENERALE

- 702.- Documentation des Autres Ministres
- 702.- Documentation et Etudes à caractère général
  - 021 - International
  - 022 - National
  - 023 - Régional
  - 024 - Sectorielle
- 703.- Démographie
- 704.- Agriculture
- 705.- Industrie
- 706.- Commerce et Service
- 707.- Planification

---

SECTION 8 AUXILIAIRES DE TRANSPORT

- 801.- Transitaires
- 802.- Commissionnaires de Transport
- 803.- Bureaux de Fret, Centres Routiers
- 804.- Divers

---

SECTION 9 OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

- 901.- Textes de création de l'O.N.T, Ordonnance, Réglementations
- 902.- Documentation juridique administrative, économique et technique
- 903.- Ministères
- 9041- Organisations Internationales
  - 9041 Banque Mondiale
  - 9042 ONUCED
  - 9043 N.U.
  - 9044 PNUD
- 9042.- Organisations Internationales à participation Malienne
  - 90421 - OMVS
  - 90422 - CILS
  - 90423 - OHV
  - 90424 - BBDEAO
  - 90425 - CBAG

.../...

905.- Organisations Nationales

906.- Représentations Régionales

907.- Projets Exécutés et en cours d'exécution

9071 - Cellule Collecte des données

9072 - Plan de Transport

9073 - Bureau de Fret

908.- Formation et stages du personnel de l'O.N.T.

6. DOCUMENT "DONNEES ACTUELLES SUR LES TRANSPORTS  
EN REPUBLIQUE DU MALI"

## 6. DONNEES ACTUELLES SUR LES TRANSPORTS EN REPUBLIQUE DU MALI

### 6.1. MISSION D'INFORMATION DE LA CELLULE

Il convient tout d'abord de rappeler que le document "Données actuelles sur les transports en République du Mali" a l'ambition de répondre à la mission d'information générale sur les transports qui est celle de la Cellule de Collecte des Données.

A ce titre, il traite non seulement des principaux modes : transports routiers, transports ferroviaires, transports aériens, transports fluviaux, transports maritimes, mais aussi des produits pétroliers et de la place des transports dans l'économie du Mali.

En dehors de la substance même de l'information, qui est évoquée plus loin, on peut souligner qu'un des intérêts du document est d'offrir pour les principaux tableaux, un commentaire circonstancié. Ce commentaire vise à mettre en lumière l'essentiel et à apporter un complément d'information, en particulier sur les tendances probables à court et, éventuellement, moyen terme.

Il s'agit là d'une originalité dont il sera souhaitable que les éditions ultérieures n'abandonnent pas la finalité : constituer le point d'accord entre l'approche statistique et économique de la Cellule et la connaissance approfondie du terrain, apanage des représentants qualifiés des différents modes de transport.

Bien que le document "Données actuelles sur les transports en République du Mali" puisse fournir la matière d'un rapport global de synthèse sur les transports, il n'y prétend pas immédiatement. Mais il offre à celui qui s'intéresse à un mode de transport donné, un ensemble cohérent d'informations et d'orientations essentielles.

En principe, pour chaque mode de transport, les aspects suivants ont été passés en revue, en tenant compte bien entendu des spécificités de chacun :

- a) entreprises, effectifs, rémunérations, formation
- b) chiffre d'affaires, investissements
- c) infrastructures
- d) véhicules, autorisations
- e) trafics et flux de transport
- f) accidents

Enfin, en ce qui concerne la place des transports dans l'économie du Mali, il s'agit d'une première approche. Il y aura lieu, progressivement, d'utiliser les données des différents modes de transport et de les harmoniser avec les perspectives du Plan, ce qui est dans le droit fil des perspectives d'évolution du travail et de la mission de la Cellule de Collecte et de Traitement des Données.

## 6.2. SUIVI DE L'ACTION ENGAGEE

On comprend que si les "Données actuelles sur les transports en République du Mali" constituent un élément essentiel d'information, de par sa nature il implique deux composantes indissociables :

- 1) que les rédacteurs de l'ouvrage aient la capacité technique requise pour dresser les tableaux convenables et les assortir de commentaires pertinents, en concertation avec les autorités compétentes des différents secteurs concernés.
- 2) que chaque année une nouvelle édition sorte, comprenant tableaux et commentaires actualisés, voire renouvelés.

## 6.3. CONTENU DE L'EDITION N° 1

On trouvera en annexe le sommaire de la première édition du document "Données actuelles sur les transports en République du Mali".

Ce contenu pourra être adapté par la suite, notamment lorsque seront peu à peu disponibles et améliorées des informations qui font défaut actuellement (sur le parc automobile ou celui des pirogues par exemple, qui sont aujourd'hui seulement estimés).

Mais la structure systématique du document doit rester : elle correspond à la vocation de la cellule.

	Page
A. - <u>TRANSPORTS ROUTIERS</u>	
- <u>INFRASTRUCTURE</u>	
A1 Réseau Routier du Mali (Carte) .....	11
A2 Structure du Réseau Routier au 1/1/82 .....	12
A2 Suite tableau des Projets nationaux inscrits .....	13
au Plan Quinquénal 1981 - 1985	
A3 Infrastructure Réseau Routier Nationale en 1982 .....	14
- <u>PERMIS DE CONDUIRE</u>	
A4 Permis de Conduire délivrés en 1981 et 1982 par .....	17
catégories (chiffres de 1979 donnés à titre indicatif)	
- <u>IMMATRICULATIONS</u>	
A5 Immatriculations de véhicules neufs en 1982 .....	19
A6 Immatriculations de véhicules d'occasion en 1982 .....	20
A7 Immatriculations de voitures particulières et	
commerciales d'occasion classées selon leur puissance	21
fiscale en 1982. ....	21
A8 Immatriculations de véhicules poids lourds neufs par	22
nationalités et constructeurs principaux en 1982 .....	22
A9 Immatriculations de voitures particulières et des poids	
lourds pendant les quatre dernières années .....	23
A10 Immatriculations de véhicules du 1/01/69 au 30/06/81 ..	24
A11 Immatriculations de tracteurs routiers d'occasion et	
camions d'occasion en 1982 classés par puissance fiscale.	25
A12 Immatriculations de motocycles neufs, et d'occasion ....	26
classés par région en 1982 .....	26
A13 Immatriculations de motocycles neufs selon la cylindrée	
et la région en 1982 .....	27
- <u>ESTIMATION DU PARC</u>	
A14 Estimation du Parc des véhicules routiers utilitaires de	29
transport routier de personnes et de marchandises	
A15 Transport de marchandises et d'hydrocarbures capacité du	30
parc Malien et répartition par types de véhicules.	
A16 Estimation du parc des véhicules spéciaux et camionnettes	31
A17 Estimation du parc des citernes au 31 Décembre 1981 .....	32
A18 Transport de voyageurs, capacité du parc malien et répartition	33

par types de véhicules - Estimation 1981	
A19 Transport Intérieur de voyageurs - Estimation du Parc 1981	34
A20 Transport International de voyageurs - Estimation du Parc 1981	35
A21 Transport Intérieur Mixte - Estimation du Parc 1981	39
A22 Transport Intérieur de marchandises - Estimation 1981	40
A23 Transport International de marchandises - Estimation 1981	42
<u>- CARTES DE TRANSPORT</u>	
A24 Cartes de transport délivrées mensuellement (Renouvellements en 1982 et nouveaux véhicules mis en service à Bamako). véhicules administratifs non compris	43
A25 Rapprochement entre les Autorisations de Transport délivrées par l'O.N.T. et la répartition des documents ORIGINAUX disponibles par catégories de transport et types de véhicules.	45
A25 Suite Autorisations de Transport délivrées au Mali par catégories de véhicules en 1982	
A26 Principaux transporteurs recensés à partir des cartes de transport O.N.T. 1980 (Attelages)	47
<u>- AUTORISATIONS DE SORTIE ET FLUX</u>	
A27 Mouvements des véhicules partant à vide de Bamako en 1982	48
A28 Mouvements des véhicules partant en charge de Bamako en 1982	50
A29 Transports Routiers : Les Flux au Mali en 1979	52
A30 Transports Routiers au Mali : Les Flux en 1980	53
A31 Transports Routiers au Mali : Les Flux en 1980 (Hydrocarbures)	54
A32 Comptages routiers des quatre dernières années	55
A33 Statistiques des accidents de la circulation routière inter-urbaine.	56
B. <u>- TRANSPORTS FERROVIAIRES</u>	
B1 Structure de l'entreprise	59
B2 Effectif du personnel	60
B2 Effectif du personnel (suite)	
B3 Formation Professionnelle par la R.C.F.M.	62
B4 Modes de traction	63
B5 Consistance Géographique et Administrative des infrastructures de la R.C.F.M.	64
B6 Effectifs et Matériels	65
B7 Effectifs et Matériels (suite)	66
B8 Effectif par période de construction et âge moyen du matériel au 31 Décembre 1979 .	67
B9 Capacité du Matériel de transport - Effectif en fin d'année	69

B10 Parcours des trains et des véhicules à moteur	70
B10 (suite)	
B11 Tonnes kilomètres brutes remorquées	72
B12 Trafic commercial de voyageurs	73
B13 Trafic commercial de marchandises en TK	74
B14 Transports Internationaux de marchandises tonnages taxés	75
B15 Transports Internationaux de marchandises	76
B16 Consommation d'Energie pour la traction de trains	77
B17 Accidents	78
<b>C. - <u>TRANSPORTS AERIENS</u></b>	
C1 Les Entreprises du secteur Aérien en 1982 au Mali	79
C2 Suite	81
C3 Personnel d'Air-Mali	82
C4 Diplômes et stages effectués à l'Etranger	83
C5 Aéronefs Civils (Inscrits au Registre VERITAS)	84
C6 Principaux types d'appareils en exploitation commerciale	85
C7 Trafic commercial des transporteurs Aériens	86
C8 Trafic commercial des transporteurs Aériens	87
C9 Trafic commercial international	88
C10 Trafic commercial par lignes (lignes intérieures) 1982	89
C11 Mouvements d'appareils commerciaux sur les principaux aérodrômes du Mali en 1982	90
C12 Trafic de passagers enregistré sur les principaux aérodrômes du Mali en 1982	91
C13 Trafic de fret et de poste enregistré sur les principaux aérodrômes du Mali en 1982	92
C14 Trafic commercial de passagers payants et non payants relations entre le Mali et les pays étrangers : transporteurs Maliens et Etrangers, Arrivées plus départs transit compris	93
C15 Activité de l'aéroport de BAMAKO-SENOU	94
C16 Trafic commercial des principaux Aéroports ASECNA	95
<b>D. - <u>TRANSPORTS FLUVIAUX</u></b>	
D1 Les Entreprises du secteur fluvial (C.M.N.)	96
D2 Situation du Parc Fluvial	97
D3 Evolution des statistiques fluviales	98
D4 Etat statistiques des passagers pour l'année 1981	99
D5 Etat statistiques des passagers par bateau	100
D6 Estimation du parc des pirogues des différents cercles en 1982	101

D7	Suite	
D8	Estimation du parc des pirogues	122
	Répartition par localités en 1982	123
D9	Estimation du parc fluvial	104
<b>E. - <u>TRANSPORTS MARITIMES ET TRANSITAIRES</u></b>		
E1	Activité des Ports de Lomé et Cotonou	105
E2	Situation des céréales reçues en dons en 1982	106
E3	Statistiques - trafic marchandises/Janvier/Décembre 1982	107
E4	Statistiques Janvier/Décembre 1982 - Variation par mois	108
E5	Statistiques trafic marchandises/Janvier/Décembre 1982 Variation par nature de marchandises	109
E6	Tonnage de fret Malien manipulé par les Acconiers à l'importation aux Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire	110
E7	Tonnage de fret Malien manipulé par les transitaires à l'importation	111
E8	Tonnage de fret Malien manipulé par les transitaires à l'exportation aux Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire	112
E9	Tonnage de fret Malien manipulé par les transitaires à l'exportation	113
E10	Répartition des camions disponibles aux EMACI	114
E11	Etat des importations aux EMASE par nature de produits	115
E12	Etat des exportations aux EMASE par nature de produits	116
E13	Nombre de wagons reçus aux EMASE en 1982	117
E14	Marchandises importées par UNIMA par DAKAR et ABIDJAN	118
E15	Marchandises importées par SOCOPAO par DAKAR et ABIDJAN	119
E16	Marchandises traitées par SOCOPAO pour d'autres opérateurs via ABIDJAN	120
E17	Importations de marchandises diverses par Delmas Vieljeux à l'exception de toutes autres marchandises en vrac.	121
E18	Nombre de containers mensuels à destination des régions via ABIDJAN en 1982.	122
<b>F. - <u>PRODUITS PETROLIERS</u></b>		
F1	Situation Générale	122 bis
F2	Evolution Générale de la consommation d'hydrocarbures (1971 = base 100)	123
F3	Suite	124
F4	Consommation générale d'hydrocarbures en volume	125
F5	Importations totales d'hydrocarbures Base 100 = 1966	126
F6	Variation des prix officiels des hydrocarbures au Mali (FM/Litre)	127

F7	Suite	128
F8	Balance des différents produits dans la consommation des dernières années	129
F9	Importations des produits pétroliers par région, par an et selon les voies d'accès	130
F10	Variation des prix CAF facturés suivant les différents axes d'importation	132
F11	Evolution de la facture pétrolière du Mali suivant les émissions annuelles des Affaires Economiques	133
F12	Répartition géographique des ventes en 1982	134
F13	Consommation de carburant auto par région pour les quatre dernières années.	135
F14	Consommation de diesel Oil, de Fuel Oil et de Pétrole par région et pour les quatre dernières années	136
F15	Commentaires du tableau F14	137
F16	Consommation de pétrole par région et pour les quatre dernières années	138
F17	Estimation du parc de wagons-citernes	139
F18	Estimation du parc des citernes au 31 Décembre 1981	140
F19	Commentaires du tableau F18	141
F20	Rotations effectuées par la route pour satisfaire la demande de transport en hydrocarbures	142
F21	Recensement des capacités de stockage par régions, cercles et produits	143
F21	Suite	144
F21	Suite	145
F22	Extensions et nouvelles créations de capacités de stockage après l'enquête de Mars-Avril 1976.	146
F23	Récapitulation des capacités de stockage par régions et par produits en m <sup>3</sup>	147
 <u>- ECONOMIE GENERALE</u>		
G1	Commentaires sur les graphiques des Importations pour l'année 1982	149
G2	Importations par nature de produits provenant du SENEGAL et de la Côte d'IVOIRE	150
G3	Graphique - Importations : Ciment - Matériels - Autres Produits (Rail)	151
G4	Graphique - Céréales - Engrais - Sel (Rail)	152
G5	Commentaires	153
G6	Tableau 1 - Matrice OD de répartition de Fret/ONT = 1979	

G7	Tableau 2 Idem 1980	154
G8	Tableau 3 -"- 1981	155
G9	Tableau 4 -"- 1982	156
G10	Démographie et Transport	157
G11	Répartition de la production brute des principales cultures (Campagne 1979-1980)	158
G12	Coton-commercialisation dans la zone du Projet (CMDT)	159
G13	Coton-Evolution de la production au cours des dernières années	160
G14	Evolution de la production et de la commercialisation du riz paddy à l'Office du Niger	161
G15	Commercialisation du Poisson par la région de Mopti	162
G16	Estimation du cheptel au Mali	163
G17	Exportation du bétail sur pied par région de provenance	164
G18	Exportation du bétail sur pied par pays de destination (bovins)	165
G19	Idem (Caprins - Ovins)	166
G20	Indice des Prix à la consommation et Indice de la production industrielle	167
G21	Capacité de stockage des céréales OPAM en 1982	169

7. ENQUETE SUR LA NAVIGATION FLUVIALE  
PAR PIROGUES SUR LE NIGER

## 7. ENQUETE SUR LA NAVIGATION FLUVIALE PAR PIROGUES

### 7.1. FONDEMENTS DE L'ENQUETE

D'une part, la confrontation des statistiques générales élaborées au niveau du Plan et de celles émises par la Compagnie Malienne de Transport donnaient à penser que cette Compagnie n'assurait qu'une partie du transport fluvial de personnes et de marchandises dans la vaste bouche de 1 400 km que fait le Niger ou Mali.

D'autre part, la Banque Mondiale avait souhaité que dans le cadre des travaux de la mission "Création d'une Cellule de Collecte et de Traitement des Données en matière de Transport", une grande enquête soit réalisée à la fois pour éclairer un problème important et mal connu et contribuer à la formation des Cadres Maliens.

### 7.2. PREPARATION DE L'ENQUETE

La décision de réaliser l'enquête sur la navigation fluviale par pirogues a été prise le 15 Mars 1983 au cours de la réunion des cadres de la cellule présidée par M. le Directeur Général de l'O.N.T.

Dès le 17 Mars, une délégation de la cellule s'est rendue au siège de la Compagnie Malienne de Navigation C.M.N. à Koulikoro (voir rapport) et les 25 et 26 Juin, le Chef de la Cellule et le Chef de la Mission ont effectué un voyage à Mopti, Goundam, Tombouctou et Gao (voir rapport). Les modalités de réalisation pratique de l'enquête ont pu ainsi être précisées dans le détail, en même temps qu'était obtenue la collaboration de principe des autorités et des coopératives de piroguiers.

Un élément important de cette préparation aurait été une bonne connaissance préalable du parc de pirogues. Mais le recensement correspondant, qui devait être effectué par les Représentations Régionales de l'O.N.T. n'a été disponible que pour Tombouctou.

Sur place, la Cellule a conçu les documents de l'enquête : fiche d'interview et instructions, et on a assuré la duplication. De même ont été réalisées l'affectation des ingénieurs aux différents ports, et l'attribution des indemnités, documents de voyage et ordres de mission nécessaires.

### 7.3. REALISATION DE L'ENQUETE

L'enquête a été réalisée du 22 au 27 Août 1983 dans les ports de Ségou, Mopti, Dire, Tombouctou, Bourem et Gao. L'enquête prévue au port de Goundam a dû être abandonnée, la logistique nécessaire n'ayant pas été assurée au chef-lieu de région. Les ingénieurs qui y étaient affectés se sont rabattus au mieux pour aider leurs collègues des autres ports.

Plus de 350 documents d'enquête ont été établis, d'une valeur inégale mais qui constituent une documentation unique. D'eux-mêmes, les ingénieurs de la cellule ont apporté des compléments originaux au travail, comme des informations sur la construction des pirogues à Ségou et à Tombouctou, ou les conditions de réalisation de l'enquête à Tombouctou et Gao.

### 7.4. EXPLOITATION DES RESULTATS DE L'ENQUETE

Cette exploitation a été réalisée à Bamako et à Paris.

A Bamako, le premier stade de l'exploitation a été mené sur un schéma commun à tous les ports. Les rapports correspondants ont été corrigés et harmonisés dans leurs résultats, avec une première approche de l'extrapolation à l'ensemble du parc et à l'année entière (voir instructions).

Les rapports de synthèse ont été débutés à Bamako. On lira dans les différents rapports d'Avancement le détail des instructions données et des différentes circonstances relatives à ce travail, retards, mutations, absence de données importantes telles que les distances, etc.

Le rapport général a été établi à Paris, à partir du niveau d'élaboration réalisé à Bamako et avec la collaboration de l'Institut Géographique National.

Le rapport examine la situation du parc, des piroguiers, des flux de personnes et de marchandises, des estimations générales de trafic, etc. dans les différents ports. Il évoque, comme suit, les principaux problèmes de la navigation fluviale par pirogues, avant de déboucher sur deux nécessités : l'organisation du secteur et la réglementation de la navigation fluviale.

#### 7.4.1. Les problèmes du transport fluvial par pirogues sur le Niger ou Mali

Les problèmes les plus souvent cités sont par ordre d'importance :

a) La navigation, avec trois grandes rubriques

- Moteurs : les moteurs qui équipent actuellement les pirogues sont coûteux et consomment trop. Le souhait est unanime de pouvoir disposer de moteurs diesel à des conditions acceptables. Les pièces de rechange sont trop chères, l'entretien est mal assuré et beaucoup de piroguiers souhaitent pouvoir recourir à un atelier sous forme coopérative.
- Coques : les coques en bois sont fragiles et les questions du vernissage sont mal résolues. Le remplacement des coques en bois par des coques métalliques plus résistantes est souhaité.
- Balisage : les rochers et les vents parfois violents rendent la navigation dangereuse. La voie devrait être correctement balisée.

b) L'assurance

De façon générale, les piroguiers ne sont pas assurés. D'une part les compagnies refusent d'assurer les embarcations de fabrication artisanale, d'autre part les piroguiers n'ont le plus souvent pas les moyens de payer une assurance. Il s'ensuit qu'en cas d'avarie ou de naufrage, ils doivent payer les dégâts, sans contrepartie. Ils souhaitent tous qu'un système d'assurance soit mis en place, avec une participation aussi forte que possible de l'Etat pour le paiement des primes.

c) Le fret

Le fret marchandises et les passagers sont insuffisants et irréguliers, ce qui ralentit les rotations et abaisse la rentabilité. La distribution du fret est jugée défavorablement, lorsqu'elle existe. L'OPAM, en particulier, est critiqué pour son attitude trop dure et ses tarifs trop bas. A Diré, on suggère que le fret des 6ème et 7ème régions soit réservé aux piroguiers de la ville.

On retiendra qu'il existe certainement deux ordres de difficultés qu'il convient de s'attacher à surmonter :

- organiser plus rationnellement la collecte et la distribution du fret,
- veiller, compte tenu des possibilités techniques de rotation des pirogues, à équilibrer correctement l'offre et la demande, comme cela doit être fait en transport routier,
- organiser, dans la foulée, la profession de transporteur par pirogues de façon cohérente, avec un système satisfaisant et permanent d'information.

d) Impôts et taxes

Ils sont jugés inappropriés et excessifs.

e) Intervention des forces de police et de gendarmerie, ainsi que des agents des eaux et forêts

Ces interventions sont unanimement décriées : trop nombreuses, tatillonnes, prélevant trop d'amendes et parfois sujettes à caution.

7.4.2. Règlements de la navigation fluviale

La réflexion de l'O.N.T. doit porter :

- d'une part sur l'organisation de la profession du transporteur par pirogues, compte tenu de ce qui précède ;
- d'autre part sur la réglementation de la navigation fluviale qui comporte notamment :
  - . le recensement et l'immatriculation des embarcations,
  - . l'établissement des dispositions générales relatives à la navigation fluviale : définitions, conducteurs, devoirs de l'équipage et des personnes à bord, utilisation des voies navigables, chargement, documents de bord, interdictions de pollution, sauvetage et assistance en cas d'accident, soumission aux agents de la circulation fluviale, prescriptions temporaires, signalisation et marquage, transports spéciaux, etc.,
  - . établissement des règles de routes : principes généraux, croisements et dépassements, passages dangereux, navigation par mauvais temps, règles de stationnement, etc.,
  - . autres dispositions.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS  
OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

ENQUÊTE TRANSPORT FLUVIAL  
PAR PIROGUES

Lieu de l'Enquête \_\_\_\_\_  
Enquêteur \_\_\_\_\_  
Date : \_\_\_\_\_ Heure \_\_\_\_\_

(1) PROPRIÉTAIRE DE LA PIROGUE & ÉQUIPAGE  La personne interviewée est-elle  Propriétaire  Locataire  Employée

Nom et adresse du Propriétaire \_\_\_\_\_  
de la Pirogue \_\_\_\_\_ Nombre de Pirogues possédées

(2) CARACTÉRISTIQUES DE LA PIROGUE : Tonnage utile \_\_\_\_\_

Perche  Voile  Moteur  Puissance  Source d'énergie

Port d'attache \_\_\_\_\_ Date de construction \_\_\_\_\_ Date d'achat \_\_\_\_\_

Prix \_\_\_\_\_ Observations \_\_\_\_\_

(3) MARCHANDISES TRANSPORTÉES PENDANT LE VOYAGE

Nature	Origine	Moyen de transpt. précédt.	Poids	Tarif du voyage	De.....	A.....	Moyen de transport suivant

Par rapport à la même période de l'an passé, l'activité transport fluvial est-elle  + importante  - importante

(4) PERSONNES TRANSPORTÉES PENDANT LE VOYAGE

Nombre	De.....	A.....	Tarif du voyage	Durée	Motif du déplacement

(5) DONNÉES RELATIVES AU TRANSPORT Tr. Régulier  Tr. à la demande   
Localités habituellement desservies :

Mois d'activité	Marchandise prédominante	Quantité	Passagers (nombre)
Août			
Septembre			
Octobre			
Novembre			
Décembre			
Janvier			
Février			
Mars			
Avril Mai			
Juin			
Juillet			

(6) OBSERVATIONS, CRITIQUES, PROJETS DU TRANSPORTEUR

Assurance, responsabilité en cas d'avarie ou de naufrage : \_\_\_\_\_  
TSVP si nécessaire

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

ANNEXE 7.II

DIVISION DES ETUDES

//- APPORT DE MISSION

Suivant ordre de Mission n° 60/MTTP-ONT du 23 Juin 1983, une Mission s'est rendue à la Compagnie Malienne de Navigation Koulikoro.

-OBJET DE LA MISSION : Enquêtes en vue de collecter les informations sur le transport fluvial par pirogues, pour le projet de mise en place de la Cellule de Collecte.

- COMPOSITION DE LA MISSION.

La Mission comprenait :

MM. Seydou SISSOKO ONT

- Djibril MAGUIRAGA ONT

- Diemahiry BAGAYOKO ONT

- Albert Vignoles Chef de Mission Expert BCEOM

- Philippe Fréssard Expert BCEOM

- DEROULEMENT DE LA MISSION

La Mission a rencontré le chef d'Exploitation de la Compagnie Malienne de Navigation : Monsieur Mamadou DEMBELE.

Monsieur SISSOKO a situé l'ordre du jour de la rencontre qui est selon lui l'organisation de l'enquête fluviale. Il s'agira donc de mettre sur pied la stratégie à adopter.

Cette Mission fait suite à celle effectuée le 17 Mars 1983 ; la connaissance du trafic fluvial étant fondamentale, la collaboration de la C.M.N. a été demandée. En plus des 3 points d'enquête envisagés (Ségou, Diré, Mopti), nous pensons qu'il était nécessaire de connaître certaines zones (Tombouctou, Gao, Rharous, Bourem qui ne sont pratiquement desservies que par les pirogues.

.../...

L'organisation de l'enquête a été abordée en détail avec Monsieur Vignoles.

Il a été demandé à la C.M.N. de :

- Confirmer le moment de l'enquête.
- Donner son avis sur les 7 points de l'enquête retenus par l'O.N.T.
- Fournir les observations sur le questionnaire élaboré pour l'enquête dans le plus bref délai.

Dans son intervention le chef d'exploitation de la C.M.N. a souligné une fois de plus l'intérêt que la Compagnie Malienne de Navigation attache à cette enquête ; il a assuré la délégation de l'assistance de la C.M.N.

Il a suggéré une prise de contact avec la Cooperative des piroguiers du transport fluvial pour sa participation à l'enquête.

Concernant les autres points abordés par Monsieur Vignoles, il a indiqué que :

- L'enquête pourra s'effectuer au courant de la deuxième semaine du mois d'Août.
- Les formulaires peuvent être mis à la disposition avec les chefs des escales tout au long de la campagne, car les chances sont minimes quant à la possibilité de recueillir toutes les données nécessaires dans un intervalle trop réduit de temps.

En conclusion Monsieur Vignoles a assuré au chef d'exploitation de la C.M.N. que :

- Une Mission de prise de contact aura lieu à Mopti, Tombouctou, Gao.
- Un schéma d'organisation de l'enquête leur sera soumis dès son retour de la mission.
- Une campagne d'information est prévue par la presse écrite et parlée afin de sensibiliser la population.

Bamako, le 23 Juin 1983.

/// R APPORT DE MISSION

Du 25 au 26 Juin 1983, une délégation de l'Office National des Transports comprenant :

Monsieur Albert VIGNOLES, Chef de Mission de la Convention d'Assistance du BCEOM à l'O.N.T.

Monsieur Seydou SISSOKO, Chef de la Division Etudes de l'ONT, s'est rendu successivement à Mopti, Goundam, Tombouctou et Gao dans le cadre de la préparation d'une enquête fluviale.

Il y a lieu de signaler que toutes les rencontres, exceptée celle de Gao ont eu lieu aux Aeroports où les Représentants de l'O.N.T., de la C.M.N. et des Piroguiers y étaient.

1.- ETAPES DE LA MISSION.

1.1.- REUNIONS A MOPTI : Aussi bien à l'aller qu'au retour, nous avons effectivement rencontré le Représentant de l'O.N.T., le Représentant de la C.M.N. et trois Représentants de la Coopérative des Piroguiers de Mopti.

1.2.- REUNION A GOUNDAM : De façon inattendue nous avons rencontré à l'Aéroport le Chef d'Escale de la C.M.N. de Diré. Nous avons alors de cette présence pour lui expliquer l'objet de notre mission.

1.3.- REUNION A TOMBOUCTOU : Pour des raisons de mauvaise communication, nous n'avons pu rencontrer le Représentant de l'O.N.T. et le Chef d'Escale de la C.M.N. que sur le chemin du retour.

Selon les renseignements recueillis <sup>sur</sup> place, il n'existe pas de Coopérative de piroguiers, mais seulement une association de pêcheurs.

.../...

1.4.- REUNION A GAO : Dans cette localité nous avons rencontré le Représentant de l'O.N.T., le Chef d'Escale de la C.M.N. et trois Représentants des Piroguiers.

2.- Dans toutes ces localités, nous avons informé nos interlocuteurs qu'une enquête aura lieu dans la 2<sup>e</sup> quinzaine du mois d'Août. Seront intéressés par cette enquête les localités suivantes : Segou, Mopti, Diré, Tombouctou, Rharous, Bourem et Gao.

L'Objectif de cette enquête est de pouvoir :

- Cerner le trafic fluvial excepté celui de la CMN
- Cerner les flux de marchandises et de voyageurs
- Recenser tous les problèmes liés à ce mode de transport.

Un projet de fiche d'enquête a été distribué et discuté lors de ces réunions. On trouvera en annexe ce projet de fiche.

Cette enquête qui durera de 4 à 6 jours sera faite par des équipes comprenant dans chaque poste un cadre de la Direction de l'O.N.T., le Représentant Régional de l'O.N.T. et le chef d'Escale de la C.M.N.

La mission de supervision de l'enquête sera assurée par le chef de mission et l'Expert permanent du BCEOM et le chef de la Division Etudes de l'O.N.T.

3.- Partout où nous avons passé, nous avons constaté avec satisfaction l'intérêt tout particulier que nos interlocuteurs attachent à cette enquête. En dépit du temps très court dont nous disposons, nous avons pu efficacement jeter les bases de l'enquête qui nous l'espérons sera une nécessité.

LE CHEF DE LA DIVISION ETUDES

S. SISSOKO

Bamako, le 28 Juin 1983.

LE CHEF DE MISSION

A. VIGNOLES.

ENQUETE SUR LE TRANSPORT FLUVIAL PAR PIROGUES

## I N S T R U C T I O N

=====

1° - Date de réalisation de l'Enquête

L'Enquête aura lieu simultanément, aux endroits indiqués ci-après du lundi 22 août au samedi 27 août 1983.

Pour les localités de BOUREM et GOURMA RHAROUS, toutefois, elle pourra se prolonger au delà de cette période, afin de disposer pour elles d'un nombre suffisant de fiches d'enquête.

En outre, avant le déclenchement de l'enquête, pour essai et mise au point définitive, une vingtaine de fiches auront été établies à MOPTI, TOMBOUCTOU et GAO.

2° - Lieux où se déroulera l'Enquête

Sous les réserves de ce qui est dit plus haut, l'Enquête se déroulera à SEGOU, MOPTI, DIRE, TOMBOUCTOU, RHAROUS, BOUREM et GAO.

En principe, dans chaque localité, elle aura lieu à l'embarcadère, les Enquêteurs interrogeant les piroguiers à quai, qu'ils viennent d'y arriver, ou qu'ils s'appêtent à en partir.

3° - Information préalable des participants à l'Enquête, et secret.

En plus des visites faites à KOULIKORO à la C.M.N. et à MOPTI, GOUNDAM, TOMBOUCTOU et GAO aux Représentants Régionaux de l'O.N.T., de la C.M.N. et des Piroguiers, pour leur expliquer le détail et la finalité de l'Enquête, une intervention à la Radio, reprendra et élargira l'information déjà donnée.

L'Enquête n'a pas de visées policières, fiscales ou administratives. Le secret statistique est garanti pour les réponses qui seront données et la présentation des résultats sera telle que l'anonymat soit respecté, sauf, bien entendu, accord explicite des intéressés. Ceci, conformément aux règles habituelles de déontologie en la matière.

4° - Personnel affecté à l'Enquête

Dans chaque localité, une "Commission d'Enquête Tripartite" effectuera les interviews des Piroguiers. Cette Commission comprendra :

- un Ingénieur de l'O.N.T. BAMAKO pour homogénéité et formation,
- le Représentant Régional de l'O.N.T. pour les particularités locales et pour une meilleure connaissance du secteur,
- le Chef d'Escale de la C.M.N. pour des raisons analogues et pour conseil technique.

... / ...

Le B.C.E.O.M. apportera son appui par la présence continue de M. FRESSART sur les lieux de l'Enquête, dans des conditions qui seront précisées en temps utile.

Les 23 et 24 août, M.M. SISSOKO et VIGNOLES effectueront un voyage BAMAKO - MOPTI - GOUNDAM - TOMBOUCTOU - GAO et retour et une séance de travail aura lieu à l'aéroport concerné, pendant l'escale, aussi bien à l'aller qu'au retour.

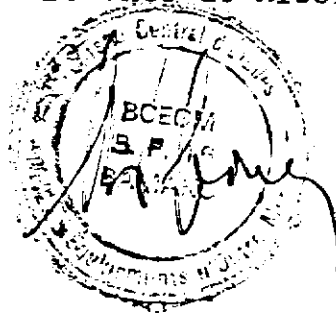
Les documents déjà remplis seront remis et examinés pour que la suite de l'Enquête se déroule le plus favorablement possible.

5° - Dépouillement de l'Enquête

Une Instruction ultérieure fixera les modalités du dépouillement qui sera effectué au niveau de la Cellule de telle façon que l'essentiel des résultats puisse être arrêté au cours du voyage que le Chef de Mission effectuera en Octobre.

Les résultats seront communiqués aux Régions intéressées.

BAMAKO, le 29 juin 1983.  
Le Chef de Mission B.C.E.O.M.



Albert VIGNOLES

Destinataires :

M. Mory SIDIBE  
M. MOUNTAGA  
M. SISSOKO  
Membres intéressés Cellule  
Représentants Régionaux O.N.T. intéressés  
Classement.

MINISTRE DES TRANSPORTS  
ET DES TRAVAUX PUBLICS

REPUBLIQUE DU MALI  
Un Peuple - Un But - Une Foi

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

CELLULE DE COLLECTE ET DE  
TRAITEMENT DES DONNEES EN  
MATIERE DE TRANSPORTS

ANNEXE II

ENQUETE TRANSPORT FLUVIAL PAR PIROGUES

CORRECTION DES PRE-RAPPORTS ET  
INSTRUCTIONS D'ACHEVEMENT

1 - OBSERVATION LIMINAIRE

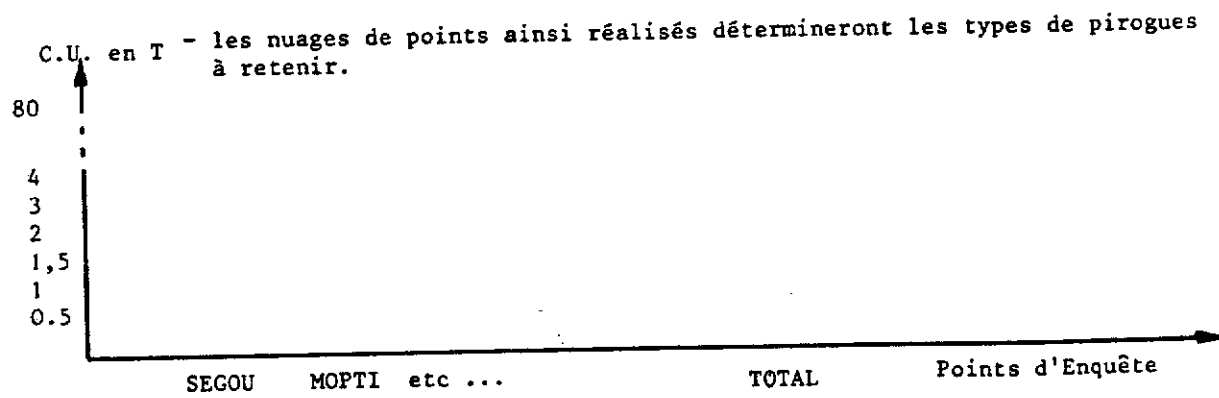
Dans l'ensemble, le travail présenté dans les Pré-Rapports établis pour chaque point de l'Enquête Fluviale a été fait très sérieusement. Les observations qui suivent visent à redresser quelques erreurs et à préciser la voie à suivre pour élaborer les Rapports eux-mêmes, y compris le Rapport Général de Synthèse.

La correction du Projet de Rapport de Synthèse devra avoir lieu en mars 1984 à l'occasion du prochain voyage du Chef de Mission.

2 - TYPES DE PIROGUES

La détermination des types de pirogues, essentielle pour charpenter l'étude elle-même et parce qu'elle sera suivie de mesures administratives importantes, est à refaire. On procédera comme suit :

- en ordonnées, figurer, unité par unité, les chiffres de 1 à 80, en commençant, exceptionnellement, par 0,5, 1, 1,5, afin d'assurer un découpage plus fin des petites pirogues.
- en abscisses, les pirogues elles-mêmes selon leur charge utile, en les disposant par colonnes, selon les points d'enquête, avec en plus une colonne Total.



Tous les Pré-Rapports ayant été établis selon la même disposition, on se référera, jusqu'au § 4 qui suit, à ce qui est dit sur le Pré-Rapport SEGOU auquel, le cas échéant, on voudra bien se reporter pour éviter toute erreur d'interprétation.

... / ...

... / ...

Les Tableaux jusqu'à la page 5 (non comprise) du Pré-Rapport SEGOU et par conséquent des Pré-Rapports des autres points d'enquête, sont à refaire en tenant compte des types de pirogues retenus, ainsi qu'il vient d'être expliqué ci-avant.

Autant que possible, on tâchera de calculer et d'indiquer les pourcentages.

3 - JUSQU'A LA PAGE 13 (NON COMPRISE) DU PRE-RAPPORT SEGOU

Travail correctement effectué. A maintenir.

4 - PAGE 13 : TARIFS

On établira, pour les principaux produits, un tableau comportant :

- le prix de transport au kg (ou, éventuellement, pour l'unité de transport habituelle).
- la modification éventuelle de ce prix (diminution ou augmentation) en fonction de la distance, ou du sens de navigation, ou de toute autre cause que, dans ce cas, il conviendra d'explicitier.

Produit	Unité	Prix au KM	Réduction Prix		Augmentation P.		Observations
			%	Motif	%	Motif	

5 - GRAPHIQUES DE FLUX

a - les graphiques doivent être établis à l'échelle :

- en ordonnées, comme cela a été fait, on portera les quantités
- en abscisses, on portera les distances. Pour les distances qu'il faudra évaluer, on veillera à ce que la somme des tronçons évalués soit conforme à la longueur totale connue.

b - on en déduira :

- les TKM (Tonnes/kilomètres)
- les VKM (voyageurs/kilomètres)

6 - EXTRAPOLATION A L'ANNEE DES RESULTATS DE LA SEMAINE D'ENQUETE

Il s'agit là de la partie la plus difficile, la plus incertaine mais, aussi, la plus essentielle du travail. Elle exige à la fois rigueur, réflexion et, le cas échéant, imagination. On procédera comme suit :

a - Déterminer la période habituelle de navigation :

On déterminera, pour l'ensemble des pirogues dont on a eu à connaître au point d'enquête, les mois de l'année pendant lesquels habituellement la navigation a lieu.

Peut-être cette période variera-t-elle selon les types de pirogues et/ou selon les biefs : on l'indiquera dans une note au bas de la page.

... / ...

En prévision du Projet de Rapport de Synthèse, les Ingénieurs ayant participé à l'enquête se concerteront pour arrêter une période annuelle de navigation valable pour l'ensemble des points d'enquête, c'est à dire pour l'ensemble du Niger sur le territoire de la République du Mali.

b - Déterminer les volumes de trafic :

Compte tenu des indications diverses, voire contradictoires, portées essentiellement au paragraphe 5 du Document d'enquête "Données relatives au Transport" et, accessoirement s'il y a lieu, dans le corps du dit Document, on estimera les différents étages de volume de trafic, comme indiqué ci-après :

a - volume du trafic de la semaine d'enquête :

pour définir le trafic plausible de la semaine de l'enquête, on considèrera la ou les durées de voyage indiquées sur chaque Document d'enquête : ceci conduira à retenir tel quel le trafic saisi à l'enquête, ou au contraire à le réduire (si le voyage dure plus d'une semaine) ou à l'augmenter (si on fait habituellement plusieurs voyages dans la semaine).

b - volume du trafic du mois de l'enquête :

Souvent, ce volume se déduira en multipliant par 4 le trafic estimé de la semaine de l'enquête. Mais il conviendra de réfléchir à chaque cas, en considérant, notamment comme ci-dessus, les durées de voyage.

c - volume du trafic des autres mois de navigation :

on se basera sur les indications données au paragraphe 5 "Données relatives au Transport" et, éventuellement, dans le corps du Document. Dans cette approche, on suggèrera :

- de porter sur chaque Document, au crayon rouge pour que cette indication soit facilement repérable au premier coup d'oeil, et à l'endroit qui paraîtra le meilleur et que tous adopteront, par exemple (mais ceci est purement indicatif) dans la partie de droite de la colonne "mois d'activité" du paragraphe 5, le chiffre du trafic de la semaine d'enquête et celui (estimé) du mois de l'enquête.
- d'examiner la synthèse de trafic pour l'ensemble des pirogues rencontrées à chaque point d'enquête qui résulte de la situation de trafic appréhendée Document par Document, c'est à dire pirogue par pirogue. Certains trafics pourront ainsi apparaître "hors normes" et devront être reconsidérés.
- de compléter l'estimation du trafic du mois de chaque pirogue, compte tenu de la synthèse précédente, par une estimation du trafic des autres mois de navigation.
- comme précédemment, le jeu itératif pourra inciter à revoir et à réajuster les estimations précédentes. Mais on s'attachera à rester cohérent, au sein de chaque Document, avec les diverses indications recueillies et, par rapport à l'ensemble des Documents, avec l'allure générale de la navigation par pirogues.

7 - RECENSEMENT DES PROBLEMES DE LA NAVIGATION PAR PIROGUES

Tous les problèmes évoqués sont, a priori, importants qu'il s'agisse du balisage, des naufrages, des moteurs, des taxes, de la police, etc ... Leur exposé contribuera à éclairer de façon sélective les aspects de la navigation par pirogues qui appellent une réflexion approfondie et l'étude éventuelle de mesures appropriées.

Au niveau du Rapport de Synthèse, un développement sera fait sur chacun des problèmes retenus et il sera soumis, pour être analysé, critiqué et complété, aux Représentants Régionaux O/N.T. et C.M.N.

On procédera de la façon suivante :

- établir la liste des problèmes signalés à chaque point d'enquête
- en déduire une liste commune à tous les points d'enquête
- pour chaque point d'enquête, présenter cette liste sous forme d'un Tableau établi :
  - par problèmes
  - par types de pirogues
  - globalement

On tirera des pourcentages pour situer l'importance relative des différents problèmes.

Problème Pirogue	Naufrage		Balisage		Assuran		Police		Taxes		etc ...		TOTAL
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%		
1 T													
2,5 T													
5 T													
etc ...													
Total													

8 - PROJET DE RAPPORT DE SYNTHÈSE

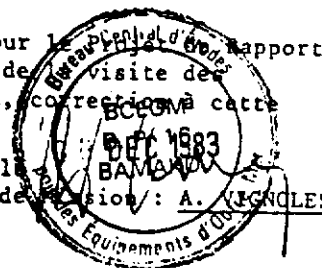
Le Projet de Rapport de Synthèse sera établi par un travail commun des Rédacteurs des différents Pré-Rapports par points d'enquête, en reprenant la même disposition que celle des Pré-Rapports. Les commentaires auront, cette fois-ci, une portée générale, probablement, différente de ce qu'elle peut être à chaque point d'enquête.

9 - PROCEDURE

On voudra bien remettre à la Délégation du B.C.E.O.M. à BAMAKO, dès qu'ils seront terminés, les exemplaires de Rapports de points d'enquête pour envoi urgent à PARIS.

Si cela est possible, la même procédure sera suivie pour le Pré-Rapport de Synthèse. Sinon, il y aura lieu de l'apporter lors de la visite de l'EMASE, EMACI et EMALOME, pour étude et, éventuellement, corrections à cette occasion.

BAMAKO, le ...  
Le Chef de Délégation : A. VIGNOLES



B. INFORMATISATION DE L'O.N.T.

## 8. INFORMATISATION DE L'O.N.T.

Si, comme il a toujours été indiqué une des préoccupations majeures de la mission n'était pas d'informatiser mais de préparer les voies de l'informatisation, il est clair qu'aujourd'hui, alors que l'information est mobilisée, elle risque de rester lettre morte si un outil informatique n'est pas mis en route pour qu'elle soit convenablement exploitée.

On dispose maintenant d'un cadre général d'informations qui, par la vertu contraignante des parutions du document "Données actuelles sur les transports en République du Mali", tendront à être collectées et mises à jour régulièrement.

Il reste à développer cette base dans les domaines :

1) Où le fonctionnement manuel du système existant : immatriculations, permis de conduire, visites techniques, est lent donc en retard sur l'actualité, par la force des choses limité à ce qui paraît être l'essentiel, malaisé à contrôler et, par conséquent d'une efficacité restreinte.

2) Où le nombre de documents à traiter n'en permet pas, manuellement, une exploitation rapide et complète : autorisations de transport, vignettes, par exemple, ou autorisations de sortie (voir § suivant).

3) Où les documents n'existent pas encore, qui permettraient une connaissance bien meilleure du transport routier et, progressivement, sa maîtrise : lettres de voiture. Les actuelles autorisations de sortie constituent déjà un premier pas, mais elles ne peuvent faire l'objet, à la main, des exploitations qui conviendraient.

Il y a lieu de noter que la D.N.T.P. dont relèvent la construction et l'entretien des infrastructures routières, s'efforce de saisir les trafics qui s'y réalisent, au moyen de comptages annuels et, le cas échéant, d'enquêtes origine-destination. Elle est donc particulièrement intéressée par les résultats des exploitations qui pourront être faites des lettres de voiture.

4) Où il devrait être possible, par étapes, de profiter de l'outil informatique à mettre en place, pour entrer les données en provenance des Entrepôts Maliens au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Togo, et en opérant à Bamako, un traitement mécanique. Là encore, du fait du nombre et de la diversité des données, un traitement manuel ne peut être envisagé.

On peut penser que la mise en place réussie de l'informatisation comme il vient d'être dit, dans les transports routiers qui constituent de loin le mode de transport le plus important, ne manquerait pas de se répercuter de façon favorable dans d'autres domaines. Le transport aérien et le transport ferroviaire disposent déjà de structures de traitement de l'information, mais sont réticents à sortir de leurs modes habituels d'exploitation et de présentation des résultats.

Par ailleurs, et ce point est essentiel, la planification qui est, au-delà d'hypothèses prospectives nécessaires mais fragiles dans une situation où l'économie change constamment, une action d'affectation optimale des ressources disponibles, appelle une connaissance exacte et permanente des moyens de transport et de leur utilisation.

Les domaines qui viennent d'être évoqués constituent la raison d'être de l'informatisation et permettent de se faire une idée de la taille de l'outil nécessaire.

Ils sont repris ci-après.

## 8.1. PARC DES VEHICULES ET IMMATICULATIONS

### Le problème des cartes grises

Après la remise en ordre des archives qui a été opérée, les cartes grises et les dossiers qui ont permis de les établir sont rangés séparément. C'est ainsi qu'il y a environ 60 000 dossiers classés dans des meubles à abat-tants, et un nombre équivalent de cartes grises d'origine (1ère mise en service) classées dans des meubles types STRAFOR à tiroirs, pour rangement de cartes mécanographiques. A ces 60 000 cartes "d'origine", s'ajoutent les cartes correspondant aux mutations intervenues depuis la 1ère mise en service. Ces cartes ont été classées dans les mêmes meubles, mais séparément, pour limiter les recherches éventuelles aux cartes correspondant aux derniers propriétaires, c'est-à-dire les propriétaires actuels.

L'entrée des cartes sur ordinateur exigera que le libellé de ces cartes soit correct. Rappelons-en le contenu :

- nom et adresse du propriétaire, profession de celui-ci,
- numéro d'immatriculation du véhicule,
- numéro précédent (s'il y a lieu),
- date de première mise en service,
- date d'établissement de la précédente (éventuelle) immatriculation,
- date d'établissement de l'immatriculation actuelle,
- marque du véhicule,
- type,
- n° de châssis,
- genre du véhicule,
- carrosserie,
- source d'énergie,
- puissance administrative,
- nombre de places, ou charge utile ou poids total roulant,
- nombre d'essieux arrières,
- couleur (mention intéressant la police et la gendarmerie).

Les cartes grises actuelles recèlent de très nombreuses erreurs sur la marque, le type, la puissance, etc. et ces erreurs ne devront plus être possibles lorsque le système sera informatisé.

Mais préalablement, il aura fallu faire :

- la codification des lieux de résidence des propriétaires, de leur profession, des marques, des types et des diverses caractéristiques des véhicules,
- la mise en mémoire de l'ordinateur d'un certain nombre de tables, avec les programmes correspondants, de telle façon que l'ordinateur d'une part, guide l'employé chargé d'entrer les données, d'autre part, rejette les éventuelles entrées non compatibles avec les tables qui auront été mise en mémoire. Par exemple, une R5 PEUGEOT ne sera pas acceptée, non plus qu'une R5 de 14 cv fiscaux. Bien entendu, le cadre de "filtrage" de l'ordinateur aura dû faire l'objet d'une définition et d'une programmation préalables soigneusement pesées.

#### Statistiques d'immatriculation et connaissance du parc

Une fois réglés les problèmes ci-dessus, c'est-à-dire les travaux préalables d'études, de codification et de programmation, les travaux d'entrée en ordinateur des cartes grises dans la très probable perspective d'un renouvellement général de celles-ci et l'édition des documents à remettre aux usagers, il deviendra possible d'établir :

- les statistiques mensuelles d'immatriculations par marques, types, genres, charge utile ou poids total roulant, source d'alimentation, cercles, etc.,
- les statistiques annuelles des mêmes immatriculations et surtout les statistiques annuelles du Parc Automobile Malien, statistiques qui n'existent plus actuellement. Il sera temps, alors, de faire après un certain temps de marche du système des hypothèses sur les véhicules détruits. Mais cette question se raccordera à l'exploitation d'autres documents : vignettes et autorisations de transport, notamment, dont il est parlé ci-après.

A noter toutefois, que des difficultés devront être surmontées en ce qui concerne la jonction du fichier informatisé de la 2ème région (Bamako) et des fichiers décentralisés des autres régions.

#### Permis de conduire

Il y a actuellement environ 80 000 dossiers de permis de conduire qui sont classés et archivés dans des meubles à abattants, identiques à ceux où sont classés les dossiers de cartes grises.

L'intérêt d'informatiser cet important fichier est, outre une préoccupation d'ordre et de connaissance statistique satisfaisante, celui de pouvoir entrer dans le fichier informatique qui sera constitué les décisions administratives ou de justice qui pourront intervenir à l'encontre des titulaires de permis de conduire ayant commis des infractions d'une certaine gravité.

Il y aura un circuit à mettre au point pour que les avis de police ou de gendarmerie soient entrés correctement dans l'ordinateur, ce qui rendra impossible qu'un permis retiré par les forces de l'ordre puisse être "récupéré" par son titulaire sous prétexte qu'il a été perdu.

Le problème des permis de conduire attribués à des étrangers ayant séjourné au moins six mois au Mali sera aussi beaucoup mieux suivi.

### Visites techniques

Les fiches de visites techniques qui sont établies actuellement sont archivées sans pouvoir donner lieu à véritable exploitation.

Or une exploitation des fiches de visites techniques permettrait :

- de suivre les véhicules qui sont régulièrement l'objet des dites visites et, par voie de conséquence, ceux dont les visites sont espacées ou absentes, ce qui est un complément d'approche du parc effectivement "vivant",
- de dresser un constat des principales observations faites, et d'en suivre l'évolution dans le temps. Ceci serait particulièrement utile dans le cas où le Centre Technique projeté pourrait être réalisé.

## 8.2. VIGNETTES, AUTORISATIONS DE TRANSPORT

### Les vignettes

Les vignettes auraient pu être mentionnées dans le paragraphe précédent, au titre des documents dont le nombre défie une exploitation manuelle. Mais le paragraphe en cause traitait des documents qui font l'objet d'une exploitation, au moins embryonnaire.

En fait, les vignettes ne font l'objet d'aucune exploitation, alors que leur nombre pourrait sans doute être pris dans l'engrenage d'une exploitation informatique. Simplement parce que ce nombre reste, au Mali, dans l'ordre de grandeur des choses faisables : ce nombre, que l'Administration fiscale pourra préciser, doit être de 30 000 à 40 000 par an, moins peut-être.

Comme on n'achète pas de vignette pour les véhicules hors d'usage, le rapprochement, de temps à autre, une fois le parc bien mis à jour, entre les vignettes vendues et le parc des véhicules permettrait d'identifier les véhicules qui sont effectivement en état de marche.

### Les autorisations de transport

Les autorisations de transport sont renouvelées chaque année et elles comportent des renseignements sur le transporteur, son parc et les divers trafics qu'il est autorisé à effectuer.

D'une part, ces renseignements devraient être exploités, notamment pour avoir un recoupement afin de connaître le parc des véhicules "vivants", encore que ce point ne soit pas parfaitement clair, ainsi qu'il est apparu à l'occasion de l'étude sur la taxe à l'essieu.

D'autre part, le système informatique devrait pouvoir automatiser, au moins en partie, l'établissement des autorisations de transport. A ce sujet, se posera certainement la question d'affecter une codification aux transporteurs autorisés, codification qui sera un pas vers la restructuration du transport routier.

### 8.3. LETTRES DE VOITURE

On ne reviendra pas ici sur ce qui est dit par ailleurs sur l'intérêt d'instituer au plus tôt l'obligation de la lettre de voiture qui n'est, en fait, qu'une autorisation de sortie plus complète.

Comme on peut le voir sur le modèle de lettre de voiture sur lequel l'accord a été réalisé, c'est une centaine d'informations que ce document contient, ce qui, multiplié par les quelques 10 000 à 15 000 lettres qui seront établies chaque année, représente une somme de un million à un million et demi d'informations qu'il s'agira d'exploiter dans tous les sens, de recouper et de regrouper. A lui seul, ce travail est, traduit en octets, c'est-à-dire en capacité machine, du même ordre d'importance que le travail à faire sur le parc et les cartes grises.

Quant aux exploitations à faire, elles seront à la mesure du nombre des informations contenues dans chaque lettre de voiture. Citons les principales :

- trafics réalisés, par axes, par mois, par nationalités de transporteurs, par transporteurs, par véhicules, par nature de marchandises, par catégorie de tarifs, par expéditeurs, par pays d'origine, etc.,
- chacune des exploitations qui viennent d'être mentionnées, devra être établie, en fonction des itinéraires, en fonction des lieux de départ et d'arrivée, etc.,
- cette vaste source d'informations devra être étudiée par les services concernés et, notamment, par le service d'études économiques qui disposera d'une information privilégiée à mettre en regard des prévisions et affectations du plan : des divergences ne manqueront pas d'apparaître qui appelleront de nouvelles investigations, dont la finalité devrait être de préciser les domaines où l'action de l'O.N.T. doit être améliorée,
- par ailleurs, un des nombreux intérêts de ces exploitations sera de fournir une documentation permanente et complète sur les irrégularités des flux, c'est-à-dire les périodes creuses et les pointes, donc les accumulations instantanées de demandes de capacités de transport et la réflexion qui pourra être engagée de façon étayée sur l'opportunité de créer des stockages de régularisation.

#### 8.4. EXPLOITATION DES DOCUMENTS EN PROVENANCE DES EMASE, EMACI ET EMATO

L'activité des antennes maliennes dans les ports de Dakar, Abidjan et Lomé, voire Cotonou, est très complexe car elle porte sur le transport maritime, la manutention à quai et le stockage en entrepôt, les relations avec la douane et les transitaires, mais aussi les autorités des ports, le rechargement sur wagons ou sur véhicules routiers et le suivi jusqu'à la destination finale au Mali, pour ne citer que l'essentiel.

La séquence des opérations sur lesquelles doivent veiller les Entrepôts Maliens à l'étranger doit, en premier lieu, être accélérée autant pour abaisser les coûts que pour éviter les détériorations.

Or elle est difficile à suivre, tant les paramètres à considérer sont nombreux et, de surcroît, variables selon, par exemple que l'on considère qu'une marchandise est en souffrance au bout de 20 jours ou de 60 jours. Tout changement d'hypothèse oblige à refaire d'innombrables calculs et, faute de temps, on en reste là. Or ce changement d'hypothèse sur des données qui, elles, ne changent pas, est typiquement conforme à ce que peut faire l'ordinateur, apportant dans ce cas une aide considérable.

Les rapports réguliers envoyés par les divers entrepôts à l'étranger contiennent une masse de données qui restent inexploitées.

L'existence du système informatique doit permettre d'entrer ces données dans l'ordinateur, à leur arrivée à Bamako, et d'en effectuer sans délai une exploitation et une synthèse opérationnelles.

#### 8.5. LE PROJET BANQUE MONDIALE D'INFORMATISATION DE L'O.N.T.

La Banque Mondiale, consciente de ce qui précède, a donné son accord pour un projet visant à informatiser l'O.N.T. et à transformer la Cellule de Collecte et de Traitement des Données en matière de transport en Cellule de Planification.

Durant tout le temps qu'aura duré la mission de création d'une Cellule de Collecte, et dès le début, l'attention des autorités compétentes a été attirée sur le caractère inéluctable de cette informatisation et de cette évolution. Tous les documents émis et les recommandations faites sont allés dans ce sens.

On ne peut donc que souhaiter que le travail soit poursuivi.

**9. INSTITUTION DE LA LETTRE DE VOITURE  
POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES**

## 9. INSTITUTION DE LA LETTRE DE VOITURE POUR LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

On ne peut que se féliciter, en souhaitant sa mise en application prochaine, de la décision prise par l'O.N.T. de développer le travail déjà fait avec la délivrance des autorisations de sortie, par l'institution de la lettre de voiture.

Le système est conçu comme portant sur tous les envois, faits pour compte d'autrui, à partir de 3 tonnes et à 150 km au moins, chiffres qu'il y aura lieu de confirmer définitivement, mais qui, a priori, paraissent cohérents avec la réalité malienne.

En fait, dans la première étape, seuls seront concernés les transports internationaux qui s'inscrivent d'emblée dans le cadre ci-dessus, mais il est souhaitable que le plus vite possible les transports intérieurs soient également assujettis. Ils représentent en effet une activité importante qui est, à l'heure actuelle, mal saisie.

La lettre de voiture dont le tracé a été mis au point au cours de réunions pourra servir pour les deux catégories de transport (voir annexe ci-après : dessin et projet de texte du décret).

Rappelons que la lettre de voiture donnera lieu à l'établissement de 5 exemplaires destinés respectivement :

- au destinataire,
- au transporteur (document de bord),
- à l'O.N.T. (pour le service chargé de son exploitation),
- à l'expéditeur,
- à la souche.

Elle comporte des indications qui seront fournies ultérieurement lorsque les réalités qu'elles concernent : bureaux de fret, par exemple, auront pris corps. Pour l'instant, elles seront laissées en blanc.

Pour la nomenclature des marchandises, on a retenu celle de la Régie des Chemins de Fer du Mali qui a, en effet, le mérite d'exister et de constituer un facteur d'harmonisation de l'information en matière de transport (voir, à ce sujet, ce qui est dit infra à la Section 12 Questions diverses).

Par rapport à la lettre de voiture ivoirienne et aux autres documents africains correspondants, le projet de lettre de voiture Malienne est plus complet, en particulier dans la partie formant bordereau de saisie informatique :

- la nature du véhicule est clairement précisée, donnant lieu à une nomenclature spécifique en 99 postes, importante par sa vertu de simplification des exploitations, et de connaissance des matériels étrangers opérant en territoire malien,
- les quantités, mais aussi les poids sont repris,

- les catégories de route sont différenciées, ce qui, joint à la codification des itinéraires déjà réalisée par l'O.N.T. donnera une bonne vue du trafic sur le réseau routier du pays.

En raison de ce qu'il n'existe pas au Mali d'organisation professionnelle susceptible de servir matériellement de courroie de transmission entre l'O.N.T. et les transporteurs, et donc de se charger de l'indispensable contrôle, on suggèrera de constituer les paquets de liasses de lettres de voiture avec une souche en deux parties. Ceci dissociera le classement des souches et leur numérotation fondamentale inséparable du dos du paquet, lui même gardé en archive, à part.

- Ces lettres de voiture devant être assorties de conditions strictes de délivrance et de récupération par l'O.N.T. une fois établies, il est prévu que l'exemplaire "Contrôle" destiné au service d'exploitation sera retourné, après exécution du transport, dans les 30 jours suivants, à la Représentation de l'O.N.T. qui aura émis la lettre de voiture, à charge pour cette Représentation d'acheminer le document à Bamako.

Ces lettres seront exploitées de façon centralisée au moyen d'un dispositif informatique approprié (voir supra Section 8 : Informatisation de l'O.N.T.).

On disposera ainsi, ce qu'aucune enquête origine destination ne pourra jamais fournir avec un tel degré de précision et de fiabilité, d'une connaissance permanente et exacte :

- des flux de marchandises, de leur volume, de leur répartition, de leur mouvement saisonnier, etc.,
- de l'activité des transporteurs,
- des normes d'utilisation des véhicules,
- des performances de chaque véhicule,
- du prix de vente du transport des marchandises et, par voie de conséquence de la tarification appliquée.

<p><b>EXPÉDITEUR</b> SENDER (nom et adresse) _____ Lieu de chargement : _____ Date de chargement : _____ Heure mise à disposition du véhicule : _____</p>	<p><b>DESTINATAIRE</b> CONSIGNEE (nom et adresse) _____ Lieu de déchargement : _____ Date de déchargement : _____ Heure mise à disposition du véhicule : _____</p>	<p><b>TRANSPORTEUR</b> CARRIER (nom et adresse) _____ N° carte d'assurance marchandises : _____ N° carte de transport : _____</p>	<p><b>RESERVE A L'O.N.T.</b> Type de lettre _____ Date _____ Type de transport _____ Pays d'origine _____ Port d'embarq. _____ Affréteur _____ Destinataire _____ Lieu de départ _____ Lieu de destination _____ Itinéraire _____ N° Véhicule _____ Montant x 1000 FM _____ Kilométrage _____ Produit _____ Quantité _____ Poids _____ Compté _____</p>
<p><b>1</b> Pays (COUNTRY) d'origine : _____ <b>2</b> Port (Aéroport) d'embarquement : _____ <b>3</b> CHAUFFEUR / DRIVER : _____ N° PERMIS / LICENCE n° : _____ Camion ou tracteur : _____ Remorque semi-remorque : _____</p>	<p><b>4</b> Feuille d'expédition ou bordereau groupage N° _____ du _____ Affrètement téléphonique : _____ N° du contrat d'affrètement : _____ Appariage N° _____ Prix de traction global : _____ Déclaration valeur : _____</p>	<p><b>5</b> MARCHANDISES GOODS Nombre _____ Designation tarifaire, nature, emballage PACKING _____ Volume ou longueur _____ Poids brut / Gross Weight _____ N° Code _____ Distances tant aires _____</p>	<p><b>6</b> PRIX DU TRANSPORT TRANSPORT PRICE A - FRAIS LIES AU TRANSPORT I.A.S. à _____ % Autres frais _____ TOTAL (A) _____ B - FRAIS LIES A LA MARCHANDISE GOODS CHARGES Immobilisation du véhicule / D.R. _____ Taxe affrètement O.N.T. _____ Manquants &amp; Avaries _____ Taxe à l'essieu _____ Taxe traversée _____ Autres frais _____ TOTAL (B) _____ A + B - TOTAL _____</p>
<p><b>7</b> CACHET DE LA DOUANE CUSTOM STAMP SURETY PERMIT ACQUIT A CAUTION ALLER 10 Signature _____</p>	<p><b>8</b> CACHET DE LA DOUANE CUSTOM STAMP ACQUIT A CAUTION RETOUR 11 Signature _____</p>	<p><b>9</b> CACHET DE LA DOUANE CUSTOM STAMP ACQUIT A CAUTION ALLER 12 Signature _____</p>	<p><b>10</b> CACHET DE LA DOUANE CUSTOM STAMP ACQUIT A CAUTION RETOUR 13 Signature _____</p>
<p><b>11</b> Expéditeur : SENDER</p>	<p><b>12</b> Commissionnaire : COMMISSIONNAIRE</p>	<p><b>13</b> Transporteur : CARRIER</p>	<p><b>14</b> Destinataire : DESTINATAIRE</p>

ANNEXE 9.II

PROJET

ARRETE DU MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS  
INSTITUANT L'OBLIGATION DE LA LETTRE DE VOITURE POUR  
LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES

Vu .....

Vu .....

Vu .....

LE MINISTRE DES TRANSPORTS ET DES TRAVAUX PUBLICS ARRETE :

ARTICLE 1er - CONDITIONS D'ETABLISSEMENT DE LA LETTRE DE VOITURE

1. ENVOI SIMPLE

L'établissement d'une lettre de voiture est obligatoire pour les transports pour compte d'autrui, lorsqu'ils concernent des envois d'au moins 150 kilomètres ou lorsque ces transports, bien que ne remplissant pas les conditions de distance ainsi fixées, sont soumis à la tarification obligatoire.

Pour l'application des dispositions qui précèdent, il sera donné au terme "envoi" le sens qui résulte de la définition suivante :

"L'envoi" est la quantité de marchandises mise effectivement à la disposition d'un transporteur unique ou d'un commissionnaire de transport unique, dont le transport est demandé par un même expéditeur pour un même destinataire, et faisant l'objet d'une seule déclaration d'expédition et d'un même contrat de transport. Cette mise à disposition doit permettre au transporteur et au commissionnaire de transport l'enlèvement immédiat de l'envoi dans sa totalité.

Il est obligatoirement établi une lettre de voiture pour chacun des envois se trouvant à bord d'un même véhicule. Lorsqu'un même envoi est réparti entre le camion et la remorque, il est établi une seule lettre de voiture.

## 2. ENVOIS FRACTIONNES

Afin d'éviter les difficultés pour le contrôle, dans le cas d'un envoi dont le transport nécessite la mise en circulation de plusieurs véhicules, l'établissement de la lettre de voiture est obligatoire pour chaque partie de l'envoi sus mentionné. Chaque lettre de voiture établie doit en outre faire référence aux lettres afférentes aux autres fractions de l'envoi.

## 3. ENVOIS DE GROUPE

Dans le cas d'envoi ayant fait l'objet d'un groupage préalable par un commissionnaire de transport et ayant donné lieu à l'émission d'un bordereau de groupage, il est établi dans les mêmes conditions que pour les envois simples, une seule lettre de voiture pour les envois ainsi groupés, lorsque leur poids total est égal ou supérieur à 3 tonnes. Cette lettre de voiture doit alors viser le bordereau de groupage.

## ARTICLE 2 - COMPOSITION DES DOCUMENTS

1. Chaque lettre de voiture est composée d'une liasse de cinq feuillets de couleur différente et destinés respectivement :

- à l'expéditeur (vert),
- au destinataire (jaune),
- au contrôle (bleu),
- à la livraison (rose),
- à la souche (bleue).

Le cinquième feuillet qui constitue la souche est conservé par l'Office National des Transports en même temps que le pied de souche.

2. Après exécution du transport, le feuillet contrôle est adressé dans les trente jours qui suivent la livraison de la marchandise à la Représentation de l'Office National des Transports qui a délivré la lettre de voiture.

3. Les lettres de voiture reçoivent à l'impression une numérotation en continu.

Chaque lettre de voiture reçoit un numéro de six chiffres accompagné d'une lettre de série : chiffres et lettres sont pris dans l'ordre naturel des nombres et des lettres de l'alphabet sans discontinuité.

Les différents feuillets de la liasse sont distingués par leur couleur.

4. L'édition des lettres de voiture, les conditions de leur mise à disposition et de leur délivrance aux transporteurs, sont assurées, sous le contrôle du Ministre des Transports et des Travaux Publics par l'Office National des Transports, dans les conditions fixées ci-après.
5. Le modèle de lettre de voiture proposé par l'Office National des Transports et annexé au présent arrêté est approuvé.

### ARTICLE 3 - CONDITIONS D'UTILISATION DE LA LETTRE DE VOITURE

1. L'Office National des Transports assure la remise des lettres de voiture aux transporteurs.
2. Avant tout commencement d'exécution d'un transport, la lettre de voiture qui a été délivrée par l'O.N.T. doit être signée par l'expéditeur et le transporteur et être remplie pour ce qui concerne au moins :
  - a) le lieu et la date de l'établissement du document,
  - b) le nom et l'adresse de l'expéditeur,
  - c) le nom et l'adresse du transporteur,
  - d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison,
  - e) le nom et l'adresse du destinataire,
  - f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue,
  - g) la désignation générique de la marchandise,
  - h) le nombre de colis, leurs marques particulières et leurs numéros,
  - i) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise,
  - j) le poids taxable,
  - k) le ou les points de passage de frontières convenus pour le transport,
  - l) les instructions requises pour les formalités de douane et autres,
  - m) les mentions relatives à l'intervention d'un auxiliaire et transport.

Après exécution du transport et avant d'adresser le feuillet contrôle à la Représentation compétente de l'O.N.T. comme il est dit à l'Article 3 ci-dessus, ce feuillet ainsi que le feuillet souche doivent être complétés par les renseignements ci-après :

- a) le ou les distances tarifaires,
  - b) le ou les points de passage de frontière empruntés sur la base desquels la distance tarifaire a été calculée,
  - c) la mention du tarif appliqué ou du numéro d'un contrat particulier, éventuellement, les autres conditions ayant des conséquences sur le calcul du prix de transport,
  - e) le prix du transport définitif, les frais accessoires, ainsi que la rémunération des prestations complémentaires et autres débours engagés par le transporteur, avec indication de la monnaie utilisée.
- Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

3. L'Office National des Transports tient une comptabilité des lettres de voiture remises.

4. Les Représentants Régionaux de l'Office National des Transports procèdent à la vérification des feuilles contrôle qu'ils ont respectivement reçues.

Les infractions éventuelles relevées et les sanctions proposées sont communiquées tous les mois au Directeur Général de l'O.N.T. qui les porte à la connaissance des Représentants Régionaux de l'Office National des Transports concernés, avec les instructions nécessaires pour ce qui concerne les sanctions et les mesures de redressement à prendre.

**10. LES ENTREPOTS MALIENS A L'ETRANGER**

## 10. LES ENTREPOTS MALIENS A L'ETRANGER

Le voyage qui a été fait aux Entrepôts Maliens du Sénégal : EMASE, du Togo : EMATO et de la Côte d'Ivoire : EMACI avait pour objet de s'informer sur les différents aspects du transport maritime grâce auquel le Mali importe et exporte l'essentiel de ses marchandises, sur les opérations intermédiaires entre le transport maritime et le transport ferroviaire ou routier qui lui fait suite.

M. Kalilou SANOGO, au titre de responsable Cellule du transport maritime et aérien, a établi le rapport du voyage. On va en reprendre la substance ci-après.

Comme pour les autres transports dont la Cellule a à connaître, il s'agit de discerner les informations caractéristiques, de les présenter selon le même schéma autant que possible, et de les fournir, par la suite, de façon régulière, dans le document "Données actuelles sur les transports en République du Mali" ou, de façon exceptionnelle, dans des études particulières qui pourront être demandées par la Direction de l'O.N.T.

En considérant l'évolution des importations et des exportations Maliennes depuis 1977, dans les ports à l'étranger, on constate que :

- le volume total du trafic (importations et exportations) est assez stable, aux environs de 550 000 tonnes par an,
- si le total reste assez stable, les composantes, par contre, varient : les exportations ont baissé de près de 50 %, alors que les importations ont été augmentées du tonnage correspondant à cette baisse. De la sorte, alors que quantitativement, en 1977, les exportations représentaient la moitié des importations, en 1980 elles n'en représentent plus que le quart,
- la part de Dakar a tendance à baisser et celle d'Abidjan à augmenter, mais seulement d'une partie de la baisse de Dakar. L'autre partie transite, depuis quelques années, par Cotonou et, surtout, Lomé.

### a. Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE)

Les frais portuaires de Dakar sont inférieurs à ceux d'Abidjan : le chiffre de 64 % (à vérifier) a été avancé.

Mais cet avantage est lourdement contrebalancé par :

- les délais de stationnement des marchandises : les EMASE établissent des statistiques spectaculaires sur ce point :

. SOCOPA0	: temps d'attente moyen 60 jours
. Manutention Africaine	: temps d'attente moyen 89 Jours
. Autres transitaires	: temps d'attente moyen 85 jours

Ces statistiques, cependant, sont incorrectes dans la mesure où elles mélangent des temps normaux et des temps exceptionnels provenant de litiges, temps qu'il convient de séparer et de traiter séparément. Il semble convenable d'admettre qu'au-delà de 90 jours, les marchandises doivent être considérées en souffrance et faire l'objet de relevés spéciaux et de démarches appropriées, la Direction Générale de l'O.N.T. étant saisie et éventuellement appelée à l'aide.

A titre de première approche, on a refait les calculs des temps d'attente moyens en éliminant seulement les temps supérieurs à 200 jours, et les chiffres ci-dessus deviennent :

- . SOCOPAO : temps d'attente moyen 41 jours
- . Manutention Africaine : temps d'attente moyen 24 jours
- . Autres transitaires : temps d'attente moyen 63 jours

Ces chiffres, quoique élevés, sont déjà meilleurs. M. SANOGO établit, dans son rapport de mission, les chiffres basés sur une mise en souffrance à partir de 90 jours.

- le manque de disponibilité des wagons de la part de la Régie de Chemins de Fer du Sénégal, provenant de la discordance assez inévitable entre la productivité de la R.C.F.S. et sa capacité à offrir des wagons, et la demande malienne discontinue car fonction des exportations ou des arrivées de navires : ces temps derniers, l'offre R.C.F.S. s'est un peu améliorée, mais c'était en raison d'une baisse de son trafic général. En temps normal, on se trouvera ramené au problème précédent, lié à la rigidité ferroviaire.

Il conviendra donc de tenir des statistiques du temps moyen d'attente des wagons demandés à la R.C.F.S., en éliminant bien entendu, comme pour les transitaires, les affaires exceptionnelles ou litigieuses, qui doivent être signalées mais traitées à part.

- le manque de cohérence entre la tarification de la R.C.F.S. sur la partie sénégalaise du parcours et celle de la R.C.F.M. sur la partie malienne, la tarification R.C.F.S. étant beaucoup plus élevée, plus fréquemment réajustée et, à l'occasion, appliquée de façon malencontreuse.

Le tarif de transport R.C.F.S. d'un wagon de riz était, hors du présent rapport, de 11 000 F.CFA la tonne : si, pour compléter le chargement incomplet d'un wagon, quelques kilos de marchandises diverses sont ajoutés, la tarification de l'ensemble passe à 37 000 F.CFA la tonne.

Il y a naturellement des raisons à cette façon d'agir, mais compte tenu des structures respectives de l'offre R.C.F.S. et de la demande malienne, une plus grande compréhension et des aménagements appropriés pourraient permettre de mieux utiliser les wagons disponibles (la R.C.F.S. manque de certains wagons tels que des plateformes surbaissées), d'améliorer la rotation et les délais et, partant, de récupérer une partie du trafic qui transite par d'autres ports.

- une liaison qui n'est pas toujours parfaite entre les actions du port de Dakar et les EMASE, notamment en ce qui concerne l'accostage des navires au môle 3 (5 000 t), les extraportages, l'utilisation de la place mise à la disposition des EMASE par le port, etc.

Il s'agit moins de points de doctrine que de difficultés ponctuelles qui appellent un contact permanent entre les parties concernées, une rédaction plus adaptée des documents de voyage et une transmission plus rapide de ces documents aux EMASE, problème qui se pose aussi dans les autres ports. On y reviendra plus loin.

- un certain laxisme de la douane qui ne devrait pas signer de titres de sortie sans le bon d'enlèvement des EMASE, autrement dit une tendance éventuelle à ignorer les EMASE.
- plus généralement, il est souhaitable qu'une concertation permanente et positive s'instaure entre les différents opérateurs : EMASE, R.C.F.S., Port, Douanes, Transitaires, Armateurs, Acconiers, pour que chacun effectue la partie de la tâche qui lui incombe, sans retard inutile parce que, par exemple, il n'a pas été prévenu à temps, sans taxation inutile parce que, par exemple, le manque de wagon allonge le temps de magasinage, avec une certaine harmonisation des différentes taxations, avec un faisceau de dispositions pour favoriser l'accélération des opérations, etc.

#### b. Entrepôts Maliens au Togo (EMATO)

La création des Entrepôts Maliens au Togo est récente et, de ce fait, ces entrepôts sont les mieux équipés, tant en ce qui concerne le magasin lui-même, que les bureaux, les moyens de manutention, les terre-pleins et même la situation dans l'enceinte du port de Lomé.

Les Autorités Togolaises paraissent désireuses de promouvoir le rôle de transit de leur pays en favorisant au maximum la rapidité des différentes opérations douanières et portuaires. Le rapport de M. SANOGO fait état des aménagements à apporter à la convention qui lie les EMATO au port de Lomé, aménagements qui ne devraient pas être entravés par un formalisme fâcheux.

A leur sortie du port, les marchandises, essentiellement à destination des 6ème et 7ème régions, sont acheminées par route par des transporteurs routiers ghanéens, togolais ou béninois, voire nigériens. Les transporteurs maliens sont pratiquement absents de cette relation : c'est ainsi qu'en 1983, on a dénombré, à destination du Mali :

- 138 véhicules togolais
- 30 véhicules voltaïques
- 29 véhicules nigériens
- 10 véhicules ghanéens
- 7 véhicules maliens
- 6 véhicules nigériens
- 5 véhicules ivoiriens

sur 225 véhicules

A titre d'information, pour les autres pays, le nombre de véhicules relevés avait été de :

- 2 086 véhicules pour le Niger,
- 649 véhicules pour la Haute Volta,
- 160 véhicules pour le Bénin.

La Douane Togolaise est soucieuse que les marchandises qui sortent du port de Lomé à destination des pays voisins, ne soient pas réintroduites frauduleusement au Togo, en exemption des droits : un système de convois de véhicules (3 par jour) sous la vigilance d'une petite équipe de douaniers, amène les véhicules jusqu'à la frontière, tout en leur permettant de franchir sans encombre les différents contrôles de la police ou de la gendarmerie.

Restera, pour ces véhicules, à traverser sans ennui la Haute Volta, le Niger et le Mali.

Il se pose en outre des problèmes de taxation qu'ont à payer les transporteurs routiers :

- Taxe d'Entretien Routier du Togo : initialement 25 000 F.CFA par voyage, récemment portée à un forfait de 140 000 F.CFA par trimestre,
- Taxe de Fonds de Garantie Routier, sur la base de 0,50 % de la valeur CAF des marchandises transportées, taxe perçue par chaque pays que le transporteur traverse.

Ces taxes, qui ont un peu un effet dissuasif, et le niveau insuffisant de la tarification routière malienne, raisons auxquelles s'ajoute le poids des habitudes qu'on ne change pas facilement, expliquent le peu d'empressement des transporteurs routiers maliens à exploiter la voie togolaise.

Il y a certainement là un problème auquel il est souhaitable d'apporter une solution, d'abord pour l'approvisionnement des 6ème et 7ème régions, mais aussi pour d'autres régions, en faisant le calcul du coût de transport compte tenu des temps d'attente dans les autres ports, des taxes à acquitter et de l'intérêt, pour le Mali, de disposer d'un bon réseau de voies d'approvisionnement alternatives. Les importateurs devraient être sensibilisés à cet aspect des choses.

C'est à ce prix que la rapide montée du trafic par Lomé, rapide mais qui ne porte encore que sur 6 % de l'ensemble du trafic, pourra se poursuivre.

#### c. Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI)

Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI) sont le fruit de la coopération ivoiro-malienne et traitent le plus gros volume de fret, à l'importation et à l'exportation. Ils ont un effectif de 18 personnes, contre 7 à Lomé et 12 à Dakar.

Outre le magasin et le terre-plein EMACI, les EMACI disposent, dans l'enceinte du port, à titre de locataires, du magasin 14 permettant de stocker 10 000 tonnes, ce qui porte la capacité totale de stockage à 20 000 tonnes environ. Le magasin 14 fait suite au quai 14, où les navires accostent pour décharger les marchandises à destination ou en provenance du Mali, lorsque les quantités sont égales ou supérieures à 500 tonnes (ce qui correspond à la capacité de déchargement d'un navire conventionnel en un jour). Ce chiffre est à rapprocher des 5 000 tonnes de Dakar : les deux chiffres ne sont pas homogènes.

Les EMACI participent aux réunions quotidiennes à la capitainerie du port, pour prendre les dispositions opportunes en vue de l'accostage et du déchargement des navires annoncés, la balance étant faite entre les frais d'accostage au quai 14 et les frais d'extraportage en cas de non accostage à ce quai. En outre, une fois par semaine, les EMACI se préoccupent de recenser, dans tous les magasins, les marchandises maliennes qui peuvent s'y trouver, qu'on soit ou non en possession du manifeste.

En ce qui concerne la Douane Ivoirienne, les procédures sont assez rapides et les D 25 sont généralement levés dans les 3 ou 4 jours.

Les problèmes auxquels sont confrontés les EMACI, mis à part les cas de litiges, sont :

- la transmission insuffisamment rapide des documents de voyage, ce qui ne permet pas de prendre toujours à temps les dispositions requises pour l'évacuation rapide des marchandises et l'élimination des taxes et frais de magasinage inutiles.

Le transport de bout en bout tend à se développer, et la procédure du Connaissance Direct Aller se substituant au Connaissance Original, permet de transférer à destination, mais dans les entrepôts du transitaire, les opérations douanières autrement effectuées à Abidjan : il s'ensuit le gain de temps correspondant<sup>1</sup>.

Par contre, la responsabilité de l'armateur s'étendant jusqu'au lieu de destination, elle porte aussi sur la partie de transport effectuée par route, alors que cet armateur n'est pas maître de choisir son transport routier, celui-ci lui étant imposé par l'O.N.T. Il doit donc s'assurer à ce titre, et souvent au prix fort, alors que le transporteur routier aura peut-être, de son côté, assuré la marchandise. Il y a là une indétermination juridique et éventuellement un coût additionnel qui appellent une remise en ordre.

En s'en tenant aux procédures classiques, les choses seraient bien facilitées si le chargeur, ou l'armateur, pouvaient envoyer aux Entrepôts Maliens, dès le départ, une copie du Connaissance, même si cette copie n'avait qu'une valeur informative (et non contractuelle). Indépendamment des moyens privés de transport rapide, tels que D.H.L., les techniques modernes de télécopie doivent permettre de trouver une solution à la lenteur d'un circuit, dont le passage par la Banque, bien qu'il soit fondamental, n'a pas de raison de contrarier l'information, à titre prévisionnel, des Entrepôts Maliens.

<sup>1</sup> Toutefois, les containers doivent être retournés impérativement sous 48 heures.

Les armateurs ne paraissent pas, a priori, pressés de modifier leurs comportements traditionnels, mais c'est l'intérêt du Mali, d'une façon ou d'une autre, d'accélérer la transmission de l'information. Il s'agit d'éviter le plus de frais et de détails inutiles et même, si l'importateur a des difficultés à réunir les capitaux, de faciliter son action en le prévenant à l'avance de l'arrivée de ses marchandises.

- l'évacuation des containers : en 1983, 1 200 containers ont été transportés par route d'Abidjan à Bamako, mais les transporteurs maliens ne sont pas intéressés par ce genre de transport et, lors de la rédaction de ce rapport, une soixantaine de containers étaient en souffrance, faute de transporteur.

Pourquoi ?

Essentiellement parce que l'actuel tarif de transport routier est trop faible et qu'il n'est pas modulé en fonction de la marchandise transportée. Déjà, en 1981, le rapport "Taxe à l'Essieu" suggérait d'augmenter les tarifs routiers de 19 %.

La réplique des transporteurs routiers à la tarification insuffisante est, en dehors de tout trafic parallèle, la surcharge qui s'avère toujours dangereuse et ruineuse, notamment pour le réseau routier, sans parler des accidents.

Il s'y ajoute qu'en ce qui concerne les containers, comme ceux-ci ont un certain volume qui interdit d'en charger plus de deux sur le même véhicule, la charge transportée est, par la force des choses, limitée au poids de deux containers. D'une part, cette limite est bien inférieure à ce qui est habituellement chargé sur les véhicules et, d'autre part, lorsque les containers n'atteignent pas la limite de poids autorisée par container (12 t) la tarification étant faite au poids et non au container, le transport ne présente aucun intérêt.

La conclusion ne fait aucun doute :

- . revoir la tarification : l'augmenter et la moduler,
- . tarifier le transport des containers au container et non au poids.

Bien entendu, si de telles mesures, absolument indispensables étaient prises, elles devraient être accompagnées de mesures tendant fortement au respect des poids et dimensions autorisés.

- le tarif des opérations de manutention portuaire qui est appliqué aux EMACI est le tarif maximum, ce qui a conduit à lancer un appel d'offres pour les quelques 250 000 tonnes qu'il s'agit de manipuler par an.

Il sera sans doute souhaitable de retenir non la meilleure offre, mais les 2 ou 3 meilleures, afin d'éviter de concéder un monopole qui ne tarderait pas à recréer, sous une forme ou sous une autre, les mauvaises conditions actuelles.

En outre, comme cela est apparu lors de la visite du navire roulier, l'armateur peut avoir ses propres manutentionnaires et ses propres contraintes techniques de chargement ou de déchargement, le conduisant à récuser a priori les manutentionnaires qui auront été sélectionnés par les EMACI. D'où la nécessité d'une collaboration avec l'armateur.

Pour apprécier correctement le service proposé par les uns et les autres, il importe donc d'être aussi bien informé que possible.

Il sera donc demandé à tous les Entrepôts Maliens à l'étranger de transmettre à Bamako les mêmes informations. Une instruction dans ce sens est jointe en annexe, à l'intention du Responsable Transport Maritime de la Cellule, pour qu'il élabore un projet d'états à remplir régulièrement par les différents Entrepôts Maliens et à envoyer à Bamako où ils seront traités par la Cellule.

- Transport International Routier (Carnet T.I.R.). La procédure du Carnet T.I.R. qui serait pourtant d'un grand avantage pour les pays enclavés dont les approvisionnements et les exportations transitent nécessairement par d'autres pays, ne fonctionne pas encore correctement en Afrique et, en particulier, entre le Mali et ses voisins.

C'est une lacune à laquelle il conviendrait de porter remède rapidement et on ne peut que rappeler l'intérêt qu'aurait le Mali à s'affilier à l'Union Internationale des Transports Routiers I.R.U., Centre International, Genève (Suisse), qui a été à l'origine du Carnet T.I.R. en Europe et qui est parfaitement qualifiée pour fournir au Mali toutes les informations utiles à sa démarche.

ELABORATION DES STATISTIQUES D'OPERATIONSDES ENTREPOTS MALIENS A L'ETRANGERI N S T R U C T I O N  
=====

La visite des Entrepôts Maliens à l'étranger : DAKAR, LOME et ABIDJAN a permis de constater qu'au delà des conditions particulières de chacun d'entre eux, ils concourent tous à l'approvisionnement du Mali et à ses exportations : il s'agit de faire en sorte que le système "tourne" le mieux possible et au moindre coût.

Dans chacun des ports visités, et pour des raisons diverses, il est apparu qu'il était difficile de mobiliser les véhicules : trains ou semi-remorques automobiles. A LOME, la difficulté est surtout que les transporteurs Maliens sont absents du trafic.

Dans tous les cas, il y a des problèmes de tarification des prestations portuaires, qu'il s'agisse du Port lui-même, des manutentionnaires ou des magasins.

Les prestations des Transitaires et des Compagnies de Navigation sont indispensables, mais il est important de bien les cerner. Ce point à lui seul mériterait une étude.

Enfin, il y a le comportement de la Douane, qui ne doit pas être une cause d'allongement inutile des délais, en attendant que la mise en vigueur du Carnet T.I.R. limite ce problème à BAMAKO.

De ces considérations, il résulte que de nombreux éléments doivent être saisis systématiquement. S'il est possible d'informatiser le traitement de l'information, importations et exportations devront faire l'objet d'exploitations spéciales.

Je vous invite donc à élaborer le tracé d'Etats qui devront être remplis par les Entrepôts Maliens à l'étranger et envoyés régulièrement à BAMAKO, en principe tous les mois. Ces Etats devront pouvoir être examinés à mon prochain voyage, en Juin.

L'idéal serait de ne demander qu'un seul Etat : peut-être en faudrait-il 2 ou 3, mais plus serait trop. Quoi qu'il en soit, chaque opération devra apparaître individuellement, donc pas de regroupement d'opérations, mais une ligne par opération.

Pour chaque opération, devront apparaître les éléments fondamentaux suivants :

- nature du produit, en clair et en code ( RCFM aménagé )
- origine
- port d'embarquement
- date d'embarquement
- nom du navire, Compagnie, nationalité
- môle d'accostage

... / ...

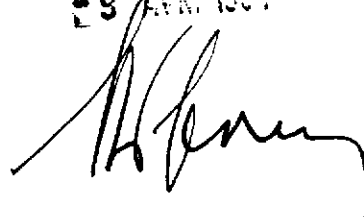
- poids de la marchandise
- nom du Chargeur ou de l'Exportateur
- nom du Transitaire
- nom du Destinataire et/ou du l'Importateur
- date d'arrivée au port, qui sera confondue avec celle de mise à quai, sauf incident à mentionner alors en observation
- divers frais encourrus au port par la marchandise
  - manutention
  - magasinage
  - autres ( détailler )
- temps d'attente au port ( réfléchir à cette notion qui peut impliquer plusieurs causes et notamment le temps d'attente des wagons ou des camions ou attelages, la douane, des litiges, etc)
- date d'évacuation : mise sur wagon ou véhicule routier
- coût du transport ferroviaire ou routier
- date d'arrivée à BAMAKO

La dernière indication et, éventuellement, l'avant dernière pourront ne pas être données par les Entrepôts Maliens à l'étranger.

Consulter, à l'occasion un Directeur d'Entrepôt Malien à l'étranger pour qu'il donne aussi son avis.

Un seul Etat serait le mieux. Si plusieurs Etats sont nécessaires, la séquence des lignes devra être la même et un système de rapprochement devra être indiqué.

Si possible, m'envoyer un Projet, avec vos remarques.

19 JAN 1961  


Albert VIGNOLES

**11. SITUATION FINANCIERE DE LA MISSION**

## 11. SITUATION FINANCIERE DE LA MISSION

Dans la Convention d'Assistance conclue entre l'O.N.T. et le BCEOM, l'estimation des dépenses a été faite dans les annexes I et II. L'Annexe I donnait les rémunérations du Chef de Mission et de l'Analyste Transports, ainsi que les frais de fonctionnement de la Cellule, ensemble 82 375 000 F.CFA. L'Annexe II détaillait les seuls frais de fonctionnement de la Cellule en 13 postes, dont le dernier était réservé aux imprévus, évalués à 10 % des frais de fonctionnement.

Il n'y a pas d'observation à faire sur les rémunérations des experts sauf que l'incidence de l'érosion monétaire n'a pas été prévue de façon spécifique et qu'elle vient donc en concours avec celle qui affecte les frais de fonctionnement. Comme l'incidence globale de l'érosion monétaire sera de l'ordre de 3 500 000 F.CFA le poste "Imprévus" est, de ce seul fait, entièrement absorbé.

Or il y a eu des imprévus en ce qui concerne les frais de fonctionnement de la Cellule. Ils sont évoqués ci-après et, pour plus de clarté, on a regroupé les divers postes de frais quelque peu épars en 4 grandes rubriques :

### a. Voyages internationaux

Les frais annexes (de l'ordre de 1 000 000 F.CFA) n'ont pas été prévus et le déficit est d'environ 750 000 F.CFA. Le Chef de Mission aurait pu réduire le nombre de ses voyages, mais les Autorités Maliennes ont préféré pour les raisons exposées plus loin que la totalité des voyages soit maintenue.

### b. Véhicules

6 000 000 F.CFA étaient prévus pour l'achat des 2 véhicules (505 et R12) : 5 125 000 F.CFA environ y ont été consacrés, compte tenu des frais de douane, laissant un solde positif de 875 000 F.CFA.

5 000 000 F.CFA étaient prévus pour l'entretien et le fonctionnement de ces véhicules : 4 070 000 F.CFA étaient déjà dépensés à fin Août 1983, ne laissant jusqu'à la fin de la mission qu'un solde de 925 000 F.CFA environ auquel on peut ajouter le solde de 875 000 F.CFA au titre de l'achat des véhicules, soit, ensemble 1 800 000 F.CFA.

Malgré le refus opposé, pour cause d'insuffisance de budget, à la demande et allocation d'examen des Cadres Maliens, le poste est en déficit de plus de 1 500 000 F.CFA.

### c. Enquêtes

10 950 000 F.CFA ont été prévus au titre des enquêtes sur le territoire de la République du Mali et à l'extérieur, et au titre, également, d'indemnités et frais de déplacement des Cadres Maliens.

A fin Août 1983, plus de 4 000 000 F.CFA (chiffre largement dépassé depuis) ont été consacrés à l'enquête fluviale et à des indemnités aux Cadres Maliens à hauteur de plus de 250 000 F.CFA, auxquels doivent être ajoutés 500 000 F.CFA environ d'indemnités au titre de la remise en ordre des archives.

En outre, le 7 Octobre 1983, la demande urgente d'indemnités aux Cadres Maliens de 2 375 000 F.CFA a porté le total des dépenses faites à plus de 7 000 000 F.CFA, auxquels se sont ajoutées les dépenses du voyage aux Entreprises Maliens de l'étranger : EMASE, EMACI et EMATO.

#### d. Fonctionnement de la Cellule

3 200 000 F.CFA ont été prévus au titre des fournitures courantes et des éditions et rapports périodiques.

Ce montant a été largement dépassé, pour les raisons principales suivantes :

- remise en ordre des archives de la Division Contrôle Technique et Circulation Routière. Les frais importants (primes et achats de matériels) qui ont été consentis étaient tout à fait nécessaires dans la perspective d'une mobilisation de l'information que la division a la vocation de fournir dans la ligne de l'action impartie ;
- création d'un Centre de Documentation : 1 500 000 F.CFA y ont été consacrés, en bibliothèques et documents divers ;
- remise en état d'appareils de duplication ;
- paiement de factures très élevées de téléphone et d'électricité.

Ces dépenses sont certainement regrettables, mais il n'est pas toujours possible d'éviter de tels incidents de parcours.

En contre partie, il faut signaler que l'O.N.T. a pris à sa charge le réaménagement de bâtiments de la Division Contrôle Technique et Circulation Routière, y compris la construction de la salle des fichiers Cartes Grises, ce qui a représenté une dépense de l'ordre de 7 500 000 F.CFA.

En outre, l'O.N.T. envisage de décharger le budget "Fonctionnement de la Cellule" d'une somme de 1 500 000 F.CFA correspondant à la création du Centre de Documentation.

Mais en attendant que cette décision ait pu se concrétiser, le poste "Fonctionnement de la Cellule", déjà déficitaire à fin Août 1983 de 800 000 F.CFA est déficitaire de plus de 2 500 000 F.CFA à la fin de la mission.

Au total, compte tenu de dépenses supplémentaires qui ont dû être engagées et, surtout, de l'incidence de la révision des prix estimée à 3 500 000 F.CFA une demande d'autorisation complémentaire de 5 250 000 F.CFA sous forme d'avenant devait être présentée à la Banque Mondiale, ce qui représentait, par rapport à l'ensemble du budget de la mission un supplément de 6 %.

M. le Coordinateur du 4ème Projet Routier, dans lequel se situe la Convention d'Assistance du BCEOM à l'O.N.T. a été saisi de la question par M. le Directeur Général de l'O.N.T. Il a indiqué que le dépassement prévu pourrait se situer dans l'ordre des dépassements admissibles sans que la procédure, assez lourde administrativement, d'établissement et d'acceptation d'un avenant ait à être engagée.

C'est dans le cadre de cette position qu'une demande de l'O.N.T. a été faite au BCEOM pour que les voyages prévus du Chef de Mission ne soient pas modifiés, l'O.N.T. s'attachant, de son côté à éviter toute dépense supplémentaire importante, compte non tenu des travaux, notamment de recherche, d'élaboration du rapport et d'édition qui ont dû être faits à Paris.

12. QUESTIONS DIVERSES

## 12. QUESTIONS DIVERSES

### 1. RECHERCHE D'HARMONISATION ENTRE L'O.N.T., la R.C.F.M., LA D.N.A.E. ET LES DOUANES

Plusieurs réunions ont eu lieu au cours de la mission, avec les organismes ci-dessus mentionnés, afin de rechercher si une harmonisation des procédures et des documents était possible. Des comptes rendus ont été établis. En voici l'essentiel, pour ce qui concerne plus spécialement la R.C.F.M. et l'O.N.T. :

- D'une part, une uniformisation des nomenclatures douanière et de la R.C.F.M. est impossible, parce que les logiques de ces nomenclatures sont différentes.

Par contre, une table (informatique) de passage de l'une à l'autre pourra être établie.

- D'autre part, la nomenclature de la R.C.F.M. conçue en fonction des impératifs de chargement et de transport, peut tout à fait convenir au transport des marchandises par la route. Il est donc souhaitable qu'un accord intervienne sur une utilisation par la route de la nomenclature du fer.
- Par ailleurs, la R.C.F.M. s'est rendu compte des limitations actuelles de sa nomenclature, du fait des simplifications qui lui ont été apportées.

Une autre colonne lui est ajoutée et c'est sur cet élément que doivent se concentrer les efforts d'harmonisation entre la route et le fer, d'un côté, les douanes et la D.N.A.E. de l'autre.

### 2. MANQUE DE STABILITE DES EFFECTIFS QUALIFIES

Ce problème est tout à fait général et pour cette raison, sa solution ne pourra pas être immédiate.

Mais il est impératif que l'attention des activités responsables soit attirée sur l'inconvénient pour la marche des services et l'extraordinaire déperdition au niveau du pays que représente le fait que les cadres prennent leurs fonctions, commencent à s'adapter aux problèmes et, peu de temps après, partent vers de nouvelles fonctions où le même cycle ne manquera pas de se reproduire.