

PROJET SECTORIEL DES TRANSPORTS DU MALI

**ETUDE POUR UN SERVICE DE
CAMIONNAGE PLUS EFFICACE AU MALI**



RAPPORT FINAL

**BUREAU D'INGÉNIERIE ET DE MANAGEMENT – BIMAN – SARL
BPE-2932 Z.I. BAMAKO Tél./Fax (223) 224 79 66 Cell. (223) 277 15 23**

Mai 2003

TABLE DES MATIERES

Liste des abréviations.....	3
PRÉAMBULE.....	5
I - INTRODUCTION	6
II - DEROULEMENT DE L'ETUDE	8
III - LE CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE	10
IV - L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORTS.....	34
V - ORGANISATION DE LA PROFESSION.....	123
VI - COUTS ET TARIFS DE CAMIONNAGE.....	142
VII - LA COMPÉTITIVITÉ DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT DE LA FILIÈRE COTON	160
VIII - PLAN D'ACTION DES MESURES PROPOSEES.....	170
IX - CONCLUSION GENERALE.....	175
X - ANNEXES.....	176
Références bibliographiques.....	229

Liste des abréviations

APBEF	Association Professionnelle des Banques et Etablissements Financiers
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne
AV	Association Villageoise
BIMAN	Bureau d'Ingénierie et Management
CAF	Coût Assurance Fret
CAHT	Chiffre d'Affaires Hors Taxe
CCIM	Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali
CEDEAO	Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest
CF	Contribution Forfaitaire
CG	Carte Grise
CMDT	Compagnie Malienne pour le Développement Textile
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
COMANAV	Compagnie Malienne de Navigation
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
CT	Carte des Transports
CTFM	Compagnie des Transporteurs Fluviaux de Mopti
CTR	Coopératives des Transporteurs Routiers
CV	Carte de Voirie
DD	Droit de Douane
DNAC	Direction Nationale de l'Aviation Civile
DNAMR	Direction Nationale de l'Agriculture et d'appui au monde rural
DNT	Direction National des Transports
DNTP	Direction Nationale des Travaux Publics
DTR	Droit de Traversée Routière
EMACI	Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
EMAGUI	Entrepôts Maliens en Guinée
EMASE	Entrepôts Maliens au Sénégal
EMATO	Entrepôts Maliens au Togo
EP	Entretien Périodique
GIE	Groupement d'Intérêt Economique
HUICOMA	Huilerie Cotonnière du Mali
IBIC	Impôt sur le Bénéfice Industriel et Commercial
IDA	International Développement Association
ISCP	Impôt Spécial sur Certains Produits
ITS	Impôt sur Traitements et Salaires
Km	Kilomètre
LV	Lettre de Voiture
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
OHVN	Office Haute Vallée du Niger
ONAP	Office National des Produits Pétroliers
PC&AC	Permis de Conduire et Autorisation de Conduire

PC	Prélèvement Communautaire
PCS	Prélèvement Communautaire de Solidarité
PDUD	Projet de Développement Urbain et Décentralisation
PIB	Produit Intérieur Brut
PNIR	Programme National d'Infrastructures Rurales
PST	Projet Sectoriel des Transports
R	Réhabilitation
RCFM	Régie des Chemins de Fer du Mali
RS	Redevance Statistique
SARL	Société Anonyme à Responsabilité Limitée
SATIME	Syndicat Autonome des Transports Internationaux des Maliens de l'Extérieur
SMIG	Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti
SOMAFI	Société Malienne de Financement
STFM	Syndicat des Transporteurs Fluviaux de Mopti
STRIAM	Syndicat des Transporteurs Routiers pour l'Intégration Africaine
STUB	Syndicat des Transporteurs Urbains de Bamako
SYNTRUI	Syndicat des Transports Routiers Urbains et Interurbains du Mali
TA	Taxe d'Apprentissage
TIE	Transport inter-Etat
Tkm	Tonne-kilomètre
TL	Taxe de Logement
TRIE	Transit Routier Inter-Etats
TTC	Toute Taxe Comprise
TTR	Taxe sur les Transports Routiers
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UNCTRM	Union Nationale des Coopératives de Transports Routiers du Mali
VT	Visite Technique

PRÉAMBULE

Le transport est l'activité, qui permet le déplacement des biens et des personnes. Pour le faire au moindre coût et en toute sécurité, il a besoin :

- (i). de moyens adéquats (matériels et financiers)
- (ii). d'infrastructures et d'équipements viables (routes, voies ferrées, aéroports, gares...)
- (iii). de ressources humaines compétentes (professionnelles)
- (iv). d'une bonne organisation et d'une administration efficace (cadres institutionnels).

La politique actuelle du Gouvernement du Mali dans le secteur des transports s'inscrit dans le cadre de la 2^{ème} décennie des Transports et des Télécommunications en Afrique et de sa lettre de déclaration de politique générale dans le secteur des transports du 02 Novembre 1993. Elle vise l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement à moyen et long termes du secteur des transports par l'approfondissement des actions tendant à développer, sur une base saine, la concurrence entre les différents modes et entreprises de transport, à améliorer, par une politique adéquate d'entretien et de réhabilitation l'état des infrastructures existantes, notamment routières, ferroviaires et aéroportuaires et à poursuivre le désenclavement intérieur et extérieur du pays.

Pour mettre en œuvre cette politique et dans le contexte actuel de gestion du secteur à travers les seuls mécanismes du marché, le Gouvernement a conclu, déjà en 1994 avec la Banque Mondiale un Projet Sectoriel des Transports couvrant la période 1994 – 1998, puis prorogé jusqu'en 2003.

L'un des objectifs essentiels visés par ce projet en cours de finition, est l'amélioration de la compétitivité du transport routier de marchandises en vue de contribuer non seulement à accroître, de façon significative, l'efficacité économique globale de ce vaste pays doublement enclavé mais aussi à préparer les transporteurs maliens à relever les défis de la mondialisation de l'économie et de l'intégration sous – régionale (UEMOA et CEDEAO) et régionale (UNION AFRICAINE).

La présente étude, qui s'inscrit dans ce cadre, a été confiée au Bureau d'Ingénierie et de Management (BIMAN – SARL) par le Ministère chargé des Transports du Mali qui en assure la maîtrise d'ouvrage déléguée.

I - INTRODUCTION

Situé dans la partie Nord de l'Afrique de l'Ouest, le Mali est un vaste pays continental d'une superficie de 1 241 000 km² dont les 2/3 sont désertiques (Sahel et Sahara). Il est entouré de sept pays avec lesquels il partage plus de 7200 km de frontières. Bamako, la capitale économique et politique du pays est situé à près de 1000 km de Conakry, le port maritime le plus proche.

Le Mali est donc caractérisé par son double enclavement (intérieur et extérieur) qui rend son développement socio-économique tributaire des transports et particulièrement des transports de marchandises.

La population, peu dense et clairsemée surtout au Nord, est évaluée à environ 10 millions d'habitants en 1998 avec un taux de croissance moyen de 2,2% par an. La densité moyenne est de 8 hts/km², avec 26 hts/km² à Ségou et moins d'un ht/km² à Kidal.

L'histoire des transports du Mali est intimement liée à son histoire socio-économique et politique. En effet, avant la colonisation, les transports dans la région de l'actuel Mali ont évolué au gré des différents espaces socio-politiques, notamment les Empires et les Royaumes, qui ont forgé au fil des âges son histoire. Des échanges se sont développés tant à l'intérieur des Empires et des royaumes qu'avec l'extérieur, notamment le Maghreb.

Les moyens de transports utilisés alors, étaient l'homme et l'animal sur des chemins piétonniers et chameliers des Savanes et du Sahara et les pirogues sur les voies navigables naturelles (fleuves et rivières). Le volume des échanges était certes limité, mais répondait à des besoins vitaux de l'époque. Les biens échangés étaient les produits vivriers et artisanaux, à l'intérieur, et le sel, l'or et les esclaves avec l'extérieur (Maghreb, Europe et Amériques).

La période coloniale fut marquée par l'avènement de nouveaux types d'échanges entre la métropole et les colonies, échanges basés sur des moyens de transports modernes tels que: le train, l'automobile, l'avion et le bateau, d'une part et l'apparition à côté des transports locaux traditionnels, des transports de troupes et produits coloniaux de la métropole vers les colonies et inversement pour les produits vivriers et de rente, d'autre part.

De la période coloniale aux premières années d'indépendance de ce vaste pays continental, les transports furent dominés par le mode ferroviaire, qui assurait la presque totalité des transports internationaux; la voie ferrée Dakar - Bamako - Koulikoro (ou le Dakar - Niger), voie coloniale longue de 1298 km demeurant alors la seule liaison internationale viable permettant au Mali d'accéder à la mer et sans rupture de charge.

La fermeture momentanée de cette voie ferrée, suite à l'éclatement de la Fédération du Mali en 1960, qui entraîna une paralysie générale du système économique malien, a mis en évidence les conséquences désastreuses de la politique d'approvisionnement général du pays, alors axée sur le seul port de Dakar, obligeant du coup, les autorités de l'époque à concevoir une nouvelle stratégie d'approvisionnement du territoire national orientée vers la multiplication des débouchés maritimes; les ports d'Abidjan, de Conakry et de Lomé, pour ne citer que ceux-là, ayant été marginalisés à l'époque par manque d'infrastructures et de moyens de transports économiquement viables.

Le programme de construction d'infrastructures de communication, engagé alors dans le cadre du premier plan quinquennal (1961-65) pour assurer le désenclavement intérieur et extérieur du pays, s'est concrétisé par la réalisation d'un réseau de transport offrant de nouveaux débouchés maritimes, dont le plus important sera le port d'Abidjan situé à 1225 km de Bamako.

L'indice de mobilité-marchandises, l'un des plus faibles au monde est de 267 Tkm/1000 lts en 2000, dont les 80% au compte des échanges internationaux (Imports et Exports), les 20% restants revenant aux échanges nationaux.

L'isolement des zones d'échanges, les longues distances de transports entre les centres de production et de consommation et l'insuffisance d'infrastructures de transports viables rendent les coûts d'approche élevés et engendrent des distorsions temporaires et même permanentes sur les marchés des produits agricoles et des biens de consommation de première nécessité

D'une manière générale, le système actuel de transports au Mali se caractérise par la dominance des échanges de biens avec l'extérieur sur l'intérieur et celle des régions du Centre (Koulikoro, Bamako, Ségou et Mopti) et du Sud (Sikasso) sur les régions de l'Ouest (Kayes) et du Nord (Gao, Tombouctou, Kidal).

Le déséquilibre de mobilité né de cette situation, fait de ce vaste pays continental un espace économique dynamiquement bipolaire, dont un pôle réduit mais très actif avec une forte mobilité et relativement développé (régions du centre et du Sud) et un vaste pôle passif à très faible mobilité (régions de l'Ouest et du Nord), coupé du reste du pays pendant une bonne partie de l'année par manque d'infrastructures de transports pérennes, avec des populations qui vivent encore au seuil du 3^e millénaire, repliées sur elles-mêmes, se consacrant à des activités quotidiennes de subsistance soutenues par des traditions plusieurs fois millénaires.

C'est donc fort de ce constat, que la présente étude fut initiée pour trouver les voies et moyens permettant d'améliorer l'efficacité des services de camionnage au Mali, gage de tout développement durable de ce vaste pays continental.

Conformément aux termes de référence joints en annexe-1, l'étude s'articule autour de six points, à savoir:

- le cadre institutionnel et réglementaire, avec l'accent sur les organes de régulation et l'environnement général de l'activité de transport
- la demande de transport, son volume et sa répartition selon les marchés, les produits et les principaux axes de déplacement des marchandises
- l'organisation du transport et des transporteurs
- les déterminants des tarifs et coûts de transport et les politiques de réduction du coût du camionnage
- l'analyse de la chaîne de transport de la filière coton, principal produit d'exportation du Mali
- le plan d'action des mesures proposées.

II - DEROULEMENT DE L'ETUDE

L'objectif général visé par la présente étude, qui concerne les transports nationaux (interurbain et rural) et internationaux (inter-état et de transit) de marchandises est, d'une part, de définir un plan d'actions cohérent et réaliste pour promouvoir le développement efficient des transports et permettre aux exportations maliennes d'être compétitives sur le marché mondial et d'autre part, de définir un plan d'actions cohérent et réaliste permettant de disposer de services de camionnage plus efficaces afin de favoriser l'émergence d'une industrie des transports compétitive au Mali.

En particulier, l'étude devra permettre de parvenir à des recommandations pertinentes de réduction du coût du camionnage pour une plus grande compétitivité des activités économiques au Mali.

Pour la réalisation de l'étude dans le délai imparti, le Consultant a mobilisé une équipe pluridisciplinaire, composée d'experts et d'enquêteurs qualifiés. Au total, 17 personnes ont travaillé sur le projet.

L'étude s'est déroulée en quatre (4) phases :

- Collecte des données et analyse documentaire;
- Entretiens avec des experts du secteur et enquêtes sur le terrain;
- Analyse et traitement des données collectées ;
- Elaboration du rapport.

II. 1. Collecte des données et analyse documentaire

La collecte des données fut menée à Bamako auprès des services compétents de la DNT, de l'ONAP, de la DNTP, de la CMDT, de la DNAMR etc.

Les informations collectées ont concerné un ensemble de documents, dont la liste est donnée dans les références bibliographiques.

L'analyse des données et documents recueillis a permis de mieux cerner tous les contours de l'étude et d'élaborer les questionnaires relatifs aux enquêtes sur le terrain.

II. 2. Entretiens avec des experts du secteur et enquêtes sur le terrain

Des entretiens ont été organisés avec des experts confirmés du secteur, notamment ceux de la DNT, des corporations syndicales, du conseil malien des chargeurs, l'ONAP, l'APBEF, la SOMAFI etc...

Les enquêtes sur le terrain ont été menées au moyen, d'une part, de questionnaires dans les huit régions du Mali (Kayes, Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti Tombouctou, Gao et Kidal) et le District de Bamako et d'autre part, à travers les échanges de correspondance avec les entrepôts maliens (EMASE, EMACI, EMATO, EMAGUI).

Les outils d'enquête utilisés sont les suivants :

- un questionnaire pour chargeurs

- un questionnaire pour transporteurs
- des guides d'entretien (auprès des assureurs, des syndicats, du Conseil malien des chargeurs).

Les modèles de questionnaires aux transporteurs et chargeurs sont donnés en annexe - 2.

Les enquêtes ont été faites sur un échantillon suffisamment représentatif de 138 transporteurs et de 62 chargeurs choisis sur la base d'une liste exhaustive fournie par les responsables régionaux des transports (DRT).

Concernant les chargeurs, c'est surtout les plus gros qui ont été ciblés et particulièrement dans le District de Bamako.

L'effectif des transporteurs et chargeurs enquêtés par région est donné dans le tableau 2.1 ci-après.

Tableau 2.1. Répartition de l'échantillon d'enquête par questionnaire

	Transporteurs		Chargeurs	
	Effectif	%	Effectif	%
Kayes	33	24%	11	18%
Koulikoro	12	9%	9	15%
Sikasso	40	29%	6	10%
Ségou	10	7%	23	37%
Mopti	11	8%	3	5%
Gao, Ttou et Kidal	8	6%	5	8%
Bamako	24	17%	5	8%
Total	138	100%	62	100%

Source : Enquêtes du Consultant

II. 3. Analyse et traitement des données collectées

Les informations recueillies, notamment sur les éléments des coûts de transport ont fait l'objet d'un traitement informatique à l'aide du logiciel SPSS en version SPSS10.0 et un programme informatique permettant de calculer les coûts d'exploitation des camions par catégorie de route et de véhicule a été élaboré.

II. 4. Elaboration du rapport

Le présent rapport final a été élaboré sur la base des observations faites par la DNT et la Banque Mondiale sur le rapport provisoire et de l'analyse des informations traitées au terme de plusieurs ateliers de rédaction réunissant les experts.

III – LE CADRE INSTITUTIONNEL ET RÉGLEMENTAIRE

III .1. LE CADRE INSTITUTIONNEL

La gestion du secteur des Transports de camionnage est assurée actuellement par les institutions suivantes :

1° Le Ministère chargé des Transports à travers la Direction Nationale des Transports (DNT) et le Conseil Malien des Chargeurs.

La Direction Nationale des Transports (DNT), a pour missions d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transport, d'administration du parc et du fret et d'assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux et rattachés qui concourent à la mise en œuvre de la dite politique.

Les services régionaux et sub - régionaux sont les Directions Régionales des Transports et les Services Techniques des Cereles dénommés Secteurs des Transports.

Les services extérieurs de la Direction Nationale des Transports sont les Entrepôts Maliens dans les ports de transit qui sont actuellement au nombre de cinq (5) dont :

Les Entrepôts Maliens au Sénégal (E.MA.SE) ;
 Les Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (E.MA.CI) ;
 Les Entrepôts Maliens au Togo (E.MA.TO) ;
 Les Entrepôts Maliens en Guinée (E.MA.GUI) ;
 Les Entrepôts Maliens en Mauritanie (E.MA.MAU).

Ils sont chargés de:

- suivi de la réception et de l'entreposage des marchandises ;
- la manutention et de l'extra portage des marchandises maliennes ;
- la vérification des factures afférentes aux opérations de transit ;
- l'évacuation des marchandises
- suivi des dossiers contentieux.

La Direction Nationale des Transports dispose d'un Service rattaché, l'Observatoire des Transports qui s'occupe de la collecte et du traitement des données statistiques sur les transports.

Les problèmes rencontrés par la Direction Nationale des Transports sont les suivants :

- insuffisance des moyens matériels et humains qualifiés ;
- insuffisance des données statistiques ;
- insuffisance de planification des transports ;
- gestion éparse de la recrudescence des accidents ;
- double imposition du péage routier par la coexistence du droit de traversée routière perçu par la Direction Nationale des Transports et du péage perçu par l'Autorité Routière.

Pour résoudre ces problèmes, la restructuration de la DNT est nécessaire. Une étude doit être

entreprise dans ce sens.

Cette étude permettra d'apporter les éléments d'appréciation pour une prise de décisions adéquates sur les aspects ci-après :

- l'impact de la création du Conseil Malien des Chargeurs sur les attributions de la Direction Nationale des Transports ;
- l'opportunité d'une restructuration des activités de sécurité routière ;
- l'opportunité de la privatisation de la production des documents de transport (permis de conduire, carte grises, etc) ;
- l'organisation des activités de marine marchande ;
- la prise en charge des activités de planification des transports.

Le Conseil Malien des Chargeurs (C.M.C.) est un établissement public à caractère professionnel, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. C'est un organisme personnalisé du Ministère de l'Équipement et des Transports.

Le C.M.C. a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des chargeurs maliens. A cet effet il :

- donne son avis à la demande des pouvoirs publics ou formule des suggestions de sa propre initiative sur toutes questions relatives au transport maritime ;
- défend les intérêts des chargeurs en leur fournissant des conseils et des prestations tout le long de la chaîne des transports.

Sont considérés selon le décret n°99-426/P-RM du 29 décembre 1999 comme ressortissants du Conseil Malien des Chargeurs, les importateurs, les exportateurs et les transitaires agréés au Mali, propriétaires de la marchandise, qui sont chargés de l'expédition maritime de celle-ci.

2° Le Ministère chargé des Travaux Publics à travers la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP), l'Autorité Routière et l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier (AGEROUTE) :

La Direction Nationale des Travaux Publics a pour mission d'élaborer la politique nationale en matière d'infrastructures routières et d'ouvrage d'art et de participer à la mise en œuvre de la politique nationale de construction et d'entretien des infrastructures aériennes, ferroviaires et fluviales.

Les services régionaux sont les Directions Régionales et les Subdivisions des Travaux Publics.

L'Autorité Routière, créée en 2000 et opérationnelle en 2002 est chargée de la mobilisation et de la gestion des ressources destinées au financement de l'entretien routier. Elle est gérée par un conseil d'Administration et une Direction Générale.

L'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier (AGEROUTE), dont l'étude de création est en cours sera chargée d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux d'entretien routier.

Les problèmes rencontrés par la Direction Nationale des Travaux Publics sont les suivants :

- insuffisance des moyens matériels et humains qualifiés ;
- insuffisance des données statistiques ;
- insuffisance de planification des infrastructures routières.

La restructuration de la Direction Nationale des Travaux Publics permettant de résoudre ces problèmes est en cours. Les études y afférentes sont terminées et la mise en place de la nouvelle structure (Direction Nationale des Routes) est en cours.

3° Le Ministère chargé du développement rural et de l'environnement, à travers la Direction Nationale de l'Appui au Monde Rural (DNAMR) et l'Agence d'exécution des travaux d'infrastructures et d'équipement rural (AGETIER).

La Direction Nationale de l'Appui au Monde Rural (DNAMR) a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière d'infrastructures et équipements ruraux et de participer à la mise en œuvre de la politique nationale de construction et d'entretien de ces infrastructures et équipements ruraux.

Ses services régionaux sont les Directions **Régionales** de l'Appui au Monde Rural et les Opérations de Développement Rural.

L'Agence d'Exécution des Travaux d'Infrastructures et d'Équipement Rural (AGETIER) est chargée d'assurer la maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux d'infrastructures et d'Équipement Rural dans le cadre du Programme National d'Infrastructure Rurale (PNIR). Elle est déjà opérationnelle.

Les problèmes rencontrés par la Direction Nationale de l'Appui au Monde Rural sont les suivants :

- insuffisance des moyens matériels et humains qualifiés ;
- dualité dans la gestion des pistes rurales.

Pour résoudre ces problèmes, une nouvelle classification administrative des routes au Mali et le renforcement des capacités de la DNAMR sont nécessaires.

Le rapport final de l'étude de la classification du réseau routier du Mali est déjà disponible.

III. 2. CADRE REGLEMENTAIRE

Le cadre réglementaire du transport de camionnage est déterminé aussi bien par la réglementation nationale du Mali que par les accords et conventions bilatéraux et internationaux.

Au plan national, le Code du commerce (modifié suivant les dispositions de l'OHADA), le Code du travail, le Code de la route, la loi organisant la profession de transporteurs routiers et les lois sur le mouvement coopératif et associatif sont les références en matière de création d'organismes de production de transport et d'encadrement de l'activité de transport routier.

Ces différents codes et lois traitent, entre autres :

- de la liberté de prix
- de la liberté d'association
- des conditions d'accès à la profession de transporteur routier
- des professions d'intermédiaire
- des conditions de mises en circulation des véhicules routiers
- de la réglementation de la circulation et des transports.

S'agissant plus spécifiquement de la réglementation fiscale qui s'applique au transport routier, elle inclut :

- les impôts
- les droits de douanes
- le droit de traversée routière
- les frais de mise en circulation des véhicules
- les taxes municipales.

Au plan bilatéral, le Mali a conclu avec les pays de la sous-région avec lesquels il a des échanges routiers, des accords de transport et de transit routiers.

Au plan sous - régional, des conventions ont été signées dans le cadre de la CEDEAO. Ces conventions ont pour but de faciliter le transport routier dans la sous-région CEDEAO. Il s'agit principalement de la Convention TIE et de la Convention TRIE. La première a trait à la réglementation du transport routier inter-Etats et fixe notamment la charge limite à l'essieu et la deuxième institue un système de transit routier inter-Etats.

Au plan international, le Mali a ratifié plusieurs conventions relatives aux transports routiers et à leur sécurité.

Au total, l'activité transport est régie au Mali par une quarantaine de textes, dont la liste est donnée en annexe 3.

Gestion du personnel de camionnage

La gestion du personnel de camionnage est régie par la Loi n°92-020 du 23 septembre 1992 portant Code du travail et de la loi n°99-041 du 10 août 1999 portant code de Prévoyance Sociale.

Conformément à ces lois, les transporteurs (employeurs) doivent inscrire leur personnel à l'Institut National de Prévoyance Sociale (INPS). La contribution à l'INPS est une charge sociale calculée sur la base des salaires et des accessoires de salaire. Elle alimente les divers régimes d'assurance sociale qui comprennent :

- le régime des prestations familiales ;
- le régime de protections contre la maladie ;
- le régime de prévention et de réparation des accidents du travail et des maladies professionnelles ;
- le régime de vieillesse et décès.

La part de l'employeur est de 20,4% et celle de l'employé 3,6%. Le personnel de camionnage, de tout temps, a revendiqué son inscription à l'INPS pour pouvoir bénéficier des prestations en espèce et en nature servies par cette dernière.

Cependant, les transporteurs ont toujours traîné le pas, certainement à cause de leur part élevée dans la contribution à l'INPS.

L'insécurité professionnelle née de cette situation, conduit très souvent le personnel de camionnage et particulièrement de conduite à des pratiques et comportements désastreux pour les moyens et les infrastructures de transports. Il s'agit entre autres, des surcharges de véhicules, de l'insuffisance, voire le manque d'entretien des véhicules et infrastructures, du surcroît de travail etc.

L'inscription du personnel de camionnage à l'INPS, lui permettant d'accéder aux avantages du code de prévoyance sociale, donc d'accéder à une sorte de sécurité sociale est donc nécessaire pour préserver l'offre de transport et l'efficacité du camionnage en général.

Facilitation du transport routier au sein de l'UEMOA

Dans le cadre du programme de facilitation du transport routier au sein de l'UEMOA, plusieurs décisions importantes ont été prises à Ouagadougou en juin 1996 à la réunion de l'UEMOA sur le contrôle routier des marchandises. On peut citer entre autres :

- l'application de la convention TRIE (transit routier inter-Etat) au plus tard le 31 décembre 1996 ;
- la communication par les Etats membres à la commission de l'UEMOA des points de contrôle réglementaire au plus tard le 1^{er} octobre 1996 en vue de l'édition d'une carte routière de l'union pour identifier les postes de contrôle autorisés sur les axes internationaux ;
- la suppression immédiate de certains types de contrôle et de prélèvement sur les routes.
- la réunion de Ouagadougou a recommandé l'organisation des séminaires et des campagnes de sensibilisation à l'intention des agents de contrôle routier (policiers, gendarmes, douaniers, agents de l'administration des transports et autres) , des transporteurs et commerçants.

Carte Brune CEDEAO

Les gouvernements des Etats membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest, conscients de la croissance rapide du trafic routier international en Afrique et des problèmes que pose ce trafic dans le domaine de l'assurance de responsabilité civile automobile, persuadés que l'aménagement d'un système commun pour le règlement des sinistres consécutifs à la circulation internationale entraînera progressivement l'harmonisation souhaitable des législations et réglementations relatives à la responsabilité civile en matière d'accident de la circulation et désireux enfin d'offrir à leurs marchés d'assurances le moyen de multiplier les liens et les échanges internationaux qui ne peuvent manquer d'être favorables à l'essor de ces marchés, ont décidé d'établir à travers le protocole A/P1/5/82 une carte brune CEDEAO couvrant la responsabilité automobile signé le 29 mai 1982 à Cotonou au Bénin.

Le Mali, soucieux de conférer une sécurité juridique à ses ressortissants dans le domaine de la libre circulation des personnes et des biens a procédé à la ratification du protocole A/P1/5/82 suivant ordonnance n° 84-07 P-RM du 05 mai 1984.

L'assemblée nationale délibère et l'adopte en sa séance du 07 juin 1984 et un mois après, la loi n° 84-34 AN-RM portant ratification de l'ordonnance est promulguée le 09 juillet 1984.

S'il est vrai que l'automobiliste détenteur de la Carte Brune bénéficie d'une liberté psychologique qui le délivre des craintes qui pourraient l'assaillir en cas d'accident dans un territoire de résidence, une autre réalité est de reconnaître que le niveau d'application du protocole et de l'accord inter-bureaux est en retrait par rapport aux objectifs des Chefs d'Etat qui ont signé le protocole en 1982.

Cependant, les dérives enregistrées çà et là au niveau des bureaux nationaux, véritables poutres du système ne doivent pas oblitérer ce credo de la facilitation du mouvement des personnes et des biens dans l'espace CEDEAO.

Formation du personnel de camionnage

Plusieurs programmes de formation des chauffeurs et conducteurs routiers ont été effectués conjointement par le FAFPA (Fonds d'Appui à la Formation Professionnelle et à l'Apprentissage), le Ministère chargé des Transports, la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers du Mali (FNTRM) et la Fédération Nationale des Groupements Professionnels de Transporteurs Routiers du Mali (FNGPTRM).

L'évaluation de ces différents programmes de formation a permis de constater une diminution des accidents de la route d'année en année bien que le comportement humain ne soit pas la seule cause de l'insécurité routière.

Concernant la réglementation de la profession, les problèmes rencontrés sont les suivants :

Convention de Transit Routier Inter-Etats (TRIE) : L'objectif visé par cette convention est de faciliter la circulation des marchandises en transit dans les Etats de la CEDEAO en supprimant les différentes réglementations nationales et la vérification physique des marchandises.

Les difficultés rencontrées dans son application sont essentiellement les suivantes:

Gestion de la Caution

L'application de la Convention TRIE nécessite la mise en place d'un fonds commun de garantie destiné à couvrir le paiement des droits de douane et taxes normalement exigibles ainsi que le paiement des pénalités en cas d'infraction à la réglementation douanière en matière de Transit. Le taux de cotisation pour ce fonds a été fixé à 0,5% de la valeur des marchandises en transit. Mais les Etats ont créé leur propre fonds de garantie en instituant chacun une cotisation dont le taux varie d'un Etat à un autre (0,25 à 0,5%). Cette disparité des taux vide la convention de son contenu.

Comme mesure, entre le Mali et la Côte d'Ivoire, le taux de cotisation du fonds de garantie a été fixé à 0,5% réparti entre les deux pays à raison de 0,25% par pays.

Incohérence dans l'application de la Convention

L'application de la Convention au niveau national s'est traduite en effet par l'absence d'un document unique. Ainsi, une marchandise embarquée dans un port pour un pays de l'intérieur, fera l'objet de plusieurs déclarations. A l'arrivée, une déclaration en détail sera déposée au bureau de dédouanement. Il y a là en réalité une succession de transits nationaux, toute chose contraire à l'esprit de la convention.

Comme mesure, la Douane ivoirienne lève un document unique jusqu'au Mali et la feuille n°3 de ce document est retournée à la Douane ivoirienne après apurement pour boucler le processus.

La multiplicité des postes de contrôles

Les nombreux postes de contrôles routiers constituent de véritables barrages de contrôles intempestifs. Le nombre très élevé de ces barrages ralentit considérablement le transport de marchandises en transit par route et occasionne des pertes énormes pour les opérateurs économiques. Ce qui est contraire à l'esprit de la Convention.

Comme mesure, l'arrêté interministériel n°99 – 2475/MTTP – MATS – MF du 25 octobre 1999 a été pris pour fixer les modalités de contrôle de la charge à l'essieu des véhicules et diminuer le nombre de postes de contrôle.

Convention des Transports Inter-Etats (TIE) : Cette Convention régleme les transports routiers entre les Etats de la CEDEAO, notamment sur les axes routiers reconnus dans la communauté en ce qui concerne la charge maximale optimale à l'essieu des différents types de véhicules autorisés à effectuer le transport Inter-Etats, qui ne doit pas dépasser 11,5 tonnes, les dimensions maximales admissibles, les cartes de transport international et la lettre de voiture.

Les problèmes rencontrés dans l'application de cette convention au Mali, sont entre autres, relatifs aux difficultés rencontrées dans l'utilisation des pèse - essieux installés à Yirimadio, Sénou et Zégoua. Ces pèses - essieux, qui sont des instruments de contrôle de la charge à l'essieu des véhicules ne sont pas opérationnels depuis leur installation à cause de la surcharge excessive des véhicules qui a entraîné leur détérioration.

Comme mesure, un projet d'installation de pèses- essieux de forte capacité (jusqu'à 40 tonnes à l'essieu) sur toute l'étendue du territoire national a été adopté. Les onze (11) sites identifiés sont : Bamako (Sénou, Yirimadio), Ségou, Mopti (Sévaré), San (Sienso), Koutiala, Koury, Zégoua, Bla, Sikasso, Gao.

Décret fixant les modalités d'application de la loi régissant la profession de transporteur routier :

Des difficultés existent dans l'application du Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la Loi n°00-043 du 07 juillet 2000 régissant la profession de transporteur routier.

En effet, sur les cinq arrêtés d'application de ce décret, quatre ont été élaborés et le cinquième est en cours d'élaboration. Il fixe les conditions de passage des épreuves d'examen sanctionnant un contrôle de connaissance pour la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle de transporteur routier.

Le Consultant propose que cet arrêté exige également des transporteurs, le recrutement du personnel de gestion (comptable, expert en gestion d'entreprises).

III.3. LE RÉGIME FISCAL

Les activités de transports routiers, notamment marchandes, sont assujetties au Mali, au régime fiscal de droit commun et à des taxes spécifiques. Les taxes et droits que supportent les transports routiers sont relatifs à :

- l'acquisition du véhicule,
- la propriété du véhicule,
- l'utilisation du véhicule.

III.3.1. Fiscalités d'acquisition du véhicule

Taxe de délivrance des attestations d'importation des véhicules neufs et usagés de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence

Pour les véhicules lourds (camions, tracteurs, semi-remorques etc.) :

Véhicules neufs ou usagés jusqu'à 5 ans = 7 500 F CFA

Véhicules usagés de plus de 5 ans = 7 500 F CFA / an par tranche d'année supplémentaire.

Fiscalité d'entrée

droit de douane :

Son taux est de 0, 5, 10 et 20% de la valeur à partir du 01/05/2000 respectivement pour les produits de la catégorie 0 (biens sociaux essentiels), catégorie 1 (biens de première nécessité, biens d'équipements, matières premières de base et intrants spécifiques); catégorie 2 (intrants et produits intermédiaires); catégorie 3 (produits de consommation et autres produits non repris ailleurs).

Pour le matériel roulant, les pièces détachées et le carburant le taux est fixé à 10%, correspondant à la catégorie 2.

. redevance statistique : 1% applicable à tous les produits exonérés ou non à compter du 1^{er} janvier 2000 ;

. prélèvement communautaire de solidarité (PCS – UEMOA) = 0,5% ;

. prélèvement communautaire (PC – CEDEAO) = 0,5% ;

Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

Son taux de 18% est exigible pour les produits importés lors de la mise en consommation.

Impôt spécial sur certains produits (ISCP)

Son taux est de 93% pour le gas-oil et 128% pour l'essence, 10% pour les véhicules affectés au transport de personnes autre que le transport en commun y compris les véhicules pour les transports mixtes.

Acompte sur divers impôts et taxes émis par la Direction Nationale des Impôts (ADIT) :

L'assiette de l'acompte est constituée à l'importation par la valeur en douane des marchandises telle que définie par le Code des Douanes. Son taux est de 5%.

Les éléments de fiscalité de porte sont donnés dans le tableau 3.1 ci – après.

Tableau 3.1. Eléments de fiscalité de porte

	DD	RS	PCS	PC	ISCP [#]
Essence	10%	1%			128%
Gasoil	10%	1%			93%
Pièces neuves	10%	1%	0.5%	0.5%	
Pièces usagées	10%	1%	0.5%	0.5%	
Matériel roulant neuf	10%	1%	0.5%	0.5%	10%
Matériel roulant usagé	10%	1%	0.5%	0.5%	
Pneumatique	10%	1%	0.5%	0.5%	

Source : Enquêtes du Consultant

l'ISCP est une fiscalité de porte et sera traitée comme telle dans la méthodologie d'estimation du coût du camionnage

III.3.2. Fiscalité relative à la propriété du véhicule

Taxes sur les véhicules automobiles (vignette ordinaire)

Son taux est donné suivant la puissance du véhicule et est composé comme suit :

2 cv à 6 cv	7 000 F CFA
7cv à 9 cv	13 000 F CFA
10 cv à 14 cv	32 000 F CFA
15 cv à 19 cv	50 000 F CFA
20 cv et plus	75 000 F CFA

Droits de timbre sur la délivrance d'actes administratifs et de document de transport (articles 958 à 970 et 984 à 988 du CGI)

Les tarifs appliqués sont les suivants :

- 1000 F CFA pour le droit de délivrance ou de prorogation de validité de certificats

internationaux pour automobiles et permis internationaux de conduire et pour le droit d'examen pour l'obtention du permis de conduire des véhicules automobiles et autres;

- 3750 F CFA pour la délivrance des permis des véhicules automobiles et autres;
- pour les récépissés des déclarations de mise en circulation des véhicules (carte grise) :
 - remorques de CU inférieure à 2 tonnes – 1500 F CFA ;
 - remorques de CU supérieure à 2 tonnes – 2000 F CFA ;
 - engins spéciaux des TP et de manutention – 4000 F CFA ;
 - véhicules immatriculés dans la série WW – 3000 F CFA

Taxes de visite technique

Les tarifs applicables à partir du 02 mai 1996 sont donnés dans le tableau 3.2 ci - après:

Tableau 3.2. Tarifs des visites techniques

Catégories de véhicules	Tarifs de la visite f cfa	Tarifs de la revisite f cfa
1 - Véhicules légers de plus de 3 ans dont le ptac est inférieur ou égal à 3,5 tonnes, autres que les véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises .	5.000	1.750
2 - Véhicules de transport public de voyageurs ou compte propre .		
- dont le ptac est inférieur ou égal à 3,5 tonnes	6.000	2.100
- dont le ptac est supérieur à 3,5 tonnes .	8.000	2.800
3 - Véhicules de transport public de marchandises ou compte propre .		
- dont le ptac est inférieur ou égal a 3,5 t	6.000	2.100
- dont le ptac est supérieur à 3,5 t	8.000	2.800
- tracteurs routiers	8.000	2.800
4 - Véhicules servant à l'enseignement de la conduite		
- dont le ptac est inférieur ou égal a 3,5 t	6.000	2.100
- dont le ptac est supérieur a 3,5 t .	8.000	2.800

Source : DNT

La période des visites techniques est fixée comme suit :

- 1 fois par an pour la 1^{ère} catégorie ;
- 3 fois par an pour la 2^{ème} et 3^{ème} catégorie ;
- 2 fois par an pour la 4^{ème} catégorie .

Taxes des prestations de la Direction Nationale des Transports

Référence : Décret n° 94 – 181/ PM du 11 mai 1994 instituant les taxes des prestations de la Direction Nationale des transports et de ses services régionaux .

Il s'agit des taxes spécifiques aux transports routiers, perçues en contrepartie des prestations fournies pour l'établissement des actes administratifs et documents de transport routier .

Elle sont applicables à :

- la délivrance de permis et d'autorisation de conduire ;
- l'établissement de la carte grise ;
- la délivrance de la carte de transport ;
- l'établissement des procès verbaux ;
- l'émission de la lettre de voiture ;

Les tarifs appliqués sont les suivants:

- pour la délivrance de permis de conduire et d'autorisation de conduire :

- examen pour l'obtention de permis de conduire - 4.000 F CFA/examen
- duplicata, remplacement ou renouvellement du permis de conduire - 3.000 F CFA / acte
- examen pour obtention de l'autorisation de conduire - 2.000 F CFA/examen
- duplicata, remplacement ou renouvellement du permis de conduire - 1.000 F CFA / acte

- pour l'établissement de la carte grise :

- Immatriculation et mutation pour automobile, Tracteur agricole - 10.000 F CFA
- Engin des TP ou manutention, remorque dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 5 tonnes et les véhicules dont la cylindrée est supérieure ou égale à 25 m3 - 1 0.000 F CFA :
- Duplicata, remplacement ou renouvellement pour ces véhicules - 8.000 FCFA

- pour la délivrance de la carte de transport :

1. véhicules de transport public ou privé routier de personnes :

- véhicule de location 2.000 F CFA
- véhicule de 5 places 2.000 F CFA
- véhicules de 6 à 10 places 4.000 F CFA
- camionnette bâchée jusqu'à 15 places 4.000 F CFA
- camionnette bâchée de 16 places et plus 5.000 F CFA
- minicar, minibus jusqu'à 24 places 6.000 F CFA
- minicar, minibus de 25 à 30 places 7.000 F CFA
- minicar, minibus de plus de 30 places 8.000 F CFA

2. véhicules de transport public ou privé routier de marchandises :

- véhicule ayant une charge utile (cu) inférieure ou égale à 10 tonnes 6000 F CFA
- véhicule ayant une charge utile supérieure à 10 tonnes 7000 F CFA
- camion benne 6000 F CFA
- remorque ayant une capacité inférieure à 10 m³ 7000 F CFA
- remorque ayant une capacité supérieure à 10 m³ 8000 F CFA
- semi-remorque de marchandises solides jusqu'à 25 tonnes 8000 F CFA
- semi-remorque de marchandises solides de plus de 25 tonnes 10.000 F CFA
- semi-remorque de marchandises liquides jusqu'à 25 m³ 14.000 F CFA
- semi-remorque de marchandises solides de plus 25 m³ 16.000 F CFA
- semi-remorque benne 8000 F CFA
- tracteur routiers 6000 F CFA

- pour l'établissement des procès-verbaux :

- procès-verbaux de constatation pour l'immatriculation, la mutation, le duplicata et le renouvellement pour l'obtention de la carte grise des véhicules et engins à deux roues 2.500 F CFA / visite
- procès-verbaux de réception des véhicules dont le poids total en charge est supérieur à 750 kgs 5.000 F CFA / visite
- procès-verbaux d'expertise mécanique pour la délivrance d'autorisation d'importation des véhicules usagés 5.000 F CFA /visite.

Taxes sur les contrats d'assurance

Le tarif de la taxe est fixé à :

- 4% pour les contrats d'assurance contre les risques de toute nature de navigation maritime, fluviale, aérienne ou terrestre ;
- 20% pour les autres contrats d'assurance.

III.3.3. Fiscalité relative à l'utilisation du véhicule

Les taxes annuelles sur les transports routiers (TTR) incluant certains impôts et taxes de la fiscalité de droit commun, comme la cotisation consulaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali, la TVA, les contributions forfaitaires, l'impôt sur le bénéfice et sur les traitements ainsi que la vignette sur les véhicules.

Les tarifs en francs CFA, fixés pour le transport public de marchandises sont donnés dans le tableau 3.3 ci – après.

Tableau 3.3 : Tarifs de TTR en francs CFA

Nature du véhicule	Age du véhicule	
	Inférieur ou égal à 10 ans	plus de 10 ans
Véhicules de 10 Tonnes CU au moins ou de capacité de 10 000 litres ou moins	188 600	133 400
Véhicules de 10 à 15 Tonnes CU ou de capacité de 10 000 et 15 000 litres	243 800	170 000
Véhicules de 15 à 24 Tonnes CU ou de capacité de 15 000 et 24 000 litres	317 400	220 800
Véhicules de 24 Tonnes CU ou de capacité de plus 24 000 litres et tracteur pour semi - remorque	414 000	289 800

Source :DNT

La structure cumulative de la TTR est donnée dans le tableau 3.4 ci – après.

Tableau 3.4. Structure cumulative de la TTR

Entreprise individuelle	Société de transport	Commentaires
6.0%	6.0%	Patente
0.6%	0.6%	Contribution CCI
9.0%	9.0%	Taxe sur les véhicules automobiles [#]
28.0%	28.0%	TVA
3.0%	3.0%	CF (7.5%), TL (1%), TA (0.5%)
1.0%	1.0%	Retenues IGR sur le revenu
38.4%	52.4%	IBIC
14.0%	-	ITS
100.00%	100.00%	

Source : Consultant

L'IBIC est à deux régimes, le régime de l'impôt synthétique (si le chiffre d'affaires hors taxe-CAHT \leq 30 millions), soit environ 1.2 millions/an et le régime du bénéfice réel au taux de 25% pour les entreprises individuelles et de 35% pour les sociétés avec un minimum redevable de 0.75% du chiffre d'affaires en cas de perte

Contribution des patentes

Les transporteurs exploitants dont le chiffre annuel est inférieur à 5 Millions de F CFA ou disposant de moins de quatre véhicules sont imposables à la TTR.

La taxe est assise au lieu d'exercice de l'activité et limitée à une taxe variable pour les transporteurs routiers, comme suit :

Transport public de marchandises :

21 000 F CFA / camion de moins de 3 Tonnes ;

32 000 F CFA / camion de plus de 3 Tonnes ;

53 000 F CFA / camion de plus de 25 Tonnes.

La possibilité de réduction de 50% des droits redevables est accordée aux transporteurs routiers pour les véhicules ayant plus de 3 ans d'âge.

Impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux

Le taux payé par les exploitants individuels et assimilés est relevé de 15 à 25% pour tenir compte de la suppression de l'impôt général sur le revenu.

Toutefois, les sociétés passibles de l'impôt sur les sociétés seront imposées sur leur résultat global incluant les revenus fonciers et les revenus des valeurs mobilières.

Sont soumis à l'impôt sur les sociétés, les sociétés de capitaux et assimilés. Son taux est de 35%.

L'impôt BIC que les redevables doivent acquitter, ne peut être inférieur à 0,75% du chiffre d'affaire qu'ils ont réalisé pendant l'exercice.

Droit de Traversée Routière : véhicules affectés au transport public de marchandises

Les taux qui dépendent de la catégorie de route empruntée et de la charge utile du véhicule sont indiqués dans le tableau 3.5 ci –après.

Tableau 3.5 : Taux du droit de traversée routière

Catégorie de route	Véhicule de CU de 10 Tonnes au moins	Véhicule de CU 11 à 15 Tonnes	Véhicules de plus de 15 Tonnes
Route bitumée (A)	565 F CFA	705 F CFA	1 175 F CFA
Route intermédiaire (B)	375 F CFA	470 F CFA	785 F CFA
Piste (C)	190 F CFA	235 F CFA	390 F CFA

Source : DNT

Le minimum de perception est fixé à 250 F CFA.

Enfin, il faut dire que les transporteurs informels peuvent être soumis à l'Impôt Synthétique qui cumule en un forfait unique l'ensemble des impôts et taxes sur l'activité de transport, en dehors donc du poids de la fiscalité sur les activités en amont ou sur les intrants et équipements:

10.45%	Patente
0.55%	Taxe de voirie
1.10%	Cotisation Chambre de Commerce
33%	TVA
2.47%	CF employeurs
0.35%	TL
0.18%	Taxe de formation professionnelle
1%	Retenue d'impôt sur les traitements et salaires
50.90%	IBIC.

III.3.4. Les Problèmes

a - Multiplicité et inéquité de la fiscalité :

L'analyse de la fiscalité dégage un nombre élevé de droits et taxes appliqués au camionnage (plus de 25) mais surtout une inéquité dans l'application de certaines taxes.

Taxe sur les transports routiers (TTR)

Le Code Général des Impôts a fixé les limites de trois véhicules ou du chiffre d'affaire de cinq Millions de francs CFA (5 000 000 FCFA) pour être éligible au régime de la TTR libératoire. La plupart des transporteurs bénéficiant de ce privilège ont des chiffres d'affaire beaucoup plus importants que la limite définie mais ne paient que cette taxe pour chacun de leurs véhicules.

Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et l'IBC

Les sociétés structurées de transports, qui se trouvent confrontées à la concurrence du secteur informel paient en plus de la TVA sur leurs recettes, soit cent vingt francs CFA (120 fcfa) de frais de timbre sur chaque tranche de 5 000 francs de recettes, l'IBC (impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux).

Par ailleurs, ces sociétés n'ont pas la possibilité de récupérer la TVA qu'elles paient sur les achats de carburant, cette TVA n'apparaissant pas sur les factures correspondantes.

Ainsi, elles ne peuvent comptabiliser cette TVA dans le montant à soustraire de la TVA qu'ils paient en définitive aux impôts. Le poste carburant étant très important dans la structure de leurs coûts d'exploitation (environ 10%), cela représente un manque à gagner considérable.

b - Pression fiscale :

L'analyse de la structure des coûts de camionnage a par ailleurs permis de mettre en évidence une pression fiscale totale très forte sur le camionnage. En effet, la pression fiscale, qui varie essentiellement en fonction de la catégorie routière, du type de véhicule et du taux de chargement se résume comme suit :

Routes bitumées :

Pour un taux de chargement de 100%, la pression fiscale varie de 28% pour les camions de 30 tonnes neufs à 37% pour les camions de 10 tonnes neufs et de 31% pour les camions de 30 tonnes occasion à 41% pour les camions de 10 tonnes occasion.

Pour un taux de chargement de 50%, la pression fiscale varie de 40% pour les camions de 30 tonnes neufs à 48% pour les camions de 10 tonnes neufs et de 45% pour les camions de 30 tonnes occasion à 52% pour les camions de 10 tonnes occasion.

Routes en terre moderne :

Pour un taux de chargement de 100%, la pression fiscale varie de 31% pour les camions de 30 tonnes neufs à 38% pour les camions de 10 tonnes neufs et de 33% pour les camions de 30 tonnes occasion à 41% pour les camions de 10 tonnes occasion.

Pour un taux de chargement de 50%, la pression fiscale est de 45% pour les camions de 30 et 10 tonnes neufs et de 47% pour les camions de 30 et 10 tonnes occasion.

Pistes :

Pour un taux de chargement de 100%, la pression fiscale varie de 30% pour les camions de 30 tonnes neufs à 37% pour les camions de 10 tonnes neufs et de 33% pour les camions de 30 tonnes occasion à 39% pour les camions de 10 tonnes occasion.

Pour un taux de chargement de 50%, la pression fiscale est de 40% pour les camions de 30 et 10 tonnes neufs et de 43% pour les camions de 30 et 10 tonnes occasion.

D'une manière générale, on constate que plus le taux de chargement est faible plus la pression fiscale est élevée et plus l'état de la route est mauvais et le tonnage du véhicule plus faible plus la pression fiscale est élevée.

La pression fiscale intérieure représente 70 à 80% de la pression fiscale totale.

Par ailleurs, la pression fiscale est la plus forte sur les coûts variables 45 à 57% selon le taux de chargement et faible sur les coûts fixes (16 à 20%).

III.3.5. Recommandations

L'analyse de la fiscalité appelle les recommandations suivantes :

1° - Les conditions d'éligibilité à la TTR devraient être révisées pour instaurer une saine concurrence entre les sociétés structurées de transport routier et les transporteurs individuels comme suit :

- Exiger lors de l'acquittement de la TTR, le numéro fiscal d'identification du propriétaire du véhicule afin de pouvoir contrôler le nombre de véhicules qu'il opère. Une telle mesure permettrait de contrôler l'éligibilité du transporteur au mode d'imposition appropriée (TTR libératoire, impôt synthétique ou régime réel) et de mieux appréhender l'ensemble de ses revenus.
- Revoir et harmoniser les conditions d'application de la TTR et de l'impôt synthétique applicable aux transports en fonction du type d'activité exercée (transport de personne ou de marchandise, à caractère urbain, interurbain ou internationale) et du chiffre d'affaires potentiel.
- Eliminer le caractère libératoire de la TTR pour les autocars interurbains et pour les véhicules de transports internationaux de marchandises (remorque et semi-remorque de 30T et plus) compte tenu du fait que leur chiffre d'affaires est normalement supérieur à 30 millions de fcfa.

2° - La mise en application de la directive 06 de l'UEMOA, relative à la TVA doit être accélérée. Cette directive qui concerne l'harmonisation de la taxation des hydrocarbures recommande la facturation de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA).

3° - Exiger pour l'obtention de la Carte de transport, l'identification du propriétaire du véhicule en y inscrivant son numéro d'identification fiscale ou un numéro d'inscription à un registre des transporteurs. La mise en place et la gestion d'un registre des transporteurs devrait être confiée à la DNT.

4° - Supprimer toute forme de subvention permettant l'utilisation de matériel âgé et vétuste (véhicules de plus de 10 ans), par le réaménagement et la hausse des plages de taux de la TTR. Cette mesure favorisera le renouvellement et la modernisation du parc de transport (particulièrement pour le transport international de marchandises dans une perspective d'intégration économique régionale) et réduira les coûts d'entretien du réseau, les risques d'accidents et leur conséquence humaine et matérielle.

5° - Augmenter la plage de taux des prestations de services de la DNT pour que leur prix rencontre au moins le coût de production des documents délivrés et des services rendus et qu'il soit proportionnel d'une catégorie de véhicule à une autre, soit en fonction de la puissance fiscale, soit en fonction de la capacité.

6° - Réduire la pression fiscale.

Les différentes mesures proposées pour réduire la pression fiscale concernent la réduction de la fiscalité de porte sur les véhicules et pneumatiques et celle de l'ISCP sur le gasoil et se présentent comme suit:

6.1. Réduction de la fiscalité de porte de 12 à 7% sur les véhicules et pneumatiques: Cette mesure correspondrait à un changement de catégorie douanière de la catégorie 2 à la catégorie 1. Ce qui serait conforme à une certaine logique de catégorisation des produits.

En effet, les véhicules étant des équipements, ils devraient être classés normalement dans la catégorie 1, la catégorie 2 correspondant aux intrants et produits intermédiaires.

L'incidence de cette réduction est détaillée dans les tableaux 3.6 et 3.7 ci – après.

L'application de cette mesure sur le poste véhicule et pneumatique se traduirait par une réduction globale du coût d'exploitation de l'ordre de 1 à 2% sur les routes bitumées, 2,5% sur les routes en terre moderne et environ 3% sur les pistes. Ce qui se solderait par à une économie de l'ordre de 4 milliards de F CFA pour les transporteurs et une perte de recette budgétaire sur les importations de véhicules (camions) d'environ 2 milliards de F CFA.

Pour l'ensemble de la collectivité (état et transporteurs), l'application de cette mesure se solderait donc par une économie nette de l'ordre de 2 milliards de F CFA.

6.2. Réduction de l'ISCP sur le gasoil.

Ici deux options sont envisageables :

- Option 1 : Réduction de l'ISCP de moitié de 93 à 45% : Cette mesure se traduirait par une réduction du coût d'exploitation de l'ordre de 5,5 à 9% sur les routes bitumées, 5,5 à 7,5% sur les routes en terre moderne et de 4,5 à 6% sur les pistes. *Les pertes de recettes correspondantes de l'état sont estimées à 28 milliards de F CFA et les économies pour les transporteurs de 14 milliards de F CFA, soit pour la collectivité une perte nette de 14 milliards de F CFA.*
- Option 2 : Réduction de l'ISCP de 93 à 18% (TVA): Cette mesure se traduirait par une réduction du coût d'exploitation de l'ordre de 8,5 à 14,5% sur les routes bitumées, 8,5 à 11,5% sur les routes en terre moderne et de 7 à 9,5% sur les pistes. *Les pertes de recettes correspondantes de l'état sont estimées à 43 milliards de F CFA et les économies pour les transporteurs de 23 milliards de F CFA, soit pour la collectivité une perte nette de 20 milliards de F CFA.*

L'incidence de cette réduction est détaillée dans les tableaux 3.6 et 3.7 ci – après.

6.3. Combinaison des deux mesures précitées.

Ici, deux options sont possibles :

- a - Réduction de la fiscalité de porte de 12 à 7% et de l'ISCP de 93 à 45%.

Cette mesure se traduirait par une réduction du coût d'exploitation, selon le taux de chargement, de l'ordre de 6 à 11% sur les routes bitumées, 7,5 à 9,5% sur les routes en terre moderne et de 7 à 8% sur les pistes. *Les pertes de recettes correspondantes de l'état sont estimées à 30 milliards de F CFA et les économies pour les transporteurs de 18 milliards de F CFA, soit pour la collectivité une perte nette de 12 milliards de F CFA.*

- b- Réduction de la fiscalité de porte de 12 à 7% et de l'ISCP de 93 à 18%.

Cette mesure se traduirait par une réduction du coût d'exploitation, selon le taux de chargement, de l'ordre de 9,5 à 16% sur les routes bitumées, 10,5 à 13,5% sur les routes en terre moderne et de 9,5 à 11,5% sur les pistes. *Les pertes de recettes correspondantes de l'état sont estimées à 45 milliards de F CFA et les économies pour les transporteurs de 25 milliards de F CFA, soit pour la collectivité une perte nette de 20 milliards de F CFA.*

Parmi les trois mesures de réduction proposées, seule la première dégage un bilan financier positif. Les deux autres mesures dégagent non seulement un bilan financier largement négatif mais vont à contre courant de la politique actuelle en matière de fiscalité sur les carburants visant plutôt à augmenter la fiscalité (ISCP) sur les carburants afin d'augmenter les recettes budgétaires de l'état.

Tableau 3.6. Réduction du coût d'exploitation (% de réduction) pour un taux de chargement de 100%

Rubrique	Route bitumée	Terre moderne	Piste améliorée	
	20 t occasion	15 t occasion	15 t occasion	30 t occasion
1. Fiscalité de porte (de 12 à 7%)				
<input type="checkbox"/> Sur véhicule	0.00%	1.14%	1.20%	1.44%
<input type="checkbox"/> Sur pneumatique	0.81%	1.18%	1.57%	1.19%
<input type="checkbox"/> Sur véhicule et pneumatique	0.83%	2.32%	2.77%	2.61%
2. ISCP sur carburant				
<input type="checkbox"/> De 93 à 45%	5.47%	5.26%	4.37%	4.39%
<input type="checkbox"/> De 93 à 18%	8.56%	8.22%	6.84%	6.84%
3. ISCP et fiscalité de porte				
<input type="checkbox"/> De 93 à 45%	6.28%	7.56%	7.15%	7.00%
<input type="checkbox"/> De 93 à 18%	9.36%	10.52%	9.61%	9.45%

Source : Consultant

Tableau 3.7 : Réduction du coût d'exploitation (% de réduction) pour un taux de chargement de 60%

Rubrique	Route bitumée	Terre moderne	Piste améliorée
	25 t occasion	25 t occasion	30 t neuf
4. Fiscalité de porte (de 12 à 7%)			
<input type="checkbox"/> Sur véhicule	0.56%	0.52%	0.44%
<input type="checkbox"/> Sur pneumatique	1.22%	1.76%	1.96%
<input type="checkbox"/> Sur véhicule et pneumatique	1.78%	2.28%	2.40%
5. ISCP sur carburant			
<input type="checkbox"/> De 93 à 45%	9.11%	7.22%	5.84%
<input type="checkbox"/> De 93 à 18%	14.25%	11.28%	9.12%
6. ISCP et fiscalité de porte			
<input type="checkbox"/> De 93 à 45%	10.89%	9.50%	8.24%
<input type="checkbox"/> De 93 à 18%	16.03%	13.56%	11.52%

Source : Consultant

7° - Augmentation des ressources fiscales affectées à l'entretien routier :

Pour atteindre cet objectif plusieurs mesures sont envisageables :

7.1. Augmentation de l'ISCP sur le gasoil.

Cette disposition est conforme à la politique actuelle de l'état malien en matière de fiscalité sur les carburants, l'objectif visé étant d'accroître les ressources de l'état. Plusieurs options sont possibles :

- Augmentation de l'ISCP sur le gasoil de 93 à 100,2%.

Cette option se traduirait par une augmentation du coût d'exploitation de l'ordre de 1% du prix du gasoil de 7,74% (374 f cfa/litre) et de la pression fiscale jusqu'à 3,5%.

Les recettes fiscales supplémentaires sont estimées à 4 milliards de francs CFA et les pertes pour les transporteurs dues à l'augmentation des coûts de camionnage d'environ 1 milliard de francs CFA ; soit une économie nette de 3 milliards de francs CFA.

- Augmentation de l'ISCP sur le gasoil de 93 à 128%.

Cette option se traduirait par une augmentation du coût d'exploitation de l'ordre de 4% du prix du gasoil de 37,63% (425 f cfa/litre) et de la pression fiscale jusqu'à 8,6%.

Les recettes fiscales supplémentaires sont estimées à 18 milliards de francs CFA et les pertes pour les transporteurs dues à l'augmentation des coûts de camionnage d'environ 3 milliards de francs CFA ; soit une économie nette de 15 milliards de francs CFA.

L'affectation au fonds d'entretien routier des recettes supplémentaires résultant de l'augmentation de l'ISCP sur le gasoil permettra sans nul doute d'améliorer à terme l'état du réseau routier par des travaux d'entretien adéquats et par conséquent de maintenir, voire réduire les coûts d'exploitation des véhicules en général et des camions en particulier.

7.2. Affectation d'une partie des recettes fiscales correspondant à la fiscalité de porte à hauteur de 5% au fonds d'entretien routier.

Les recettes supplémentaires correspondantes sont estimées à 2 milliards de francs CFA.

III.4. LA TARIFICATION ACTUELLE

Le secteur de transport en général et particulièrement de camionnage comprend deux sous – secteurs : les infrastructures et les services de gestion, d'entretien et d'exploitation y afférents d'une part et les prestations de service de transports à partir du matériel roulant d'autre part.

En matière de tarification, ces deux sous – secteurs présentent des caractéristiques techniques et économiques très différentes.

III. 4. 1. TARIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Les infrastructures de transports en général et particulièrement routières sont caractérisées par des individualités très marquées se traduisant par l'existence de forts coûts fixes. Elles

constituent donc une activité non différenciée, dont la gestion ne peut être effectuée sous un régime de libre concurrence d'unités de production distinctes s'affrontant sur un marché. L'Etat doit donc intervenir pour aboutir à une allocation optimale des ressources.

Il existe plusieurs systèmes de tarifications dont les plus utilisés sont :

- la tarification au coût marginal basée sur l'allocation optimale des ressources avec prise en compte ou non des effets externes (coûts de congestion, d'insécurité, de pollution, de bruits...).

Ce système de tarification consiste à faire supporter à chaque usager l'ensemble des coûts marginaux ou coûts d'usage de l'infrastructure (charges courantes de gestion, d'entretien et d'exploitation) qu'il occasionne et fait généralement apparaître un déficit qui reste à la charge du contribuable.

- la tarification à l'équilibre budgétaire consiste à imputer aux usagers l'ensemble des dépenses d'investissement et de charges courantes de gestion, d'entretien et d'exploitation des infrastructures.

Ce système de tarification permet d'éviter une pression excessive en faveur de la construction de nouvelles infrastructures et comporte deux options selon qu'il est fait ou non appel à l'emprunt pour financer l'investissement ; l'optimum économique atteint étant de second rang.

Au Mali, la tarification des infrastructures routières adoptée est celle de l'équilibre Budgétaire avec appel à l'emprunt pour financer l'investissement. La taxation actuelle de l'usage des infrastructures routières au Mali étant encore loin de l'équilibre budgétaire, l'application de ce système de tarification est donc envisagée de façon progressive comme suit :

- 1° - couverture seulement des coûts d'entretien courant, puis
- 2° - couverture des coûts d'entretien périodique, puis
- 3° - couverture des coûts de renouvellement (réhabilitation), puis
- 4° - couverture des coûts de nouvelles construction.

Actuellement, le financement des travaux d'entretiens routiers est assuré par l'Autorité Routière créée par la Loi n°00-051 du 04 août 2000. Constituée en Etablissement Public à caractère Administratif (EPA), elle a pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien du réseau routier.

Les fonds administrés par l'Autorité Routière proviennent notamment de :

- la redevance d'usage routier sur les carburants : essence ordinaire, essence super, gas-oil ;
- la redevance d'usage routier sur la charge à l'essieu des véhicules admis à la circulation au Mali ;
- la redevance de péage ou de concession d'infrastructures routières ;

- les subventions de l'Etat, des Collectivités territoriales et d'autres organismes et personnes.

Les dépenses de l'Autorité Routière comprennent :

- les dépenses au titre des crédits d'entretien pour le financement des travaux éligibles des programmes d'entretien présentés par les maîtres d'ouvrage (travaux d'entretien courant, travaux d'entretien périodique, travaux d'amélioration de la sécurité routière, travaux ponctuels de grosses réparations en vue du rétablissement de la circulation, prestations de services liées à l'entretien routier) ;
- les dépenses nécessaires au fonctionnement de l'Autorité Routière, y compris les acquisitions pour équipements et les frais d'audit et de contrôle externes.

Actuellement, seul l'entretien courant est financé entièrement sur ressources locales. L'entretien périodique, la réhabilitation et les investissements routiers sont financés essentiellement sur ressources extérieures, la participation de l'Etat étant encore très limitée (8% seulement du financement total au cours des dix dernières années).

III. 4. 2. TARIFICATION DES PRESTATIONS DE SERVICE DE CAMIONNAGE

Les prestations de service constitue en général une activité différenciée, le système global de production de services de transports pouvant être divisé en unités de production autonomes susceptibles de s'affronter sur un marché. L'absence de rendements marginaux croissants dans ce sous – secteur rend l'application des résultats de la théorie de l'allocation optimale des ressources compatible avec une gestion financièrement équilibrée en économie décentralisée sous le système de la tarification au coût marginal.

Cependant, la tarification des services de transports en général et particulièrement de camionnage se trouve à la croisée de deux exigences contradictoires : ne pas obérer des prix au consommateur par des tarifs de transports trop lourds et ne pas mettre en péril l'activité des transporteurs par des tarifs insuffisants.

Au Mali, la tarification des services de transports est actuellement basée sur le principe du marché libre, donc de la loi de l'offre et de la demande de transports.

En effet, si l'offre de transport est supérieure à la demande de transport, les chargeurs négocient en position de force tandis que les transporteurs sont en position favorable si la demande est supérieure à l'offre de transport.

Cependant, force est de constater, que bien que la gestion du marché des transports est censée gouverner par les lois du marché, le jeu de la concurrence est encore imparfait en raison de l'influence encore forte de certains acteurs (syndicats des transporteurs, courtiers...) et de la détermination par l'état de certains prix, dont ceux des carburants.

Cette situation est confirmée par les enquêtes, qui ont montré que le mode de tarification actuel est dominé par la négociation pour 66% des transporteurs enquêtés, les syndicats pour 27% des transporteurs enquêtés, les preneurs de prix et autres intermédiaires pour 16% des transporteurs enquêtés comme l'indique le schéma 3.1 ci – après.

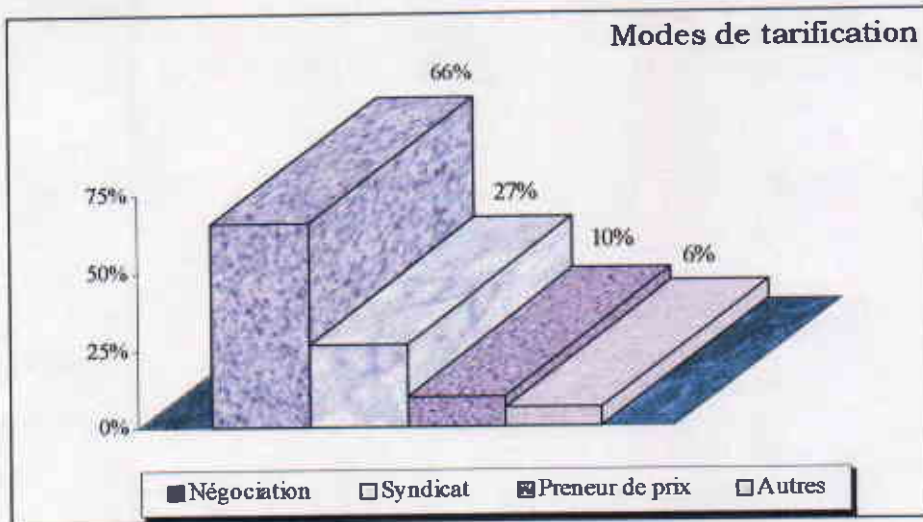


Schéma -3.1

Les enquêtes ont aussi montré que les critères de choix du transporteur par le chargeur sont : les tarifs pour 60%, le premier venu pour 55% et l'expérience pour 40% comme l'indique le tableau 3.5 et le schéma 3.2 ci - après.

Tableau 3.5. Critères de choix du transporteur

	Un axe	Deux axes	Trois axes	Quatre axes	Total
Premier venu	34%	15%	3%	3%	55%
Relations/famille	26%	6%	2%	0%	34%
Expérience	23%	10%	5%	3%	40%
Tarif	32%	15%	10%	3%	60%
Autres	16%	13%	8%	6%	44%

Source : Enquêtes du Consultant

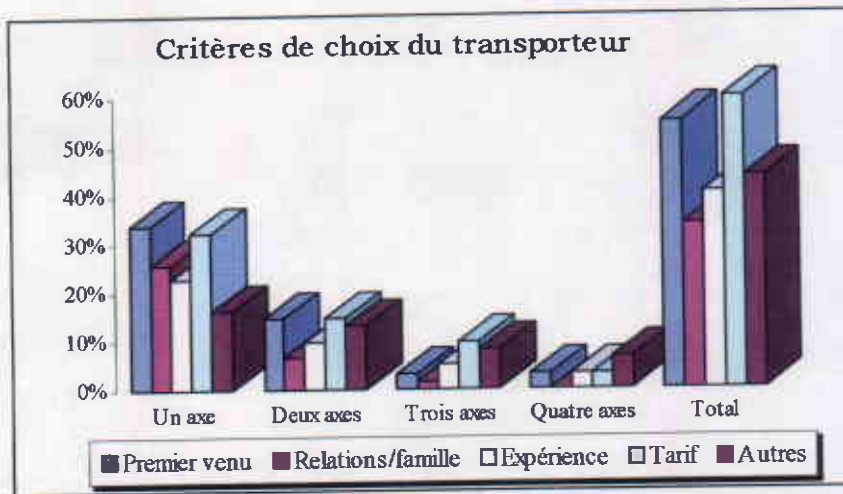


Schéma -3.2

La création du Conseil Malien des Chargeurs, permettra sans nul doute, de corriger les imperfections actuelles du marché des transports dans le sens de l'instauration d'une concurrence moins contrainte et plus favorable à l'avènement de prix d'équilibre du marché.

IV - L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORTS

La place des transports dans l'économie malienne est plus importante que ne laisse apparaître la comptabilité nationale, qui leur accorde moins de 5% du PNB en 2000. Cependant, au delà des chiffres, les transports ont un rôle très important d'intégration sociale et de structuration du territoire.

En effet, l'activité de transport constitue souvent, pour ne pas dire toujours, une profession charnière entre les autres secteurs de la vie économique et sociale ; en particulier entre l'activité rurale traditionnelle et l'intégration à la vie urbaine.

De plus, le secteur des transports induit en amont de multiples activités liées (hydrocarbures, entretien et réparation des véhicules, construction et entretien d'infrastructures etc.).

Le secteur de transport de marchandises comprend plusieurs segments : national (rural et interurbain) et international (inter-état et de transit).

Le segment national est composé d'un segment rural et d'un segment interurbain.

Le transport rural s'effectue dans les zones rurales et comprend :

- le transport de collecte des produits agricoles des champs aux villages (ou zones de dépôts) et inversement pour les intrants agricoles et les denrées de première nécessité. Ce type de transport s'effectue sur de très courtes distances (inférieures à 10 km).
- le transport de drainage des produits agricoles des villages (ou zones de dépôts) vers les marchés de production (ou les usines de transformation) et inversement pour les intrants agricoles et les denrées de première nécessité. Ce type de transport s'effectue sur de courtes distances (inférieures à 100 km).

Le transport interurbain s'effectue entre les agglomérations urbaines et concerne le transport des produits agricoles des marchés de production (ou des usines de transformation) vers les marchés de consommation ou de commercialisation et inversement pour les intrants agricoles les denrées de première nécessité. Ce type de transport s'effectue au Mali sur des moyenne et longue distances (1000 km et plus).

Le segment de transport international concerne le transport de marchandises entre deux pays à bord d'un véhicule franchissant une frontière terrestre. Il est composé d'un segment inter-état et d'un segment de transit international.

Le transport inter-état est un transport international où l'origine et la destination des marchandises se trouvent dans l'un ou l'autre état.

Ce segment concerne le transport des produits d'importation et d'exportation entre le Mali et les pays voisins.

Le transport en transit international concerne la traversée d'un territoire étranger (ou d'une zone portuaire) qui n'est ni l'origine ni la destination finale de la marchandise.

Ce segment concerne le transport des produits d'importation et d'exportation entre le Mali et les pays d'Oûtre – Mer via les ports maritimes des pays côtiers traversés.

IV.1. OFFRE DE TRANSPORTS

L'offre de transport de camionnage comprend deux composantes qui présentent des caractéristiques techniques et économiques très différentes :

- les infrastructures routières et les équipements associés (gares, ports..), et
- les moyens de transports constitués de matériels roulants (camions simples, *sémi* – remorques et remorques) permettant de fournir les prestations de services requises.

L'offre totale de transport de camionnage est répartie entre les différents segments du marché des transports. On distingue :

- une offre nationale composée d'une offre de transport intra – régional ou rural et d'une offre de transport inter – régional ou interurbain;
- une offre internationale composée d'une offre de transport *inter* – état et d'une offre de transport de transit.

L'offre de transport routier intra – régional comprend :

- l'offre de transport de collecte constituée de moyens de transports généralement traditionnels (homme, animal, charrettes, véhicules à deux roues de faibles capacités) et d'infrastructures routières primaires (pistes) et aménagées (pistes améliorées et routes);
- l'offre de transports de drainage et d'évacuation constituée de moyens de transports modernes (véhicules motorisés de 10 à 25 tonnes de charge utile) et d'infrastructures routières primaires (pistes) et aménagées (pistes améliorées et routes).

L'offre de transport routier inter – régional et interurbain est constituée de moyens de transports modernes (véhicules motorisés de 20 à 30 tonnes de charge utile) et d'infrastructures routières généralement aménagées (pistes améliorées et routes).

L'offre de transport routier international est constituée de moyens de transports modernes (véhicules motorisés de 30 tonnes de charge utile) et d'infrastructures routières généralement aménagées (pistes améliorées et routes).

IV.1.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIERES

Actuellement, le Mali dispose d'un réseau principal d'infrastructures de transports d'environ 50.000 km de routes et pistes, dont 2956 km bitumés, 729 km de voies ferrées, 2334 km de voies fluviales et 35 aérodrômes, dont 2 internationaux et 5 entrepôts maritimes.

La densité routière réelle est de 1,04 km/100 km² contre 3,1 pour la zone CEDEAO et 4,7 pour le continent Africain et la densité ferroviaire de 0,59 km/1000 km² contre 2,7 pour le

continent Africain. La densité routière potentielle est de 6,5 km/100 km², soit plus de 6 fois la densité réelle.

Ce qui met en évidence l'enclavement notoire du Mali, dont les mobilités marchandises et voyageurs sont parmi les faibles au monde.

421.1. CLASSIFICATION ACTUELLE DES ROUTES AU MALI

Au Mali, les routes sont classées *administrativement* par l'Ordonnance N° 13/CMLN du 8 Avril 1971 en trois catégories :

- les routes d'intérêt national (RN)..... 5696 km
- les routes d'intérêt régional (RR)..... 5595 km
- et les routes d'intérêt local (RL)..... 1713 km

Soit un réseau total classé de 13004 km (voir carte du réseau routier classé sur la figure-2 ci - après).

Conformément à l'Ordonnance n° 13, les routes d'intérêt National et régional sont construites et entretenues sur le Budget de l'Etat (Fonds Routier) et les routes d'intérêt local sur les Budgets de l'Etat (Fonds routier) et des collectivités régionales et locales (taxes de développement).

Au réseau routier classé, s'ajoutent 5481 Km de routes (bitumées, en terre et pistes améliorées) non classées, réalisées principalement dans le cadre de projets de développement (agricole, minier, énergétique) et dont l'entretien est assuré sur les budgets de l'Etat, des opérations de développement agricoles (CMDT, OHV, ON etc..) et des collectivités concernées.

Techniquement, le réseau routier malien est classé en quatre catégories :

- les routes bitumées - 2956 km, dont 269 km non classés.
- les routes en terre moderne - 1592 km dont 134 km non classés.
- les pistes améliorées (pistes agricoles) - 8358 km, dont 5078 km non classés.
- et les pistes saisonnières - 5579 km.

Au total, le Mali dispose actuellement d'un réseau routier classé et non classé (routes et pistes améliorées) de 18485 km, dont 70% classés (13004 km) et 30% non classés (5481 km) et 70% de ce réseau, **soit 12906 km** constituent le patrimoine routier malien (voir tableau 4.1 ci-après).

Tableau 4.1

CATEGORIE ROUTE	CLASSE						
	Route Nationale	Route Régionale	Route Locale	Total Classé	Routes non classées	Total Réseau	% Total
Routes bitumées (A)	2283	395	9	2687	269	2956	16
Route en terre moderne (B)	935	523	0	1458	134	1592	9
Pistes améliorées	1163	1255	862	3280	5078	8358	45
S/TOTAL ROUTES	4381	2173	871	7425	5481	12906	70
Pistes saisonnières (D)	1315	3422	842	5579	0	5579	30
TOTAL GENERAL	5696	5595	1713	13004	5481	18485	100
% TOTAL GENERAL	31	30	9	70	30	100	
% TOTAL CLASSE	43,80	43	13,2	100	42	142	

Source : DNTP, CMDT, ON, OHV

A ce réseau, il faut ajouter plus de **31000 km** de pistes rurales à l'état naturel, soit un total général de près de **50000 km** de liaisons routières, dont 36996 km non classés (74%).

De ce qui précède, il ressort que la classification actuelle des routes au Mali est dépassée, dans la mesure où les routes et pistes améliorées non classées représentent 42% du réseau classé et en tenant compte de l'ensemble des liaisons routières recensées. Les routes et pistes améliorées et saisonnières non classées représentent environ 3 fois le réseau actuellement classé.

Par ailleurs, les décrets prévus dans l'article 2 de l'Ordonnance n° 13 pour réglementer les caractéristiques techniques minima des routes classées et l'incorporation au Domaine public national du sol compris dans leurs emprises n'ont jamais vu le jour.

Pour toutes ces raisons et compte tenu de la décentralisation du territoire national amorcée et de l'incohérence catégorie/fonction de certaines routes, la révision de l'ordonnance n° 13/CMLN est donc recommandée. La nouvelle classification des routes devra être conforme, non seulement au nouveau contexte administratif (décentralisation), mais aussi au contexte socio-économique et politique actuel et futur pour un développement durable des collectivités décentralisées.

421.2. LES INVESTISSEMENTS ROUTIERS AU MALI : ETAT, ENTRETIEN, TRAFIC EXPLOITATION ET FINANCEMENT

Le patrimoine routier Malien est constitué de 12906 km de routes et pistes améliorées réalisées de 1960 à nos jours, dont 2956 km de routes bitumées, 1592 km de routes en terre moderne et 8358 km de pistes améliorées.

Il représente un capital estimé à 700 milliards de FCFA en valeur de réactualisation 2002.

De 1993 à 2002, les dépenses cumulées de construction, de réhabilitation et d'études routières ont atteint 134 milliards de FCFA avec un taux croissance annuelle de 8%, soit une moyenne annuelle de 13,4 milliards de FCFA. Cette moyenne a atteint 15 milliards de FCFA au cours des cinq dernières années.

L'ETAT ET L'ENTRETIEN DES ROUTES AU MALI

a- L'état du réseau routier

Au Mali, l'état du réseau classé et pistes améliorées non classées est satisfaisant et se présente comme suit :

- Routes bitumées (16% du réseau total classé) => 72% Bon, 22% passable et 6% mauvais
- Routes en terre moderne (9% du réseau total classé) => 35% Bon, 57% passable et 8% mauvais ;
- Pistes améliorées (45% réseau total classé) => 5% Bon, 73% passable et 22% mauvais ;
- Pistes saisonnières (30% du réseau total classé) = 20% passables et 80% mauvais.

Globalement , le réseau de routes, pistes améliorées et pistes saisonnières classées et non classées est bon à 17%, passable à 47% et mauvais à 36%.

Cependant, l'état du capital routier constitué de routes et pistes améliorées est bon à 24%, passable à 59% et mauvais à 17%, donc globalement satisfaisant.

Si l'on tien compte des pistes saisonnières non classées généralement en mauvais état, l'état réseau routier global du Mali est bon à 6%, passable à 18% et mauvais à 76%, dénotant ainsi le mauvais état général du réseau routier malien.

L'enquête effectuée auprès des transporteurs a confirmée cet état de fait, car 41% des transporteurs enquêtés estiment que l'état des routes est une contrainte majeure à l'exercice de leur profession et 86% d'entre eux estiment que l'état des routes est mauvais.

Le mauvais état général du réseau routier (6% seulement de bon) s'expliquant essentiellement par celui des pistes améliorées et des pistes saisonnières, l'entretien des pistes améliorées et l'aménagement des pistes saisonnières sont donc nécessaires pour assurer le développement durable du monde rural.

b- L'Entretien des routes au Mali

▣ L'entretien routier en général

L'état satisfaisant du capital routier malien est le résultat d'énormes efforts consentis par l'Etat durant les 15 dernières années. En effet, de 1993 à 2002, les dépenses cumulées d'entretien routier ont atteint 117 milliards de FCFA, dont 41 milliards pour l'entretien courant (35%) et 76 milliards pour l'entretien périodique (65%), soit une moyenne annuelle de 11,7 milliards de FCFA, dont 4,1 milliards pour l'entretien courant et 7,6 milliards pour l'entretien périodique. Cette moyenne a atteint 15,5 milliards de FCFA au cours des cinq dernières années, dont 4,5 milliards pour l'entretien courant et 12 milliards pour l'entretien périodique (voir détail en annexe 3).

La croissance moyenne des crédits alloués à l'entretien routier au cours des dix (10) dernières années est de 18%, dont 8% pour l'entretien courant et 30% pour l'entretien périodique.

Jusqu'en 1995, année de démarrage du Projet Sectoriel des Transports (PST), les travaux d'entretien courant étaient presque entièrement exécutés en régie (Subdivisions des TP) et ceux de l'entretien périodique en régie et à l'entreprise. Conformément à ce Projet, l'entretien périodique est entièrement réalisé à l'entreprise et l'entretien courant en régie et à l'entreprise, avec une suppression progressive de la régie, la part de l'entreprise devant atteindre 70 à 80% des crédits alloués en fin de projet (1998 - 99).

Cependant, compte tenu de la faible capacité de production actuelle des entreprises locales (28% des crédits alloués en 1997), l'objectif fixé n'a pas été atteint.

Les problèmes rencontrés, entre autres, dans la gestion de l'entretien routier sont les suivants :

- insuffisance des crédits alloués;
- retard dans la mise en place des crédits;
- retard dans l'exécution des programmes;
- gestion inefficace des crédits alloués.
- insuffisance de capacités des entreprises locales.

L'allocation de ressources financières suffisantes, l'Autorité Routière, la création prochaine de l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier, le développement des capacités des entreprises privées et la réforme des Services de régie en organismes à autonomie de gestion ou privés permettront de résoudre ces problèmes.

□ **L'entretien des pistes agricoles**

Actuellement, les pistes agricoles existantes, réalisées dans le cadre de projets de développement agricole sont entretenus par l'Etat (DNTP) pour les pistes classées et même non classées et par les opérations de développement et collectivités concernées pour les pistes non classées.

Toutefois, il y a lieu de souligner que, conformément aux conventions de financement des projets de développement négociés et réalisés, l'entretien des pistes agricoles classées et non classées revenait à l'Etat.

Mais dans la pratique, face aux moyens limités de l'Etat, qui arrivait à peine à assurer l'entretien minimum de son réseau routier prioritaire (routes bitumées), l'entretien même minimum des pistes agricoles réalisées de 1970 à nos jours n'a jamais pu être assuré pour la plupart de ces pistes, qui ont fini par se détériorer complètement (5% seulement des pistes améliorées en bon état).

La stratégie de financement de l'entretien des pistes agricoles adoptée par l'Etat à l'époque, qui consistait à prélever une certaine somme sur les barèmes des produits agricoles des différentes opérations de développement agricole concernées fut un échec à cause du montant relativement faible, voire dérisoire des sommes prélevées face aux besoins importants d'entretiens (courant et périodique).

Pour gérer la crise de productivité des pistes née de cette situation, certaines opérations de développement agricole ont créé leurs propres unités d'entretien des pistes et d'autres assuraient l'entretien de leurs pistes par les services spécialisés de l'Etat (Subdivisions des TP) en prenant en charge le fonctionnement (carburants, ingrédients...).

En somme, l'entretien des pistes rurales au Mali n'a jamais été fait correctement, de sorte que le pays a commencé à perdre progressivement, l'un de ses outils de développement les plus précieux.

Le phénomène est devenu tellement critique, que la CMDT, l'une des Sociétés de développement agricole les plus performantes du pays, face à l'incidence fâcheuse du mauvais état des pistes agricoles sur ses résultats d'exploitation a mis en oeuvre en 1993-94 un vaste programme de réhabilitation des pistes agricoles-CMDT (environ 2 000 km de pistes concernés).

L'entretien des pistes agricoles a donc toujours souffert du vide institutionnel, qui caractérisa sa gestion depuis les années 70. Aussi, des dispositions doivent être prises, notamment une nouvelle classification des routes, pour définir clairement les missions et les responsabilités des parties impliquées dans le nouveau contexte socio-politique (décentralisation) et face aux nouveaux défis, qui attendent le monde rural de demain.

2° - LE TRAFIC ROUTIER, L'OFFRE ET L'EXPLOITATION ROUTIERES AU MALI

a - Le trafic routier

Le trafic routier a évolué ces deux dernières décennies en dent de scie.

Sur la base des comptages routiers effectués par les Subdivisions des Travaux Publics, sur un réseau prioritaire de 9800 Km, le trafic a atteint en 2000 une moyenne pondérée de 86 véhicules par jour sur l'ensemble du réseau national, dont 29% de poids lourds et 71% de véhicules légers.

Le réseau bitumé aurait drainé 72% de ce trafic et les routes en terre et pistes les 28% restants.

De 1996 à 2000, le trafic routier de marchandises a globalement augmenté de 11% en moyenne par an sur l'ensemble du réseau dont 15% pour le transport international et 2% pour le transport national.

b - L'offre routière de transports

Sur la base des normes routières en vigueur au Mali, l'offre routière assimilée à la capacité physique pour les routes bitumées et à la capacité économique pour les routes en terre est la suivante :

- Routes bitumées à 2 voies = 3000 à 4000 véhicules par jour, dont 30% de poids lourds (6 à 8 millions de Tonnes par an) ;
- Routes en terre moderne = 150 à 200 véhicules par jour dont 30% de poids lourds (300 à 400 mille tonnes par an) ;
- Pistes améliorées = 50 à 100 véhicules par jour dont 50% de poids lourd(100 à 200 mille tonnes par an).

D'une manière générale, les capacités routières au Mali ne sont jamais atteintes sauf sur les tronçons urbains.

Pour les routes existantes, l'offre routière est donc toujours supérieure à la demande de transports même si elle est affectée par les nombreux obstacles physiques, tels que les postes de contrôles.

c - L'exploitation routière

Au Mali, les routes sont exploitées par des transporteurs marchands et non marchands souvent peu soucieux de leur état. En effet, si l'Etat malien déploie de gros moyens pour sécuriser les transports sur les routes, notamment par la construction, l'entretien et l'équipement (signalisations, barrières de pluies...), les usagers ne se soucient guère des simples règles de bonne conduite vis à vis de la chose publique.

En effet, le code de la route est très souvent bafoué avec pour conséquence :

- des accidents souvent mortels (1077 accidents en 1999, soit plus de 1% du parc et 1223 victimes, dont 89 tués). De 1995 à 1999, le nombre d'accidents a augmenté de 27% par an et le nombre de tués de 12% par an, dénotant ainsi l'insécurité grandissante sur les routes maliennes.
- des surcharges de véhicules lourds avec des essieux chargés à 20T contre une norme de 11.5 T (les 2/3 du parc semi-remorques sont concernés) et sur les axes principaux (axes internationaux) avec pour conséquence la destruction systématique et prématuré des routes, se traduisant par des interventions anticipées de reconstruction ou de réhabilitation.

Par ailleurs, les diagnostics périodiques permettant de connaître l'évolution de l'état du réseau sont insuffisants. Ce qui ne permet pas le plus souvent de faire un programme fiable des interventions nécessaires au maintien du patrimoine.

Les dispositions déjà prises, notamment la relecture du code de la route, les campagnes de vérifications des charges à l'essieu, la réimmatriculation du parc véhicules et la gestion d'une banque de données routières devront permettre une meilleure exploitation du réseau routier pour le bien de la collectivité toute entière. Ces dispositions doivent être complétées par la sensibilisation périodique par voie médiatique, la réduction et l'amélioration des contrôles routiers (police, gendarmerie, douanes) et la formation des transporteurs.

d - Le financement des routes au Mali

De 1993 à 2002 les investissements routiers réalisés ont nécessité la mobilisation de 251 milliards de FCFA, soit une moyenne annuelle de 25,1 milliards de FCFA, dont 134 (54%) pour l'investissement (construction, réhabilitation et études) et 117 milliard (46%) pour l'entretien (courant - 41 milliards et périodique-76 milliards) – voir tableau en annexe 4.

Les financements extérieurs sont évalués à 193 milliards de FCFA (77%) et les financements locaux à 58 milliards (23%).

La croissance moyenne des crédits mobilisés est de 12% par an, dont 8,7% pour le financement local et 13,6% pour les financements extérieurs.

Les modalités de financement ont été les suivantes :

Financement local

Avant 1990, le secteur routier était financé par l'Etat sur le Fonds Routier, dont les ressources provenaient de la taxe sur les hydrocarbures (environ 6 milliards de FCFA/an). Toutefois, ces ressources représentaient moins de 45% de l'ensemble des taxes prélevées sur les usagers de la route. Avec la suppression de Fonds Routier en 1990, les ressources affectées aux routes, sont toujours restées inférieures aux besoins requis.

En effet, Les recettes routières actuelles (fiscalités) sont estimées à 36 milliards de FCFA et les crédits alloués sur le budget de l'Etat à l'entretien et à l'investissement routiers en 2002 est seulement de 8,2 milliards de FCFA, dont 6,5 milliards à l'entretien (courant – 4,9 et périodique – 1,6) et 1,7 à l'investissement, alors que les besoins d'entretien sont estimés actuellement à plus de 20 milliards de FCFA par an et ceux de l'investissement le double

Les problèmes rencontrés sont les suivants :

- insuffisance des crédits alloués;
- les retards dans la mise en place des crédits;
- gestion inefficace des crédits alloués.

L'allocation de ressources suffisantes, l'Autorité Routière et la création de l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier permettront de résoudre ces différents problèmes.

Financements extérieurs

Les financements extérieurs sont acquis sous forme d'aides non remboursables ou de prêts à des conditions favorables (crédits). Cependant, ces financements sont souvent assortis de conditionnalités difficilement applicables, ou dont l'application se traduit le plus souvent par des déséquilibres socio-politiques parfois impossibles à circonscrire. A cela, il y a lieu d'ajouter les longs délais de paiements au niveau des bailleurs de fonds malgré la présence de représentants locaux. Ces retards pénalisent souvent l'exécution normale des projets.

Par ailleurs, le financement des projets de communication en général et routiers en particulier a posé d'énormes problèmes aux pays en développement et particulièrement au Mali à cause certes de la crise économique mondiale, mais aussi et surtout de leurs coûts très élevés et de leur intérêt économique direct souvent peu perceptible ; le transport n'étant pas une fin en soi mais un moyen.

C'est pour cette raison, que pour accélérer le développement de ces infrastructures, certes très onéreuses mais en même temps vitales pour le développement d'un pays aussi vaste et enclavé que le Mali, il est recommandé de concevoir de plus en plus des projets d'aménagement du territoire, qui intégreront les infrastructures de communication nécessaires.

De tels projets, visant alors des objectifs précis de développement national, régional ou local, économiquement facile à justifier, pourront non seulement réunir des groupes d'intérêt

économique à vocation purement commercial, mais aussi mobiliser l'épargne locale généralement thésaurisée.

IV.1.1.3. LES PERSPECTIVES EN MATIERE DE DESENCLAVEMENT

A- LE DESENCLAVEMENT GENERAL DU MALI

1°- Les différentes liaisons routières

Le réseau routier joue quatre fonctions dans le système de transports du Mali :

- une fonction de liaison internationale entre le Mali et l'extérieur ;
- une fonction de liaison nationale ou inter-régionale entre les différentes régions du pays ;
- une fonction de liaison régionale ou intra-régionale entre les différents chefs lieux de cercles des régions ;
- et une fonction de liaison locale (communale) ou infra-régionale entre les différents chefs lieux de commune et les villages des communes rurales.

Les liaisons routières recensées dans ce cadre et conformément à la décentralisation du territoire malien et à l'intégration sous – régionale et régionale se présentent comme suit :

1.1. Les liaisons internationales et les corridors routiers internationaux

11.1. Les liaisons routières internationales

Ce sont celles qui relient le Mali à l'extérieur.

Elles sont une trentaine et totalisent plus de 3850 km, dont 463 km de routes bitumées (12%), 391 km de routes en terre modernes (10%) , 529 km de pistes améliorées (14%) et 2467 km de pistes saisonnières (64%).

Ces liaisons, classées pour la plupart et d'une importance capitale pour le développement du Mali sont généralement en mauvais état (pistes saisonnières).

En effet, seules quatre (4) d'entre elles sont praticables en toute saison, dont la plus importante est la liaison ivoirienne.

La densité réelle est de 0,11 Km/100km² et la densité apparente de 0,31 Km/100km² soit environ 3 fois la densité réelle. Ce qui dénote le degré d'enclavement extérieur du Mali, ouvert toute l'année par voie routière seulement sur 3 ports maritimes Abidjan, Lomé et Cotonou.

Parmi ces liaisons, certaines encore à l'état de pistes saisonnières constituent la continuation au Mali de grands axes transafricains, telles que la Transahélienne (Dakar-Bamako-N'Djamena et sa branche mauritanienne Nouakchott - Aïoun - Gogui - Nioro - Diema - Bamako) et la Transsaharienne (Bamako - Gao - Kidal - Bourressa - Tamanarasset - Alger), dont la réalisation est recommandée par la 2ème décennie des transports et des

télécommunications en Afrique (1990 - 2000) dans le cadre de l'intégration sous-régionale et régionale.

Les liaisons internationales jouent également les fonctions de liaison nationale, régionale et locale.

Les projets (études et travaux) en cours et prévus dans les cinq (5) prochaines années concernent 3837 km de liaisons internationales.

11.2. Les corridors routiers internationaux

Le Mali possède plus de 27 corridors terrestres d'une longueur totale de 37859 km, dont 10838 km sur le territoire malien (voir tableau en annexe 4).

Les corridors routiers sont au nombre de 20 et totalisent plus de 30425 km, dont 8278 km au Mali.

Les corridors route/rail sont au nombre de 4 et totalisent 4873 km, dont 1700 km au Mali.

Les corridors routiers et mixtes (route/rail) actuellement opérationnels sont au nombre de 12.

Ils ont drainé en 2000 plus de 1,7 millions de tonnes de marchandises, soit 88% du trafic total international du pays, les 12% restants revenant au corridor ferroviaire Bamako – Dakar.

Les principaux corridors routiers sont les suivants :

. Bamako – Sikasso - Abidjan

C'est une route bitumée longue de 1225 km en bon état, dont 470 km au Mali et qui constitue de Bamako à Sikasso l'un des maillons importants de la route transahélienne (Dakar – Djaména).

Sa capacité théorique est de 6 à 8 millions de tonnes par an. Cependant, les différentes ruptures de trafic dues aux postes fréquents de contrôle sur cet axe (environ 40) diminuent de façon significative sa capacité, la durée du trajet étant doublée. Les transporteurs enquêtés estiment à 49% que les tracasseries policières constituent une contrainte principale à leur activité. C'est la contrainte la plus importante de toutes les contraintes signalées.

Ce corridor reste cependant, le corridor routier le plus important du Mali avec 1.6 millions de tonnes transportées en 2000, soit 81% du trafic total international et 93% du trafic total routier.

. Bamako – Kouri – Lomé

C'est également une route bitumée en bon état, longue de 1967 km, dont 612 km au Mali, avec une capacité théorique de 6 à 8 millions de tonnes par an.

Tout comme le tronçon précédent, l'existence de postes de contrôle fréquents réduisent énormément la capacité théorique de ce corridor, qui reste encore marginal dans les échanges internationaux du Mali avec moins de 1% du trafic total routier international en 2000.

. Bamako – Kourémalé – Kankan – Conakry : long de 980 km

Ce corridor comprend deux tronçons :

- Bamako – Kourémalé – Kankan - Timbo : C'est une route en terre longue de 680 km, dont 140 km au Mali. Son état est passable et sa capacité théorique est estimée entre 300 et 400 mille tonnes par an. Ce tronçon est actuellement en cours de construction en route de bitumée, dont la fin des travaux est prévue pour juin 2003.
- Timbo – Conakry : c'est une route bitumée longue de 300 km, dont l'état est passable avec une capacité théorique de 6 à 8 millions de tonnes par an.

Ce corridor est encore marginal dans les échanges routiers internationaux de marchandises du Mali. Cependant, avec l'amélioration de la capacité du port de Conakry, il est appelé à jouer dans le futur et après le bitumage du tronçon Bamako – Kourémalé – Kankan un rôle déterminant dans les échanges internationaux du Mali.

En effet, il pourrait largement concurrencer le corridor ivoirien et éventuellement sénégalais car moins long avec la même capacité routière.

. Bamako – Dakar

Ce corridor comprend deux branches :

- Bamako – Kolokani – Nioro – Kayes – Kidira – Tambacounda – Dakar

C'est la branche Nord qui est longue de 1471 km, dont 795 km au Mali. Il est à l'état de route en terre passable de Bamako à Diéma sur 345 km et de Kayes à Tambacounda sur 200 km, de piste améliorée de Diéma à Nioro sur 100 km et Nioro à Kayes sur 250 km.

Les travaux de construction en route bitumée des tronçons Bamako – Didiéni (165 km) et Kayes – Sandaré (140 km) sont en cours.

La recherche du financement pour les travaux de bitumage des tronçons Didiéni – Diéma (180 km), Kayes – Kidira (100 km) et Diéma – Nioro (100 km) ainsi que les études de bitumage du tronçon Sandaré – Nioro sont en cours.

Les seuls échanges routiers de marchandises avec le Sénégal se font actuellement sur l'axe Kayes – Dakar long de 745 km, dont 97 km au Mali. Sa capacité est limitée à celle du tronçon en terre Kayes – Kidira – Tambacounda (277 km). A partir de Kayes, les marchandises sont acheminées à Bamako par la voie ferrée. Ce corridor mixte joue de plus en plus un rôle important dans les échanges internationaux de marchandises du Mali. En 2000, il a en effet acheminé plus de 4% des tonnages transportés, soit 73000 tonnes.

Compte tenu des difficultés rencontrées actuellement d'une part, par les Régies des chemins de fer du Mali et du Sénégal dans l'exploitation de la voie ferrée et d'autre part, par les transporteurs maliens sur le corridor ivoirien (trop de contrôles), ce corridor prendra certainement une part importante du trafic international malien à terme.

- Bamako – Kati – Kita – Saraya – Dakar

C'est la branche sud longue de 1280 km, dont 510 km au Mali. Il est à l'état de route en terre passable entre Bamako et Kita (174 km), et piste améliorée et saisonnière entre Kita et Saraya (320 km).

La recherche du financement pour les travaux de bitumage des tronçons Kati - Kita et Kita - Saraya est en cours.

Cette branche, de par son mauvais état général ne participe nullement aux échanges routier international du Mali. Cependant, après son aménagement, il peut réellement concurrencer le corridor ivoirien (Bamako - Abidjan) qui en détient actuellement le monopole.

. Bamako – Kolokani – Nioro – Aioun – Nouakchott

C'est le corridor mauritanien, long de 1430 km. Il emprunte la branche nord du corridor sénégalais de Bamako à Nioro sur 445 km qui est en cours de bitumage ou prévu. Le tronçon Nioro - Aioun (184) est en cours de bitumage et la fin des travaux est prévue pour décembre 2002.

Ce corridor est certes une bonne opportunité dans la politique de diversification des débouchés du Mali sur la mer. Cependant, il est moins attrayant que ses concurrents directs, notamment les corridors sénégalais et ivoirien, car non seulement il est plus long mais son exploitation est rendue difficile par l'ensablement permanent du tronçon mauritanien Aioun - Nouakchott.

Ce corridor restera par conséquent marginal dans les échanges internationaux du Mali.

. Mopti – Sikasso – Abidjan

C'est également une route bitumée en bon état, longue de 1334 km, dont 580 km au Mali avec une capacité théorique de 6 à 8 millions de tonnes par an.

Tout comme le corridor Bamako - Abidjan, l'existence de postes de contrôle fréquents réduisent énormément la capacité théorique de ce corridor, qui draine environ 30% du trafic international malien du port d'Abidjan.

. Gao – Ansongo – Niamey - Cotonou

C'est un corridor long de 1476 km, dont 235 km au Mali. Il est à l'état de route en terre passable sur le tronçon malien de Gao à Ayourou sur 235 km et de route bitumée de Ayourou à Cotonou.

La recherche du financement pour les travaux de bitumage du tronçon malien Gao - Ayourou est en cours.

Ce corridor joue actuellement un rôle marginal dans les échanges internationaux du Mali. Cependant, après le bitumage des derniers tronçons, il jouera un rôle prépondérant dans les échanges internationaux du nord du Mali.

Gao – Kidal – Tizaouatene – Tamanarasset – Alger

C'est un corridor long de 2750 km, dont 653 km au Mali. Il est à l'état de piste de Gao à Tamanarasset (1018 km) et de route bitumée de Tamanarasset à Alger (1732 km).

La recherche du financement pour les travaux de bitumage des tronçons Gao – Tizaouatene (653 km) au Mali et Tizaouatene – Tamanarasset (365 km) en Algérie est en cours dans le cadre de l'aménagement de la liaison transaharienne.

Ce corridor joue actuellement un rôle marginal dans les échanges internationaux du Mali. Cependant, après son aménagement, il jouera un rôle prépondérant dans l'intégration sous-régionale et dans le développement des échanges internationaux du nord du Mali.

D'une manière générale, le corridor actuellement dominant dans les échanges internationaux de marchandises du Mali est le corridor ivoirien. Cependant, après la réalisation des projets prévus dans les 5 à 10 années à venir (2273 km), la répartition du trafic international de marchandises entre les différents ports va être complètement bouleversée. Les corridors qui bouleverseront les tendances actuelles sont les corridors guinéen et sénégalais.

En attendant, le déséquilibre dans les échanges internationaux du Mali né de l'hégémonie du corridor ivoirien, se traduit par des surcoûts importants (prix des produits prohibitifs) dans l'approvisionnement des populations enclavées (zones sahéliennes du pays) par rapport aux ports maritimes les plus proches, qui ne participent que très marginalement dans les échanges routiers internationaux du Mali.

En tout état de cause, toute affectation à terme du trafic international de marchandises entre les différents débouchés maritimes du Mali, doit se faire sur la base des coûts globaux minima (transports et équipements).

En outre, dans le souci de préserver et de soutenir les modes de transport décadents (rail et fleuve), la création d'un fonds de péréquation est nécessaire.

1.2. Les liaisons nationales ou inter - régionales

Ces liaisons assurent la connexion des différentes régions du pays, en reliant les chefs lieux administratifs les plus proches. Elles sont une vingtaine et totalisent plus de 5200 Km, dont 1368 Km de routes bitumées (26%), 266 Km de pistes améliorées (5%) et 2570 Km de pistes saisonnières (69%). Ces liaisons principales constituent, avec les liaisons internationales l'épine dorsale du réseau routier malien. Seulement 11% d'entre elles (560 km) à l'état de pistes saisonnières ne sont pas classés et l'on constate une rupture dans la hiérarchie routière qui passe des routes bitumées aux pistes améliorées, les routes en terre moderne étant absentes.

La densité réelle est de 0,13 Km/100 km² et la densité apparente de 0,42 Km/100 km², soit plus du triple de la densité réelle. Ce qui dénote le degré d'enclavement national du Mali.

En effet, certaines régions du pays sont encore coupées les unes des autres par voie routière. Il s'agit notamment de Kayes et Koulikoro-Bamako, Ségou et Tombouctou, Gao et Kidal, Tombouctou et Gao. Le triangle Mopti-Ségou-Bamako-Sikasso-Koutiala-Mopti est la zone la moins enclavée du Mali.

Les liaisons nationales jouent également les fonctions de liaisons régionale et locale et permettent de consolider l'unité nationale en développant les échanges inter-régionaux.

Les projets (études et travaux) en cours et prévus dans les cinq (5) prochaines années concernent 1378 km de liaisons nationales.

1.3. Les liaisons régionales ou intra - régionales

Ces liaisons assurent les échanges entre les différents chefs lieux de cercle à l'intérieur des régions. Elles sont une soixantaine et totalisent 8944 km, dont 1491 km de routes bitumées (16,7%), 479 km de routes en terre moderne (5,3%), 1519 km de pistes améliorées (17%) et 5455 km de pistes saisonnières (61%). Ces liaisons, qui constituent le réseau secondaire du Mali ne sont pas toutes classées.

La densité réelle est de 0,28 km/100km² et la densité apparente du 0,72 km/100km². soit près du triple de la densité réelle.

L'enclavement des différentes régions du Mali est donc évident. Certaines régions sont encore impraticables même en saison sèche sinon par les véhicules tout terrain (Kayes, Tombouctou, Gao et Kidal).

Les régions les moins enclavées du triangle central possèdent des densités réelles égales ou plus élevées que la densité moyenne réelle. Ce sont : Koulikoro (0,9 km/100 km²). ; Sikasso (1,08 km/100 km²) ; Ségou (0,9 km/100 km²).

Les liaisons régionales jouent également les fonctions de liaison locale.

Les projets (études et travaux) en cours et prévus dans les cinq (5) prochaines années concernent 1680 km de liaisons régionales.

1.4. Les liaisons locales ou infra - régionales

Elles assurent les échanges entre les différentes localités (villages) des communes rurales à l'intérieur des cercles. Elles sont plus d'un millier et totalisent 31000 Km environ, dont 144 km de routes bitumées (0,46%), 105 Km de route en terre (0,34%), 4775 Km de pistes améliorées (15,4%) et 25 976 km de pistes saisonnières (84,8%)..

Ces liaisons, qui desservent les zones rurales constituent le réseau tertiaires du Mali et ne sont généralement pas classées.

Elles assurent les échanges infra - régionaux, notamment le ramassage et le drainage des produits agricoles.

La densité réelle est de 0,4 Km/100 km² et la densité apparente de 2,5 km/100 km², soit plus de 6 fois la densité réelle.

Ce qui explique aisément, l'enclavement notoire des zones rurales même à fortes potentialités agricoles, où la production est généralement limitée à l'auto-consommation à cause des prix

locaux non rémunérateurs au producteur, qui se trouve dans l'impossibilité d'évacuer son surplus agricole sur les marchés voisins plus porteurs.

Les projets (études et travaux) en cours et prévus dans les cinq (5) prochaines années concernent 686 km de liaisons locales.

B – LE DESENCLAVEMENT DES ZONES RURALES

Les pistes agricoles sont des liaisons locales et régionales, qui desservent les zones rurales. Actuellement, elles totalisent 5536 km, réalisés dans le cadre des opérations de développement agricole à partir des années -70. Le réseau potentiel de pistes agricoles est le réseau tertiaire estimé à 31000Km.

La gestion actuelle des pistes rurales est assurée conjointement par les Départements des Travaux Publics et du Développement rural, toutes les pistes agricoles (classées et non classées), ayant été réalisées dans le cadre des projets agricoles.

Il y a lieu de souligner cependant, que la gestion des pistes agricoles a toujours souffert de cette dualité d'appartenance, les missions et les responsabilités des parties impliquées (Etat, collectivités et opérations de développement) n'ayant jamais été définies clairement.

Le vide institutionnel qui en résulte, a donc été déterminant pour la survie de ces pistes. Les pistes agricoles existantes sont généralement en mauvais état faute d'entretien adéquat et ne sont pas classées pour la plupart. La densité réelle moyenne est de 0,45 Km/100km² pour une densité apparente de 2,5 km/100 km², soit 6 fois la densité réelle.

La situation des pistes agricoles par région et par zone de développement agricole est donnée dans le tableau 4.2 ci-après.

SITUATION DES PISTES AGRICOLES

Tableau-4. 2

Région	Long. Totale Km	% Long Total	Densité km/100km ²	LONGUEUR PAR ZONES AGRICOLES (KM)										MONTANT TOTAL en 10 ⁹ Fcfa			
				CMDT	%	OHV/CMDT	%	ON	%	FIDA	%	ARACH IDE	%		OPER MIL	%	
Kayes	889	16	0.74	-	41	722	100						889	100			1597
Koulikoro	1517	27	1.58	795	56												4346
Sikasso	1099	20	1.44	1099	3			1430	100	316	100						8502
Ségou	1801	33	3.27	55													5657
Mopti	230	4	0.3	-											230	100	690
Tou	-	-	-	-													
Gao	-	-	-	-													
Kidal	-	-	-	-													
TOTAL	5536	100	0.45	1949	100	722	100	1430	100	316	100				230	100	20102
Densité par zones km/100 km ²				5.2													
Productivité T/km/an					331				600				272				

Source : CMDT/OHVN/ON/FIDA/DNTP/CONSULTANT

De ce tableau, il ressort les remarques suivantes :

La région de Ségou possède le plus grand réseau de pistes agricoles mais aussi le plus dense du pays avec 1801 km de pistes (33% du réseau national) et 3,2 km/100km² (1,41 km/1000 hab). Ensuite, suivent les régions de Koulikoro avec 1517 km (27%) et 1,58 km/100 km² (1,23 km/1000 hab) et Sikasso avec 1099 km (20%) et 1,44 km/100 km² (0,9 km/1000 hab).

La région Tombouctou est dépourvue de pistes agricoles malgré ses fortes potentialités agricoles (zone lacustre).

En outre, les productions agricoles les plus élevées sont rencontrées dans les régions à forte densité de pistes agricoles. En 1994/95, la région de Ségou détenait 29% de la production agricole nationale, 28% pour Sikasso, 17% pour Koulikoro, 13% pour Mopti, 9% pour Kayes et les 4% restants pour les régions du Nord (Tombouctou et Gao).

Les zones à forte densité sont les zones Office du Niger et FIDA (Ségou) avec 5,3 km/100km², CMDT et OHV (Sikasso et Koulikoro) avec 5,2 km/100 km², Arachide (Kayes) avec 1,1 km/100km². L'Office du Niger et la CMDT ont des densités 2 fois plus élevées que la densité moyenne apparente nationale.

La productivité routière actuelle est de 600 tonnes par km et par an dans la zone Office du Niger, 530 T/km/an dans la zone CMDT/OHV et 270 T/km/an dans la zone arachide.

Une corrélation évidente, existe donc entre la densité routière et la production agricole dans les zones rurales.

En effet, plus la densité routière est élevée, plus la production l'est aussi et inversement, toutes conditions égales par ailleurs, notamment l'organisation du monde rural et le développement des moyens techniques cultureux.

Certains exemples frappants en témoignent.

(i) Dans le Nianadougou (cercle de Bougouni), grand producteur d'ignames et coupé du reste du cercle par le fleuve Baoulé 8 mois sur 12 dans l'année, l'igname est vendu localement à 50FCFA/kg alors qu'à Manankoro, marché situé à 50km à peine sur la route Nationale (RN-9), il est vendu à 100FCFA/kg ; cela à cause de l'absence d'un pont de moins de 100m de long sur le Baoulé et du mauvais état de la piste Garalo-Fangala (70Km) circulable seulement en saison sèche.

La réalisation de la route Garalo-Fangala, même en piste agricole, devra permettre non seulement le doublement du prix de l'igname mais aussi de sa production (3500 tonnes par an actuellement) et arrêter l'exode massif des jeunes vers la Côte d'Ivoire.

(ii) - Dans la zone inter-fleuve Bani-Niger, grande productrice de céréales, le mil se vendait sur les marchés de Saye et environ et avant l'aménagement en 2001 de la route San – Saye longue de 60 km, à 20 FCFA le kilo, alors que sur le marché de San, il se vendait à 60 FCFA le kilo. Après l'aménagement de la route en 2001, le même produit est vendu sur le marché de Saye à 27 F

CFA le kilo contre 30 F CFA le kilo à San. Ce qui correspond à un surplus au producteur de 7 F CFA le kilo et un gain au consommateur de 30 F CFA le kilo.

(iii) – Une étude relative à l'impact de l'enclavement sur les prix et le niveau de production dans la région de Mopti en 1997, a révélé que le revenu supplémentaire per – capita susceptible d'être créé par le désenclavement est estimé à 7 389 F CFA, soit 14% du PIB per – capita en 1997, avec un maximum de 27 787 F CFA dans la zone oignon. L'augmentation probable de la production a été estimée à 43% de la production totale des communautés concernées, avec un maximum de 58% dans les zones –mil.

Aussi, faute de pouvoir accéder plus facilement aux marchés porteurs en l'absence d'une route carrossable toute l'année, les paysans sont donc obligés de brader sur place leurs céréales, pourtant considérées comme les seuls produits de rente perceptibles actuellement dans les zones concernées.

Tout ceci confirme le rôle, combien déterminant des transports dans le processus d'un développement économique et social durable du Mali.

En tout état de cause, les zones rurales souffrent d'enclavement, les régions de Ségou-Koulikoro et Sikasso moins que les autres.

Le renforcement, du réseau des pistes agricoles (entretien des pistes existantes et construction de nouvelles pistes) permettra sans nul doute d'impulser la production agricole, gage de tout développement harmonieux et durable du Mali.

Pour le désenclavement des zones rurales, l'Etat malien a inventorié 651 pistes rurales totalisant 33851 km, dont 5536 km de pistes agricoles déjà aménagées. Les projets d'aménagement de ces pistes s'inscrivent dans le cadre du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR).

Le programme prioritaire adopté concerne 3571 km de pistes sur lesquels la phase 1 du PNIR en retient 702 km, dont 458 km en cours d'étude.

C - LE DESENCLAVEMENT DES ZONES MINIERES

Le Mali dispose d'énormes ressources minières dont l'exploitation est sérieusement handicapée par l'inexistence d'infrastructures de transport et de sources d'énergie abordables.

Les principales ressources minières identifiées au Mali sont pour la plupart situées dans des zones enclavées, dont les débouchés sur la mer nécessitent d'énormes investissements en infrastructures de transport.

En effet, les principales zones minières se présentent comme suit :

Or : * Nord de kayes : (Guidimaka : Nrelat, Melgué, Sareto, Gori) à 70 - 200 Km au Nord de kayes.

* Sud de kayes : (Sadiola à 80 Km de Kayes. Niambalama Yatela à 55 Km de Kayes. Loulo à 20 Km de Kéniéba. Ségala à 15 Km de Kéniéba. Tabakoto, Tintiba à 70 Km de Kéniéba. Dioulafoundou à 15 Km de Kéniéba. Médinandi à 35 Km de Kéniéba.

* Sud du mali : Syama à 60 Km de Kadiolo, Kalana, Kodiéran (Nord de Kalana), Balé (Nord-est Kalana), Misséniplat - 130 km de Bougouni (75 Km Sud-Ouest Kadiolo), Foulaboula (Yanfolila), Pitiangoma (Sud Misséni), Nampala et Darabougou (Finkolo), Kalaka (Kolondiéba), Kobada, Banancoro (40 Km Sud Kangaba).

* Nord et Nord-Est : In-Darset (30 Km au Sud de Tessalit).

Fer : Djidian (30 Km NW de Kéniéba), Diamou (50 Km Ouest de Bafoulabé), Balé (100 Km Sud Kita).

Manganèse : Tassiga, Tondibi Aganla et Ofalikin (30 - 20 - 60 Km d'Ansongo).

Bauxite : De 100 à 200 Km au Sud-Est de Bamako.

Cuivre : Nioro, Ouatagouna - Labbézanga (140 Km au Sud d'Ansongo).

Uranium : Faléa (80 Km Sud Kéniéba), Samit (Djebock 120 Km Nord-Est Gao).

Plomb et Zinc : Dogo (60 Km Nord de Bougouni), Tessalit, Fafa (40 Km d'Ansongo).

Diamant : Kéniéba - 250 km de Kayes.

Nickel - Platine : Touban (20 Km Sud de Kadiolo).

Lithium : Bougouni (Baoulé).

Barytine : Yélimané, Faréna et Kourounikoto (80 - 90 Km de Kita), Dinguira (long voie ferrée).

Calcaire : Gangontery (Est Diamou), Madibaya (Nord Bafoulabé), Dinguira Logo, Bah-ElHéri (20 Km Nord Goudam), Dimamou (30 Km Nord de Hombori).

Gypse : Taoudenit et In-Kereit (80 Km Nord Tessalit).

Marbre : Sélinkégny.

Sel : Taoudenit.

Grenat : Simmbidi - Sangafé (Nord-Est Kayes).

Sable de Verrerie : Lac Faguibine.

Lignite et Schiste butimeux : Bourem.

Phosphate : Tamaguilet (80 Km Nord-Est Bourem).

En résumé, on retiendra actuellement comme principaux centres miniers : Kayes, Kéniéba, Kita, Bafoulabé, Nioro, Yélimané, Kangaba, Yanfolila, Kolondiéba, Kalana, Kadiolo, Taoudenit, Goundam, Hombori, Bourem, Tessalit et Ansongo.

L'exploitation minière porte actuellement sur le ciment (Diamou), le phosphate (Bourem), le marbre (Sélinkégnny), le sel (Taoudenit) et l'or (Kalana, Syama, Sadiola).

Les moyens de transports utilisés pour ces mines en matière d'approvisionnement (surtout en hydrocarbures) et d'évacuation de la production sont peu satisfaisants.

Pour le Ciment :

La route Diamou Gangouteri s'est fortement dégradée et la production actuelle de ciment (20 - 25 000 T) est évacuée par le fer pratiquement pour les besoins de la région de kayes.

Pour le Phosphate :

La matière première est acheminée par camions benne sur 80 Km de Tamaguilet à Bourem. La production actuelle de 18000 T/an est difficilement évacuée par le fleuve (COMANAV) sur Mopti et par camions ensuite.

Pour l'Or :

Sadiola est difficilement accessible car les 80 Km de route récemment aménagée entre Kayes et Sadiola sont très dégradés. L'usine de Sadiola risque de souffrir énormément en approvisionnement en hydrocarbures (30 000 T/an) si l'état de la route n'est pas amélioré (entretien renforcé ou bitumage total).

Syama connaît peu de problèmes d'approvisionnement, mais il faut attirer l'attention sur l'entretien de la route d'accès à l'usine.

Kalana devra être relancé sous de meilleurs auspices avec la réhabilitation de la route en terre Bougouni - Yanfolila - Kalana sur financement de l'IDA dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports.

D'une manière générale, il apparaît que les transports conditionnent la valorisation des différentes ressources minières à tous les niveaux : études et prospections, constructions des usines, approvisionnement des usines (surtout en hydrocarbures) et évacuations des produits finis.

Au total, le désenclavement des zones minières nécessitera la réalisation de plus de 2500 km de routes et 500 km de voies ferrées. En outre, les 520 km de routes existantes nécessitent des entretiens réguliers et renforcés.

IV.1.1.4. - LES PROBLEMES ET LES CONTRAINTES

Contraintes physiques (géographiques) :

Les transports routiers sont confrontés à l'immensité du pays et à son enclavement externe et interne dû à l'insuffisance des liaisons routières pérennes (densité réelle égale à 1km/100km²)

Les régions du Nord du Mali (Tombouctou, Gao et Kidal) sont des régions immenses mais peu peuplées.

Les conditions physiques, naturelles du sol (montagnes, sables) et climatiques font que les coûts de construction et d'entretien des infrastructures dans ces régions sont de 30 à 40% plus chers que dans le reste du pays.

L'immensité du territoire malien, sa faible densité démographique et le coût très élevé des intrants constituent des contraintes majeures au développement des infrastructures au Mali et particulièrement dans les zones sahélienne et désertique.

Problèmes et mesures institutionnels

- Inadaptation de la classification routière en vigueur aux réalités administratives, politiques et économiques actuelles du pays.

. Une nouvelle classification routière est donc recommandée. Le contrat d'étude y afférent vient est en cours d'exécution et le rapport provisoire est disponible.

- Inadéquation des structures actuelles de gestion des routes et de l'entretien routier.

. La restructuration de la Direction Nationale des Travaux Publics est en cours.

. L'étude de la création de l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier prévue dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports est en cours.

- Violation quotidienne par les usagers de la réglementation en vigueur en matière de conduite et d'exploitation routière.

. La sensibilisation, l'information et la formation du personnel de conduite sont donc recommandées.

Problèmes et mesures humains

- Insuffisance de personnel qualifié dans les services et sociétés de Travaux Publics.

. Le recrutement du personnel qualifié dans les organismes nécessaires est recommandé.

- Insuffisance de qualification du personnel disponible dans les services et sociétés de Travaux Publics.

. La formation continue du personnel existant est donc recommandée.

Problèmes et mesures techniques et matériels

- Absence de planification des transports et partant des infrastructures routières.
- . *L'étude et la mise en application d'un plan de transports et des infrastructures concernées sont recommandées.*
- surcharge du matériel roulant sur les routes avec pour conséquence leur destruction prématurée.
- . *Contrôle des charges à l'essieu et sanction des fauteurs de surcharges.*

Problèmes et mesures économiques et financiers

- Rareté et difficulté d'obtention des financements extérieurs.
-
- Insuffisance des crédits alloués à l'entretien et à la construction des routes.
- Gestion inefficace des crédits alloués à l'entretien routier.
- . *Elaboration d'un plan ou schéma d'aménagement du territoire malien.*
- . *Elaboration d'un plan et de programmes de transports.*
- . *Création de l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier et audit périodiques des services concernés.*

IV.1. 2. LES EQUIPEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Ce sont les gares routières, ferroviaires et fluviaux, les aéroports et les entrepôts maritimes qui constituent des maillons essentiels de la grande chaîne des transports en assurant le relai entre les transports routiers urbains et inter-urbains et entre ces derniers et les autres modes de transports (rail, fleuve, air et mer).

Pour une meilleure organisation du système des transports, ces équipements doivent être situés de manière à apporter le maximum de satisfaction (minimum de gêne possible et maximum de sécurité) à l'ensemble des collectivités impliquées dans les échanges locaux (urbains), nationaux et internationaux (inter-urbains).

1° - LES GARES ROUTIERES

Elles sont situées dans les zones urbaines et assurent le relai entre les transports routiers urbains et inter-urbains.

Actuellement, il existe au total 20 gares, dont 3 à Bamako, 1 à Kayes, 1 à Koulikoro, 3 à Sikasso, 3 à Ségou, 6 à Mopti, 2 à Gao et 1 à Tombouctou.

La construction de 8 gares est prévue dans le cadre du PDUD, dont 2 à Bamako, 1 à Koulikoro, Sikasso, Ségou, Mopti, Gao et Kidal.

Il n'existe actuellement aucun contrat de gérance des gares routières, qui sont gérées, soit par des syndicats, soit par des services de l'état non spécialisés en la matière et peu soucieux de l'état des infrastructures réalisées.

Les problèmes rencontrés se résument comme suit :

- Gestion inefficace des gares,
- Insuffisance d'équipements de manutention.
- Mauvais emplacement de certaines gares, notamment dans le District de Bamako.

En effet, le District de Bamako compte actuellement trois autogares (Sogoniko, Marché de Médina-Coura et Djicoroni-Para). A côté de ces gares, plus spécialisées dans le transport de personnes que de marchandises, on retrouve des petites gares dissimulées un peu partout dans la ville.

En plus, ces gares sont devenues des centres mixtes où cohabitent commerce et transports et dont la gestion est assurée par des administrateurs gérants.

Situées en pleine ville et de surcroît en zone d'activité humaine intense (marchés), l'insécurité qu'elles engendrent quotidiennement se traduit par des accidents graves causés surtout par des gros porteurs qui sont obligés de traverser toute la ville pour rejoindre certaines gares et inversement.

C'est le cas des gares du marché de Médine et de Sogoniko, qui ne remplissent pas par conséquent les conditions de sécurité maximale et de gêne minimale recommandées à une gare.

Recommandations :

La gestion inefficace des gares routières appellent les recommandations suivantes :

1°- Création de gares routières adéquates qui remplissent les fonctions de gares routières internationales conformément aux dispositions de la convention sur les transports routiers inter — état de la CEDEAO ;

2°- Elaboration de textes réglementaires et législatifs relatifs à la création et aux modalités de gestion et de fonctionnement des gares routières. Ces textes devront préciser :

- *les principes de gestion des gares routières ;*
- *les critères et les conditions de gestion par les tiers ;*
- *les responsabilités et les rôles des communes ;*
- *l'équipement des gares, surtout situées sur les corridors internationaux dans le sens de l'adaptation à la conteneurisation qui prend de plus en plus de l'importance.*

3° - Construction de gares routières sur les sites définis dans les schémas directeurs d'urbanisation des villes pour éviter les désagréments occasionnés par les emplacements inappropriés.

Par exemple, dans le District de Bamako, en plus de la gare de Yirimadjo, dont la construction est déjà prévue pour recevoir le trafic venant d'Abidjan, de Lomé, du nord, du centre et du sud du pays, deux autres gares devront être aménagées à Kati (gare mixte) pour recevoir le trafic

ferroviaire et routier venant de Dakar, de la Mauritanie et de l'ouest du Mali et à Titibougou ou à Moribabougou pour recevoir le trafic venant de la Mauritanie (Néma) et de l'est du pays (Tombouctou, Niono ; Banamba et Koulikoro).

2° - LES GARES FERROVIAIRES

Ces gares sont situées le long de la voie ferrée de Koulikoro jusqu'à Kidira pour le tronçon malien. Ils sont une dizaine, dont les plus importants sont : Koulikoro , Bamako, Kati, Mahina, Kayes et Kidira.

Les problèmes rencontrés par ces gares gérées par la Régie des chemins de fer du Mali qui a d'énormes difficultés sont :

- l'insuffisance d'entretien et le sous équipement.

La voie ferrée étant un corridor international important qui partage environ 600 km avec les voies routières adjacentes, l'équipement des gares principales en dehors de la gare de Bamako qui est suffisamment bien équipée est recommandé, surtout dans le sens de l'adaptation à la conteneurisation qui prend de plus en plus de l'importance.

- Mauvais emplacement de la gare de Bamako.

Bamako dispose actuellement de deux gares ferroviaires, dont l'une pour les passagers au niveau de l'ancienne gare et l'autre pour les marchandises construit à Korifina-Sud (à la sortie Est de la ville).

La présence de ces gares ferroviaires, en centre ville hypertrophié et à la sortie Est de la ville, alors que tous les courants d'échanges avec elle par voie ferrée se situent à l'Ouest (trafics national et international) constitue, contre toute logique une entrave majeure au développement harmonieux et durable d'une ville comme Bamako, qui se densifie de plus en plus et où la mobilité des biens et des personnes joue un rôle déterminant.

Le transfert de la gare-marchandises à Korofina-Sud, qui n'a fait l'objet d'aucune étude de factibilité économique, fut décidé dans le feu de l'action par le transfert du mini-terminal containers de Dar-Salam sursaturé.

Un investissement aussi important et économiquement non confirmé, qui se traduit par la gêne et l'insécurité qu'il occasionne face à un trafic routier en pleine expansion pose logiquement des interrogations pertinentes qu'il faut lever.

Conformément aux conclusions de l'étude du schéma d'aménagement et de développement du District de Bamako et de l'étude de la croissance accélérée du Mali, le transfert des gares marchandises et voyageurs à Kati associées à une gare routière est recommandé.

3° - LES PORTS FLUVIAUX

Le fleuve Niger (de Koulikoro à Gao)

Les ports situés le long de cette voie fluviale de Koulikoro à Gao sont une dizaine, dont les plus importants sont : Koulikoro , Ségou, Mopti, Niafunké, Diré, Koriomé et Gao.

Les problèmes rencontrés par ces ports gérés par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV) qui a d'énormes difficultés sont essentiellement, l'insuffisance d'entretien et le sous équipement.

Cette voie fluviale étant un corridor national important, qui partage environ 1308 km avec les voies routières adjacentes, l'équipement et l'entretien de ses principaux ports sont donc recommandés.

Le fleuve Sénégal (d' Ambidédi au Mali à Saint – Louis au Sénégal)

L'aménagement de cette voie fluviale, qui est un corridor international relativement important et qui partage 100 km avec les voies routières adjacentes, est prévu dans le cadre du programme navigation de l'OMVS. Les ports susceptibles d'être aménagés sont ceux d' Ambidédi, de Bakel et de Saint – Louis.

4° - LES PORTS MARITIMES ET LES ENTREPOTS MALIENS

Les ports maritimes

Pour les transports maritimes maliens près de 20 ports maritimes sont impliqués dont :

- 10 sur les côtes africaines, dont les plus importants pour le Mali sont : Abidjan (capacité 9 millions tonnes/an) et Dakar (capacité 4,5 millions de tonnes/an).
- 10 sur les côtes américaines, européennes et asiatiques.

Les entrepôts maliens

Au regard des énormes difficultés liées au transit des marchandises maliennes dans les ports de la sous-région, l'Etat Malien a négocié avec les autorités des pays de transit des accords de transports et de transit maritimes. Ces accords prévoient très souvent la concession au Mali, d'espaces portuaires et l'application de tarifs préférentiels sur les diverses opérations de transit : taxes portuaires, stockage, manutention.

Pour assurer la gestion des espaces concédés et veiller à l'application des dispositions des accords, il a été créé "**des Entrepôts Maliens**" au Sénégal, en Côte d'Ivoire, au Togo, en Mauritanie et en Guinée.

La capacité actuelle et potentielle de stockage des cinq (5) entrepôts réalisés de 1978 à 2001 est de 109577 m², dont 39000 m² de magasins couverts, 58577 m² de terres – pleins et 12000 m² de zone non aménagée mais disponible (EMASE). Le coût total de réalisation de ces entrepôts est de 2691 millions de francs CFA (voir détail dans le tableau 4.3 ci- après).

Tableau 4.3

N°	Entrepôt	Capacités de stockage en m ²								Coût en mill. fcfa	Année constr.
		MC	% total	TP	% total	ZNAD	% total	TGANA	% total		
1	EMACI	13000	33	21077	36	-	-	34077	31	864	1975
2	EMASE	9300	24	30400	52	12000	100	51700	47	740	1988
3	EMATO	500	13	4000	7	-	-	9000	8	468	1983
4	EMAGUI	1800	5	1000	1,5	-	-	2800	3	444	1998
5	EMAMAU	9900	25	2100	3,5	-	-	12000	11	175	2001
TOTAL		39000	100	58577	100	12000	100	109577	100	2691	-

Source : DNT/Consultant

EMACI – Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire EMASE - Entrepôts maliens au Sénégal
 EMATO - Entrepôts maliens au Togo EMAGUI - Entrepôts maliens en Guinée
 EMAMAU - Entrepôts maliens en Mauritanie

MC – Magasins couverts TP - Terres – pleins ZNAD – Zones non aménagées mais disponibles

TGANA – Total général aménagé et non aménagé

Ces divers Entrepôts Maliens, en tant que services extérieurs de la Direction Nationale des Transports jouent un rôle important dans la facilitation du transit des marchandises (identification des problèmes à temps), l'élaboration et la diffusion des données statistiques et documentaires sur le trafic malien.

Les entrepôts maliens sont exploités par l'Administration malienne, les Régies des chemins de fer et les opérateurs privés et leur entretien se fait normalement.

Les projets prévus à cours et moyen termes sont :

- la création des entrepôts maliens de Téma au Ghana et de Cotonou au Bénin;
- la création de ports secs : *Un port sec est défini comme un terminal intérieur (entrepôt) servant de point de départ, de transit ou d'arrivée des flux de marchandises générés par le commerce international.*

C'est un point de rupture de charge qui est une sorte de relais au port maritime, doté d'installations sous douane, destinées à faciliter le traitement des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation, quelque soit leur mode de conditionnement . L'étude de la création de port sec est envisagée dans le cadre du projet sectoriel des Transports.

Les problèmes rencontrés actuellement au niveau des entrepôts sont les suivants :

- engorgement des espaces portuaires dû à une mauvaise organisation des chargeurs et à l'insuffisance des moyens de transport (camions ou Wagons) se traduisant par des délais d'évacuation plus longs :

. actuellement, 60 jours pour l'évacuation des marchandises du port de Dakar contre une norme de 20 jours à cause de l'insuffisance de wagons et de la paralysie au port d'Abidjan à cause des camions de la CMDT, qui sont stationnés au port remplis de coton en attente d'évacuation du coton vers les ports de destination.

. les conséquences d'une telle situation sont d'une part, des surcoûts sur les exportations maliennes qui se traduisent par des pertes en devises pour le pays et d'autre part, des surcoûts sur les importations se traduisant par une augmentation des prix des produits importés au consommateur.

. *Une meilleure programmation des évacuations (import et export), qui impliquerait Administration, chargeurs et transporteurs est donc recommandée.*

- retard dans les procédures administratives.

Une meilleure coordination entre les services compétents de l'Administration malienne, de l'Etat malien et des Etats d'accueil d'une part et la création de port sec d'autre part, permettront d'améliorer l'exploitation des entrepôts qui constituent des structures tampons vitales pour l'optimisation des transports internationaux du Mali.

5° - LES AERODROMES

Ce sont des points de rupture de charges entre les mode aérien et routier.

Le Mali possède actuellement 35 aérodromes dont :

- deux aérodromes internationaux (CAT - 1) - Bamako-Sénou et Gao
- dix aérodromes principaux (CAT-2)
- dix neuf aérodromes secondaires (CAT-3)
- quatre aérodromes privés

Sur les 35 aérodromes, neuf (9) sont de desserte régulière, 22 de desserte à la demande et 4 de desserte privé, dont 2 miniers.

Les Aérodromes Internationaux sont régis par l'articles 2 de la convention de Dakar (ASECNA) et les Aérodromes Principaux (CAT-2) par l'article 10 de la même convention.

Les Aérodromes Secondaires sont directement gérés par l'Etat (Direction Nationale de l'Aéronautique Civile - DNAC).

Les problèmes posés à ce niveau sont les suivants :

- insuffisance d'entretien des pistes, des locaux et des équipements;
l'entretien des pistes, locaux et équipements est donc recommandé.
- insuffisance d'équipements et de personnel qualifié.

le renforcement des équipements et la formation du personnel sont nécessaires.

IV.1.3. LE PARC ROUTIERS DE MARCHANDISES

a. Effectif et caractéristiques du parc

En 2000, l'effectif du parc de véhicules solides était de 23496 Unités, dont 9538 camionnettes (40%) spécialisées dans le transport urbain de livraison de marchandises.

L'effectif du parc est détaillé dans le tableau 4.4 ci-après :

Tableau 4.4 : Effectif du parc

Désignation	Nombre				TAMA 1996/2000 en %
	1996	% Total	2000	% Total	
Camions	3692	27,6	6058	25,8	13,2
Camionnette	5448	40,7	9538	40,6	15,0
Remorques	42	0,3	73	0,3	14,8
Semi-remorques	2119	15,8	3785	16,1	15,6
Tracteurs routiers	2037	15,2	3613	15,4	15,4
Autres véhicules	58	0,4	429	1,8	65,0
Total	13396	100	23496	100	15,0

Source : DNT/Consultant

TAMA – taux d'accroissement moyen annuel

La marque la plus fréquente dans le transport routier est la marque mercedès représentée par 36% des véhicules camions citernes, 82% des tracteurs routiers et 33% des camions (plateau et citerne). Ensuite, viennent les marques Berlier concernant 30% des camions (plateau et citerne), 15% des camions citernes et DAF pour 4% les tracteurs routiers.

Selon les enquêtes, 85% des transporteurs ont la Mercedes dans leur Parc contre 17% à Berliet, 14% à Renault et 9% à DAF.

Les autres marques rencontrées sont Volvo, Hino, Saviem, Man, Traylor et Unic.

Par ailleurs, les véhicules à ridelles prédominent sur ceux à conteneurs qui répondent pourtant mieux aux exigences du transport moderne orienté de plus en plus vers la conteneurisation.

De 1996 à 2000, le parc routier de marchandises est passé de 13396 unités à 23496 unités, soit un accroissement moyen annuel de 15%. Les taux les plus élevés sont ceux des véhicules spéciaux, des semi-remorques et des tracteurs routiers.

b. Etat et entretien du parc

Le parc de véhicules de transport de marchandises est vétuste. En effet, environ 80% des véhicules (camions et tracteurs routiers) ont plus de 15 ans comme l'atteste le tableau 4.5 ci-après.

Tableau 4.5. L'âge du parc routier en 2000

	1-3 ans	4-5 ans	6-10 ans	11-15 ans	> 15 ans	Total
Tracteurs routiers	52	30	107	848	2576	3613
Camions	52	127	152	665	5062	6058
Total	104	157	259	1513	7638	9671
□ Age moyen						16.5 ans
□ Age médian						23.8 ans

Source : DNT/Consultant

Ce phénomène s'explique par le fait que les véhicules sont généralement acquis âgés (véhicules d'occasion), le mauvais état des routes et les conditions d'exploitation et d'entretien difficiles accélèrent la détérioration du parc. En 2000, seulement 1% des véhicules (camions et tracteurs routiers) avait moins de 3 ans.

Selon les enquêtes, 12% des transporteurs enquêtés déclarent avoir acheté des véhicules neufs et le reste, des véhicules d'occasion comme l'indique les tableaux en annexe 4.

L'entretien et la réparation des véhicules routiers posent de sérieux problèmes aux transporteurs, à cause de la cherté des réparations, qui sont d'ailleurs très souvent mal faites, du manque ou de la cherté des pièces de rechange, souvent non fiables, de l'inexistence de véritables garages spécialisés hors du District de Bamako et ceux de Bamako sont souvent inefficaces à cause de l'insuffisance de personnel spécialisé.

c. Disponibilité de Parc

En 2000, le parc actif de camionnage était de 5090 véhicules, soit les 38% du parc total. Seulement 1 véhicule sur 3 était disponible en 2000 et en 1996, le taux de disponibilité était de 40%. Ce qui met en évidence l'état de plus en plus déplorable du parc de camionnage au Mali.

La situation du parc actif en 2000 est donné dans le tableau 4.8 ci-après.

Tableau 4.8 : Parc actif

Véhicules	ANNEE					TAMA 96/00 %	Parc Total 2000	TDP en 2000%
	1996	1997	1998	1999	2000			
Transport solide								
Camion (10-25T)	732	781	066	1188	1416	18	5905	24
Semi-remorque (30T)	751	764	1174	1233	1712	23	3258	53
Sous total	1483	1545	2140	2421	3128	21	9163	34
Transport liquide								
Camion (20-25 T)	32	27	90	62	102	34	153	67
Semi-remorques	214	141	119	44	138	-10	527	26
Sous total	246	168	209	106	240	-0,6	680	35
Tracteurs routiers	816	962	1307	1281	1722	21	3613	48
TOTAL	2545	2675	3656	3808	5090	19	13456	38

Source : DNT/Consultant

TAMA – taux accroissement moyen annuel TDP – taux de disponibilité du parc

De ce tableau il ressort les remarques suivantes :

Véhicules de transport solide

- Pour les camions de 10 à 25 tonnes, les actifs représentaient en 2000, 24% du parc total. De 1996 à 2000, elles sont passé de 732 à 1416 véhicules, soit un accroissement de 18% par an.
- Pour les semi-remorques, les actifs représentaient 53% du parc total et de 1996 à 2000, ils sont passés de 751 à 1712 véhicules, soit en moyenne 23% par an.

Au total, le parc actif de transport solide ne représentait que 34% du parc total en 2000 et a augmenté de 1996 à 2000 à raison de 21% en moyenne par an en passant de 1403 à 3128 véhicules actifs.

Véhicules de transport liquide

- Pour les camions citernes de 10 à 25 m³, les actifs représentaient 67% du parc total et de 1996 à 2000, ils sont passés de 32 à 102, soit un accroissement moyen annuel de 34%.
- Pour les semi-remorques, les actifs ne représentaient que 26% du parc total. Ils ont diminué de 1996 à 2000 à raison de 10% par an en passant de 214 à 138 véhicules actifs.

Au total, le parc actif de transport liquide ne représentait que 35 du parc total et de 1996 à 2000, il a diminué à raison de 0,6% par an en moyenne en passant de 246 à 240 véhicules actifs.

Tracteurs routiers

Les tracteurs routiers sont utilisés pour tirer les semi - remorques opérant pour les deux types de transports (solide et liquide).

En 2000, le parc actif de tracteurs routiers représentaient 48% du parc total et de 1996 à 2000 il est passé de 816 à 1722 véhicules, soit un taux d'accroissement moyen annuel de 21%.

En outre, le nombre de tracteurs routiers actifs en 2000 (1722) était inférieur à celui des semi-remorques (1850, dont 1712 pour transport solide et 138 pour transport liquide) de 128 unités.

Cette situation s'est traduite par un manque à gagner en traction dont la conséquence a été la réduction tacite du nombre de semi - remorques actifs, donc de la capacité de production du parc.

D'une manière générale, le parc actif en 2000, ne représentait que 38% du parc total et a augmenté de 1996 à 2000, de 19% en moyenne par an, en passant de 2545 à 5090 véhicules.

En tout état de cause, le parc de camionnage malien, à cause de son état de vétusté et de son insuffisance d'entretien n'est utilisable qu'au tiers de sa capacité.

Cette situation implique une immobilisation des 2/3 du parc, qui servent en réalité de pièces détachées pour maintenir le 1/3 encore utilisable et considéré comme actif.

En somme, le parc malien est agonisant avec pour conséquence un gâchi incalculable pour le transporteur, qui se plaint du manque de financement et pour l'Etat, qui souffre de l'hémorragie de devises qu'il alimente par l'autorisation d'importation de vieux matériels.

d. Les indicateurs de performance actuels du parc de camionnage

1. Coefficient d'utilisation

Le coefficient d'utilisation d'un véhicule est le rapport de son temps d'utilisation effectif ou réel (déduction faite des temps de réparation pour pannes, d'entretien normal du véhicule et de repos légal du personnel de conduite) au temps d'utilisation total possible. Il peut être journalier, hebdomadaire, mensuel ou annuel.

Selon les enquêtes, ce coefficient est estimé de 0,67 pour les véhicules d'occasion et 0,83 pour les véhicules neufs.

2. Coefficient de remplissage

Le coefficient de remplissage est le rapport de la production totale réalisée en tonnes – kilomètres par un véhicule et de la production totale disponible en tonnes – kilomètres.

Il est dynamique et dépend essentiellement de la relation de transport, du produit transporté, de l'offre et de la demande de fret sur cette relation.

a. Transport solide

- Transports international et national interurbain réalisés par les camions semi – remorques de 30 tonnes: le taux moyen en 2000 est de 12%.
- Transport régional et rural réalisé par les camions de 10 à 25 tonnes: le taux moyen en 2000 est de 79%.

b. Transport liquide :

- Transports international et national interurbain effectué par des camions citernes de 38 m³ ou 30 tonnes : le taux actuel est de 42%.
- Transports régional et rural réalisé par les camions de 10 à 25 m³: le taux moyen en 2000 est de 60%.

3. Taux de chargement

Le taux de chargement est le rapport du tonnage chargé et de la charge utile multiplié par 100.

Cet indicateur est statique et dépend essentiellement du comportement du transporteur, de la relation de transport, du produit transporté, de l'offre et de la demande de fret sur cette relation.

Transport solide

- Transport international réalisé par les camions semi – remorques de 30 tonnes: le taux actuel est de l'ordre de 62% par rotation. Les enquêtes ont fait ressortir par voyage des taux allant jusqu'à 140% sur l'axe Abidjan (cas de surcharge à la descente).
- Transport national interurbain (inter-régional) réalisé par les camions semi – remorques de 30 tonnes: Sur la base des volumes transportés en 2000, les estimations donnent des taux variant de 50% sur les relations Ségou – Mopti et Sikasso – Gao à 100% sur la relation Sikasso – Ségou. La moyenne tourne autour de 70%.
- Transport régional et rural réalisé par les camions de 10 à 25 tonnes: Sur la base des résultats des enquêtes, le taux varie de 60% pour le transport rural (zone CMDT par exemple) à 100% pour le transport interurbain pour lequel les transporteurs ne se déplacent que lorsqu'ils sont sûrs d'avoir un fret retour suffisant, les déplacements s'effectuant les jours de foire.

Transport liquide :

- Transport international réalisé par les camions citernes semi – remorques de 38m³ ou 30 tonnes: le taux actuel est de 50% par rotation.
- Transport national interurbain (inter-régional) réalisé par les camions citernes semi – remorques de 38m³ ou 30 tonnes: le taux est de 50% par rotation.
- Transport régional et rural réalisé par les camions de 10 à 25 m³ (8 à 20tonnes): le taux est estimé à 50%.

Les résultats des enquêtes relatives au taux de chargement sont donnés dans le tableau en annexe 4.

4. Nombre de rotations et kilométrage annuel parcouru

Une des limites du transport routier de marchandises est le volume intrinsèque de fret à déplacer. Cette limite peut prolonger le temps d'attente du transporteur pour charger son véhicule à partir de la commande du chargeur et par conséquent le nombre de rotations des véhicules et du kilométrage annuel parcouru. Les données d'enquêtes font ressortir un délai d'attente modal compris entre 1 et 5 jours avec un délai moyen beaucoup plus long (30 jours et plus) comme l'indique le schéma – 4.1 ci – après et le tableau en annexe 4 .

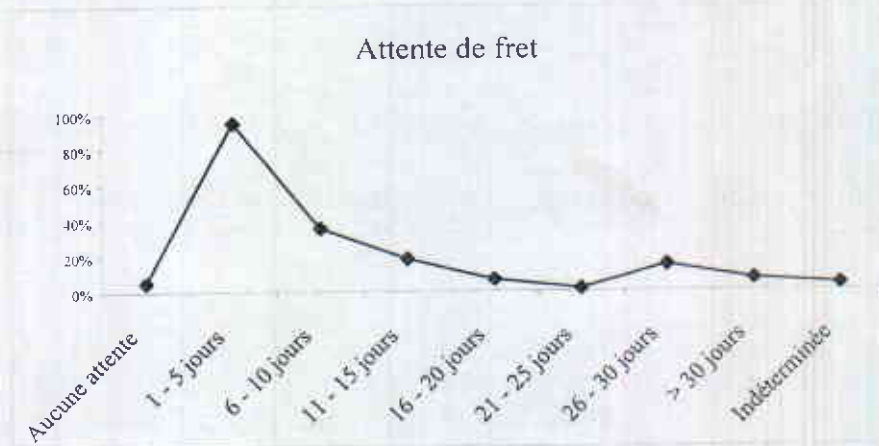


Schéma – 4.1

4.1. Nombre de rotations

Le nombre de rotations d'un véhicule sur une relation donnée est le nombre de voyages (aller et retour) effectués par ce véhicule sur cette relation pendant une période de temps donnée (jour, semaine, mois, année). Il dépend essentiellement de la relation de transport, de l'offre et de la demande de fret sur cette relation et du temps d'attente du transporteur.

L'attente prolongée du fret réduit le nombre de rotations que peut effectuer un véhicule sur un axe donné. Le délai modal ci-dessus conduit à moins de 4 rotations par mois pour un véhicule donné et sur un axe considéré comme l'indique le schéma 4.2 ci - après.

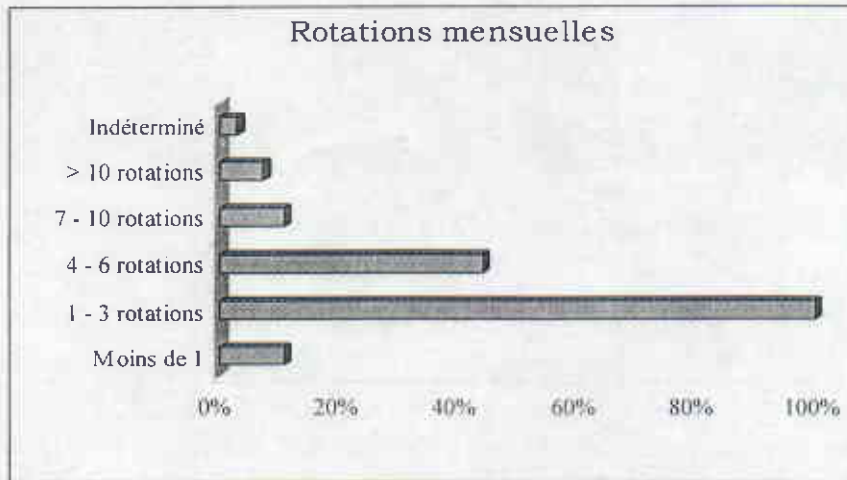


Schéma – 4.2

Pour le transport liquide ou solide et sur les axes internationaux dont Bamako - Abidjan, le nombre de rotations est de deux (2) au maximum par mois, exceptionnellement trois (3) pour les véhicules neufs et de 0,5 à 1,5 pour les véhicules d'occasion (moyenne 1,35 en 2000). Ce qui correspond à un maximum de 24 à 36 rotations par an pour les véhicules neufs et de 6 à 18 rotations par an pour les véhicules d'occasion.

Pour les transports nationaux (interurbains), et en fonction de la relation, un bon véhicule peut faire deux (2) rotations par mois, rarement trois (3) sur une distance moyenne de transport de 400km, soit 24 à 36 rotations par an pour un véhicule neuf et probablement la moitié pour un véhicule d'occasion.

Pour les transports nationaux (intra – régionaux), les déplacements se font généralement vers les foires hebdomadaires, une ou deux fois par semaine selon le cas et sur une distance moyenne de 75 km environ, soit 50 à 100 rotations par an pour un véhicule neuf et dans les zones suffisamment désenclavées et la moitié pour les bons véhicules d'occasion.

Pour les transports ruraux de campagne (drainage), notamment dans la zone coton, les véhicules peuvent faire 1 à 2 rotations par jour pour le ramassage du coton des champs (dépôts) vers des usines. La campagne dure généralement 6 mois, cela correspond à un total de 60 à 120 rotations sur une distance moyenne de transport d'environ 100 km.

D'une manière générale, les transporteurs sont obligés d'associer les transports international et national pour augmenter leur production annuelle et rentabiliser leurs opérations.

4.2. Kilométrage annuel parcouru

- Pour le transport liquide ou solide et sur les axes internationaux dont Bamako - Abidjan: le kilométrage annuel est de 60000 à 90000 pour les véhicules neufs et de 15000 à 30000 pour les véhicules d'occasion.

- Pour les transports nationaux (interurbains):

Le kilométrage annuel correspondant est de 20000 et 30000 pour un véhicule neuf et la moitié pour un véhicule d'occasion.

- Pour les transports ruraux de campagne (drainage) :

Le kilométrage annuel parcouru varie de 12000 à 24000 km

5. Capacité du parc de camionnage

Pour un parc de camionnage, on distingue essentiellement trois sortes de capacités :

La capacité utilisable ou disponible : Elle est définie par la capacité théorique du parc actif multipliée par son coefficient d'utilisation moyen. Cette capacité est fonction de l'état intrinsèque du véhicule et de son entretien et plus le véhicule est en bon état plus sa capacité disponible est élevée, toutes conditions égales par ailleurs notamment la charge utile et le personnel de conduite.

La capacité offerte : Elle est définie par la capacité disponible multipliée par le taux de chargement moyen. Pour un taux de chargement moyen égal à 100%, elle est égale à la capacité disponible et inférieure ou supérieure à cette dernière pour des taux inférieurs ou supérieurs à 100%. Cette capacité est fonction de la demande de fret sur le marché.

La capacité utilisée : Elle est égale à la capacité du parc actif réellement utilisée et correspond au tonnage transporté ou à la demande satisfaite sur une période donnée.

En 2000, les capacités du parc actif sont détaillées dans les tableaux 4.9 et 4.10 ci – après et se présentent comme suit :

5.1. Parc de transport solide

Transports international et national interurbain sur routes bitumées et en terre moderne :

Ces transports sont assurés par un parc actif de 1712 camions semi-remorques de 30 tonnes qui sont essentiellement des véhicules d'occasion.

La capacité disponible de ce parc est de 34411 tonnes par jour ($51360 \times 0,67$), soit 12,56 millions de tonnes par an (34411×365) et sa capacité offerte de 21335 tonnes par jour ($34411 \times 0,62$), soit 7,8 millions de tonnes par an (21335×365).

En 2000, la capacité utilisée par ce parc et correspondant au volume de marchandises transporté par les transporteurs maliens est de 1903 mille tonnes sur un total transporté de 2854 mille tonnes, soit les 24% seulement de la capacité offerte et les 15% de la capacité disponible. Le parc de transport international et national sur longue distance de marchandises est donc pléthorique et par conséquent sous employé.

Toutefois, sans la participation des transporteurs étrangers prévue pour 1/3 du volume transporté, la capacité offerte du parc est utilisée à 37% ; ce qui reste malgré tout faible et confirme le sous emploi du parc actif malien.

Pour ce type de transports, il ressort de l'analyse des tableaux 4.9 et 4.10 que les capacités disponible et offerte par le parc actif en 2000 sont dispersées sur l'ensemble du territoire malien et les 47% de celles – ci sont détenus par la région de Sikasso, 28% par Bamako, 13% par Ségou et suivent ensuite les régions de Mopti avec 6%, Koulikoro avec 1,7%, Kidal avec 1,6%, Kayes avec 1,4% et Gao avec 0,9%.

A la même période, la part des différentes régions dans le volume transporté est la suivante : Sikasso 28%, Bamako 26%, Ségou 21%, Kayes 14% etc.

Transport régional sur routes bitumées, en terre moderne et pistes :

Ce transport est assuré par un parc actif de 1416 camions de 10 à 25 tonnes qui sont essentiellement des véhicules d'occasion.

Sa capacité disponible est estimée à 11128 tonnes par jour ($16609 \times 0,67$), soit 4 millions de tonnes par an (11128×365) et sa capacité offerte de 6900 tonnes par jour ($11128 \times 0,62$), soit 2,5 millions de tonnes par an (6900×365).

En 2000, la capacité utilisée par ce parc et correspondant au volume de marchandises transporté est de 1723 mille tonnes, soit les 68% de la capacité offerte et les 42% de la capacité disponible. Le parc de transport régional de marchandises solides est donc pléthorique et par conséquent sous employé.

Pour ce type de transports, les capacités disponible et offerte par le parc actif en 2000 sont également dispersées sur l'ensemble du territoire malien et 56% de celles – ci sont détenues par le District de Bamako, suivent ensuite les régions de Ségou avec 13%, Koulikoro avec 9,3%, Kayes avec 9%, Sikasso avec 8,5%, et Gao avec 2,3%, Mopti avec 0,8%, Tombouctou avec 0,6% et Kidal avec 0,3%.

Dans la même année, la part des différentes régions dans le volume transporté est la suivante : Bamako 43%, et Sikasso 22%, Koulikoro 10%, Kayes 9%, Ségou 8% etc.

5.2. Parc de transport liquide

Transports international et national interurbain sur routes bitumées et en terre moderne :

Ces types de transports sont assurés par un parc actif de 138 camions semi-remorques citernes de 30m³ qui sont essentiellement des véhicules d'occasion.

La capacité disponible de ce parc est de 2774 m³ par jour ($4140 \times 0,67$), soit 1 million de tonnes par an (2774×365) et sa capacité offerte de 1387 m³ par jour ($2774 \times 0,50$), soit 500 mille tonnes par an (1387×365).

En 2000, la capacité utilisée par ce parc et correspondant au volume d'hydrocarbures transporté par les transporteurs maliens est de 275,5 mille tonnes sur un total transporté de 551 mille tonnes, soit les 54% de la capacité offerte et les 27% de la capacité disponible. Le parc de transport international et national sur longue distance d'hydrocarbures est également pléthorique et par conséquent sous employé.

Cependant, en ignorant la participation des transporteurs étrangers prévue pour 50% du volume transporté, la capacité offerte du parc est utilisée à 109% , donc saturée.

Pour ce type de transports, les capacités disponible et offerte par le parc actif en 2000 étaient concentrées seulement dans trois (3) régions dont Mopti avec 77,5%, Ségou avec 13,8% et Kayes avec 8,7%.

Dans la même période, la part des différentes régions dans le volume transporté est la suivante : Bamako 67,7%, Sikasso 15%, Mopti 8,2%, et Ségou 8%, Gao et Kidal 1%.

Transport régional et rural sur routes bitumées, en terre moderne et pistes :

Ce transport est assuré par un parc actif de 102 camions citernes de 10 à 25 m³ qui sont essentiellement des véhicules d'occasion.

La capacité disponible correspondante est de 1207 m³ par jour (1801x0,67), soit 440 mille m³ par an (1207x365) et la capacité offerte de 604 m³ par jour (1207x0,5), soit 220 mille m³ par an (604x365).

En 2000, la capacité utilisée par ce parc et correspondant au volume d'hydrocarbures transporté est de 238 mille m³, soit les 108% de la capacité offerte et les 54% de la capacité disponible. La capacité offerte par le parc de transport régional d'hydrocarbures est donc déjà saturée en 2000.

Pour ce type de transport, les capacités disponible et offerte par le parc actif en 2000 sont dispersées sur l'ensemble du territoire malien avec 0,5% dans la région de Kayes, 17,32% à Bamako, 26,8% à Sikasso, 17,5% à Ségou, 15% à Mopti, 17,9% à Gao et 5% à Kidal.

Dans la même période, la part des différentes régions dans le volume transporté est la suivante : Bamako 42%, Sikasso 28,6%, Kayes 20,5%, Ségou 3,6%, Tombouctou 3,5% etc.

Tableau 4.9 : Capacités du parc actif en 2000 (en 1000 tonnes pour solides et 1000 m3 pour liquides).

Transport	Type Véhicul	Capacité	Région										Total
			Kayes	Koro	Bko	Sikasso	Ségou	Mopti	Trou	Gao	Kidal		
Transport solide	International et national interurbain	disponible	176	213	3500	5920	1680	763	-	110	198	12560	
		offerte	110	132	2170	3671	1042	473	-	68	123	7789	
Régional et rural	10-25t	utilisée	110	389	750	807	605	140	6	45	2	2854	
		disponible	366	377	2284	347	523	34	25	93	12	4061	
Total transport solide	10-30t	offerte	227	234	1416	216	324	21	15	58	8	2519	
		utilisée	147	178	735	384	135	121	7	15	1	1723	
Transport liquide	International et national interurbain	disponible	542	590	5784	6267	2203	797	25	203	210	16621	
		offerte	337	366	3586	3887	1366	494	15	126	131	10308	
Régional et rural	10-25m3	utilisée	257	567	1485	1191	740	261	13	60	3	4577	
		disponible	88	-	-	-	139	785	-	-	-	1012	
Total transport liquide	30 m3	offerte	44	-	-	-	70	393	-	-	-	507	
		utilisée	-	1	373	83	44	45	-	5	-	551	
Régional et rural	10-25m3	disponible	2	-	76	118	77	66	-	79	22	440	
		offerte	1	-	38	59	39	33	-	39	11	220	
Total transport liquide	10-30 m3	utilisée	49	2	100	68	8,5	0,4	8	2	0,1	238	
		disponible	90	-	76	118	216	851	-	79	22	1452	
Total transport liquide	30 m3	offerte	45	-	38	59	109	426	-	39	11	727	
		utilisée	49	3	473	151	52,5	45,4	8	7	0,1	789	

Source : Consultant

Tableau 4.10 : Structure de la capacité du pare actif en 2000 (en %)

Transport	Type Véhicul	Capacité	Région										Total
			Kayes	Kkoro	Bko	Sikasso	Ségou	Mopti	Tiou	Gao	Kidal		
Transport solide	International et national interurbain	disponible	1,4	1,7	28,0	47,0	13,4	6,0	-	0,9	1,6	100	
		offerte	1,4	1,7	28,0	47,0	13,4	6,0	-	0,9	1,6	100	
		utilisée	3,4	0,7	56,4	10,0	13,6	13,7	-	1,6	0,6	100	
Régional et rural	10-25l	disponible	9,0	9,3	56,2	8,5	13,0	0,8	0,6	2,3	0,3	100	
		offerte	9,0	9,3	56,2	8,5	13,0	0,8	0,6	2,3	0,3	100	
		utilisée	16,4	9,1	43,5	13,6	13,6	-	0,9	0,9	-	100	
Total transport solide	10-30t	disponible	3,3	3,5	34,8	37,7	13,3	4,8	0,1	1,2	1,3	100	
		offerte	3,3	3,5	34,8	37,7	13,3	4,8	0,1	1,2	1,3	100	
		utilisée	4,0	1,1	56,0	10,0	13,6	13,1	0,0	1,6	0,6	100	
Transport liquide	International et national interurbain	disponible	8,7	-	-	-	13,8	77,5	-	-	-	100	
		offerte	8,7	-	-	-	13,8	77,5	-	-	-	100	
		utilisée	-	0,2	67,7	15,0	8,0	8,2	-	0,9	-	100	
Régional et rural	10-25m3	disponible	0,5	-	17,3	26,8	17,5	15,0	-	17,9	5,0	100	
		offerte	0,5	-	17,3	26,8	17,5	15,0	-	17,9	5,0	100	
		utilisée	20,	0,8	42	28,6	3,6	0,2	3,5	0,8	-	100	
Total transport liquide	10-30 m3	disponible	6,2	-	4,5	7,2	14,7	61,0	-	4,7	1,4	100	
		offerte	6,2	-	4,5	7,2	14,7	61,0	-	4,7	1,4	100	
		utilisée	6,2	0,4	60,0	19,1	6,7	5,7	1,0	0,9	-	100	

Source : Consultant

D'une manière générale, le parc actif de camionnage au Mali est pléthorique et par conséquent sous employé pour les transports solides et pour le transport international et national d'hydrocarbures comme l'indique le tableau 4.11.ci – après et saturé pour le transport régional et local d'hydrocarbures. Seules la disparité du parc à l'intérieur du pays et la méconnaissance du marché du fret ne permettant pas de mobiliser les capacités nécessaires en temps opportun justifieraient les déficits ponctuels ou conjoncturels d'offre de transport enregistrés en période de pointe de la demande de fret.

Tableau 4.11. Bilan de la capacité du camionnage au Mali en 2000

Désignation Transport	Capacité du parc actif				
	Disponible (D)	Offerte (O)	Utilisée (U)	Taux d'utilisation %	
				U/D	U/O
Transports international et national inter urbain					
- Transport solide (en 1000 tonnes)	12560	7789	1903 (2854)	15 (23)	24 (37)
- Transport liquide (en 1000 m3)	1012	507	275,5 (551)	27 (54)	54 (109)
Transports régional et local					
- Transport solide (en 1000 tonnes)	4061	2519	1723	42	68
Transport liquide (en 1000 m3)	440	220	238	54	108

Source : Consultant

Par ailleurs, la participation des transporteurs étrangers au fret international à hauteur de 33 et 50% est aussi l'une des causes fondamentales du sous emploi du parc malien. Sur le plan économique, le Mali paye un lourd tribut de cette situation dictée par les différents accords bilatéraux conclus avec ses voisins.

Pour réduire les effets économique et financier négatifs de cette situation, le Mali se doit de réduire la capacité disponible de son parc de transport de marchandises solides et liquides (pour l'international) et comme mesure d'accompagnement augmenter le trafic de la voie ferrée Dakar - Bamako qui est de moins en moins compétitive à cause de son faible trafic.

6. Les problèmes rencontrés et les mesures

- Manque de crédits pour le financement des moyens;
Mesure : Création d'un fonds de transport géré par un Conseil d'Administration
- Vétusté du parc

Mesure : Acquisition de véhicules neufs ou de moins de 3 ans

- Insuffisance d'entretien du parc et de garages compétents;

Mesure : Création de garages modernes surtout dans les régions.

- Insuffisance, voire le manque de personnel qualifié;

Mesure : Formation du personnel et assistance dans le cadre de projets de transport.

- pléthore et sous emploi du parc et surtout de véhicules semi -remorques

Mesures :

. lancement d'une politique d'épuration du parc en octroyant des primes aux transporteurs défaillants, désireux de vendre leurs vieux matériels et opérer dans d'autres secteurs. Etude de renouvellement du parc.

. Création d'une bourse de fret.

- grande diversité du parc (une dizaine de marques)

Mesure : homogénéiser le parc en réduisant le nombre de marques

IV.2. LA DEMANDE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La demande de transports de marchandises est l'ensemble des biens solides et liquides à transporter.

La demande totale de transports de marchandises est répartie entre les différents segments du marché de transports. On distingue :

- une demande nationale composée d'une demande de transport régional et d'une demande de transport interurbain (inter régional);
- une demande internationale composée d'une demande de transport inter – état et d'une demande de transport de transit.

La demande de transport régional concerne les biens à transporter dans les zones rurales : transports de collecte des produits agricoles des champs vers les villages ou les dépôts et transports de drainage de ces mêmes produits des villages ou des dépôts vers les marchés de production ou les usines de transformation et inversement pour les denrées de première nécessité ou les intrants agricoles.

La demande de transport inter régional ou interurbain concerne les biens à transporter entre les différentes zones urbaines du pays.

La demande de transport international concerne les biens à transporter entre le Mali et l'étranger : inter – état, lorsque le transport des biens s'effectue uniquement entre le Mali et les Pays voisins et de transit, lorsque ce transport s'effectue entre le Mali et les pays d'Oùtre – Mer via les ports maritimes des pays côtiers traversés.

IV.2.1. LES BESOINS ET LA DEMANDE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

IV.2.1.1. LE DEVELOPPEMENT DU MALI

L'objectif principal d'un développement durable pour le Mali est sans nul doute l'accroissement de la production dans tous les secteurs de l'économie nationale.

Développer et sécuriser l'agriculture et l'élevage, construire une industrie moderne et prospère, mettre en valeur les ressources minières du pays permettent certes d'atteindre cet objectif majeur.

Cependant, développer les échanges des biens et des personnes par le désenclavement des populations des différentes régions du pays et le territoire national dans son ensemble est tout aussi indispensable pour atteindre cet objectif majeur et par conséquent la satisfaction des besoins des maliens et leur bien être total.

Les besoins de transports naissent de la situation démographique et de la stratégie d'aménagement du territoire d'une part et des perspectives des secteurs productifs de l'autre.

1° - DEMOGRAPHIE ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

En 1998, le Mali comptait 9,81 millions d'habitants. La population urbaine est évaluée à 2 633 374 habitants (27%) et la population rurale à 7 177 538 habitants (73%). La population détaillée par région et par milieu est donnée dans le tableau 4.12 ci - après.

Tableau 4.12. Population du Mali en 1998 (habitants)

Région	Urbain	Rural	Total
Kayes	251 903	1 122 413	1 374 316
Koulikoro	253 265	1 317 242	1 570 507
Sikasso	376 074	1 406 083	1 782 157
Ségou	297 598	1 377 760	1 675 358
Mopti	196 487	1 282 018	1 478 505
Tombouctou	93 538	383 255	476 793
Gao	134 283	260 311	394 594
Kidal	13 930	28 456	42 386
District de Bamako	1 016 296	-	1 016 296
Total	2 633 374	7 177 538	9 810 912

Source : DNSI (Recensement général de la population Avril 1998)

Le taux d'accroissement moyen annuel national enregistré de 1987 à 1998 est de 2,2%. Le taux d'accroissement moyen annuel par région est donné dans le tableau 4.13 ci - après.

Tableau 4.13. Taux d'accroissement moyen annuel de la population par région (en %)

Kayes	Koulikoro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouc.	Gao	Kidal	District
2,3	2,5	2,8	2,1	1,3	0,1	1,2	2,3	4,0

Source : DNSI (Recensement général de la population Avril 1998)

Pour une superficie de 1 241 000 km², la densité moyenne nationale est de 7,9 hab /km² en 1998, avec un minimum de 0,27 hab /km² à Kidal et un maximum de 26 hab /km² à Ségou.

Sur la base des tendances observées et au rythme de 2,2% d'augmentation l'an, la population du Mali devrait atteindre 10,25 millions d'habitants en 2000 et 11,43 millions en 2005. L'urbanisation devrait s'accroître au détriment des zones rurales qui se dépeupleront.

La population en 1998 et les projections démographiques en 2000 et 2005 sont données dans le tableau 4.14 ci - après.

Tableau 4.14. Population en 1998 et perspectives démographique en 2000 et 2005.

Année	1998	2000	2005
Population (hbts)	9 810 912	10 247 341	11 425 248
Densité moyenne (hbts / km ²)	7,90	8,26	9,20
Taux de croissance national	2,2		
Superficie (km ²)	1 241 000		

Source : DNSI (Recensement général de la population Avril 1998)

Les implications démographiques sont telles que, les problèmes d'approvisionnement des villes et des campagnes (importations, exportations, répartition des surplus vivriers, commercialisation et transports) sont actuellement importants et le seront davantage à terme.

En dehors de ces projections qui ne supposent aucun bouleversement climatique, économique ou politique, on pourrait imaginer d'autres scénarios de moindre probabilité, qui infléchiraient les tendances dans le sens d'une accélération accrue de l'urbanisation et/ou du dépeuplement rural :

- nouvelle sécheresse prolongée : les zones sahéliennes se videraient encore au profit des pays voisins (Côte d'Ivoire surtout et/ou des régions du Sud).
- intégration économique ouest-africaine : accroissement des migrations de main d'œuvre vers l'extérieur ou vers les centres industriels maliens.
- Découverte minière importante (or, pétrole) : redistribution de la rente nationale dans les villes et accroissement des écarts de revenus entre urbains et ruraux.

Dans tous ces cas de figure, on aboutirait, par rapport aux projections retenues, à des flux plus importants sur les liaisons principales et internationales et à une moindre demande sur les voies secondaires.

En résumé, les facteurs démographiques ne devraient être discriminants que dans le cas de programmes économiques très localisés et en tout état de cause, leur influence ne serait importante que sur la rentabilité de tronçons réduits ou même de routes secondaires. Ceci n'exclut pas, bien au contraire, que des investissements de transport puissent être des instruments efficaces d'équilibre démographique et plus généralement, d'aménagement du territoire.

2° - LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES AGRICOLES

Le secteur primaire contribue encore en 2000 pour 44% à la production intérieure brute (PIB) du pays. Il se partage pour moitié entre une agriculture restée très traditionnelle (les 4/5^{ème} de sa production étant destinés au vivrier) et un élevage aussi peu moderne. S'y ajoutent l'activité des pêcheurs du Niger (6% de la valeur ajoutée du primaire) et l'exploitation des forêts.

L'agriculture malienne a été toujours tributaire des aléas climatiques. En outre, beaucoup de produits agricoles sont mieux payés au producteur dans les pays voisins qu'au Mali; ce qui entraîne d'une part des flux non contrôlés vers les pays limitrophes, d'autre part l'existence au Mali même de marchés parallèles sur lesquels n'existe aucune statistique.

Le développement, la sécurisation de la production agricole, ainsi que la commercialisation des produits, reposent essentiellement sur les opérations de Développement Rural, les commerçants et les mécanismes du marché, les prix des produits étant libéralisés.

Les données sur la production agricole et ses perspectives ont été collectées auprès des services compétents du Ministère du Développement Rural (DNAMR, Cellule Planification...) et se présentent comme suit :

Les céréales

La production de céréales et par conséquent l'autosuffisance alimentaire au Mali, est et restera longtemps encore soumise à une variabilité climatique importante malgré les efforts et les investissements pour une meilleure maîtrise de l'eau. Stockage et commercialisation restent par conséquent des facteurs déterminants.

La production totale de céréales pour la campagne 1999 - 2000 est de plus de 3 millions de tonnes. Cette production est détaillée par région dans le tableau 4.15 ci - après.

Tableau 4.15 : Production Céréalière en 2000 (en tonnes).

Regions	Production	Auto cons+ Stock	Bilan
Kayes	343324	328510	14814
Koulikoro	465951	383152	82799
Sikasso	746944	458461	288483
Segou	989264	454626	534638
Mopti	358495	342962	15533
Tombouctou	110522	106113	4409
Gao	50135	85064	-34929
Kidal	64.5	9065	-9000
District Bko	-	224241	-224241
Total	3064699	2392194	672505

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

En 1999 - 2000, l'excédent céréalier est évalué à 672 505 tonnes sur la base d'une offre nette nationale de 204 kgs de céréales par individu et par an et des prélèvements pour stocks de sécurité et les besoins familiaux. Cependant, le Mali est toujours déficitaire en riz. En effet, la production rizicole du Mali en 2000 est de 432242 tonnes de riz décortiqué dont 232780 tonnes produites par la région de Ségou (54%), contre un besoin estimé à 446272 tonnes, soit un déficit de 14030 tonnes couvert par l'importation.

La demande totale de transports de céréales a donc été établie sur la base de cet excédent céréalier commercialisable qui est distribué des zones excédentaires (sud et ouest du pays) aux zones déficitaires (sahel et régions du nord) et du déficit en riz importé.

Au niveau régional, on constate que les zones Mali – Sud, Mali – Ouest et Centre couvrent l'essentiel des besoins urbains et ruraux de ces zones. Le sahel et l'ensemble des 7^{ème} et 8^{ème} régions sont très déficitaires et sont ravitaillés par le sud, l'ouest et le centre.

L'excédent disponible après la satisfaction des besoins nationaux est exporté sur les marchés structurellement déficitaires de la sous-région : Burkina, Niger, Sénégal et Mauritanie.

Les perspectives : De 1996 à 2000, la production céréalière a augmenté de près de 8% en moyenne par an, dont 4% pour le mil – sorgho, 15% pour le riz et 13% pour le maïs. A moyen terme et sous réserve d'une pluviométrie comparable, les tendances observées devraient se maintenir.

Cependant, il y'a lieu de souligner que le développement de la production et de la commercialisation céréalière au Mali est bloqué par l'enclavement des zones à forte potentialité agricole notamment celles du centre, de l'ouest, du delta et du sud (Kéniéba, Kita, Bafoulabé, Yanfolila, Dioila, Bougouni, Sikasso, zone lacutre, séno...).

En effet, la présence d'importants excédents céréaliers non commercialisés dans ces zones enclavées confirment cette assertion (4378 tonnes à Kéniéba en 2000). Le désenclavement des zones à forte potentialité agricole est donc indispensable pour relancer la production agricole au Mali.

Une étude faite par la Banque Mondiale dans la région de Mopti a mis en évidence l'impact de l'enclavement sur la production agricole.

Cette étude a démontré en effet, que le désenclavement des zones agricoles permettra d'augmenter le revenu des populations concernées après leur désenclavement mais aussi la production agricole dans ces zones par l'augmentation des superficies cultivées et des rendements.

L'augmentation moyenne de la production per – capita après désenclavement est estimée à : 0,122 tonne par habitant pour le mil, 0,190 tonne pour le riz et 0,063 tonne pour l'oignon.

Le coton

Le coton est le principal produit d'exportation agricole du Mali. La production totale de coton graine pour la campagne 1999 – 2000 est d'environ 470 000 tonnes. Elle est détaillée par zone de production et pour les 5 dernières années dans le tableau 4.16 ci – après.

Tableau 4.16 : Production de coton graine en tonnes

	Principales zones de production	1997 - 98	1998 - 99	1999 - 00	2000 - 01	2001 - 02
Coton graine Production en tonne	CMDT	494 029	483 680	429 989	229 241	535 341
	OHVN	28 760	34 684	39 410	13 651	38 533
	Total	522 789	518 364	469 399	242 892	573 874

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Compte tenu des prélèvements pour semences et des pertes à l'usage les productions de fibre et de graines pour les 5 dernières années sont données dans le tableau 4.17 ci – après.

Tableau 4.17 : Productions de fibre et de graines de coton en tonnes.

COTON FIBRE				GRAINES DE COTON			
1997 - 98	1998 - 99	1999 - 00	2000 - 01	1997 - 98	1998 - 99	1999 - 00	2000 - 01
217 681	217 119	196 877	101 893	273 756	270 784	234 877	128 138

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Avec près de 197 000 tonnes de fibres et 235 000 tonnes de graines produites en 2000, le coton, première culture de rente du pays et principale source de recette d'exportation, poursuit sa progression sous l'impulsion de la CMDT. Les possibilités d'extension en surface se réduisent cependant (cercles de San, Koutiala, Bamako et Ségou notamment) et la fertilité des sols plafonne les rendements dans certaines zones.

La demande totale de transports du coton graine, de la fibre et de la graine de coton a été évaluée sur la base des flux de coton graine des villages (dépôts) aux usines d'égrainage, de la fibre de coton des usines d'égrainage vers les ports maritimes les plus proches et de la graine de coton des usines d'égrainage vers les usines de fabrication de tourteaux et d'huile de coton (Koulikoro et Koutiala).

Les perspectives : La production cotonnière au cours des 5 dernières années a augmenté de 2.3% en moyenne par an. Cette tendance devrait se maintenir dans des conditions pluviométriques comparables à moyen terme.

L'arachide

Autrefois, principale culture d'exportation, l'arachide a connu un sensible déclin dans les années 60, puis un redressement entre 1970 et 1977 grâce à l'OACV. La chute brutale et la relative

stagnation de la production arachidière à partir des années 1977/1978 ne semblent pas liées aux seuls facteurs climatiques.

Le niveau du prix de campagne explique la faiblesse de la commercialisation des excédents de production opérée actuellement entre les différentes régions du pays (du sud excédentaire vers le nord déficitaire) et entre le Mali et certains pays voisins (Sénégal, Mauritanie, Burkna) mais les producteurs semblent avoir réorienté leur stratégie plutôt vers les céréales et le coton.

La production arachidière par région et pour les campagnes 1997/1998 et 1999/2000 est donnée dans le tableau 4.18 ci – après.

Tableau 4.18: Production arachidière en tonnes.

ZONES DE PRODUCTION	1997 - 98	1999 - 00
Kayes	69 293	97 190
Koulikoro	28 568	57 086
Sikasso	28 984	69 493
Ségou	13 099	42 097
Mopti	4 391	12 182
Tombouctou	-	-
Gao	-	-
Kidal	-	-
Total	144 335	278 048

Source : MDR, DNAMR / DRAER Ségou

Les perspectives : Au cours des 5 dernières années la production cotonnière a légèrement augmenté avec un taux de croissance moyen de 0,3% par an. Cette tendance à la stagnation devrait se maintenir à court et moyen termes.

Le sucre et la canne à sucre

Il existe actuellement deux complexes sucriers au Mali, tous deux situés dans l'Office du Niger : Dougabougou et Siribala.

Les productions de canne à sucre et de sucre pour les campagnes 1997/1998 et 1999 /2000 sont données dans le tableau 4.19 ci – après.

Avec une production sucrière de l'ordre de 29000 tonnes en 2000, le déficit sucrier du Mali est estimé à plus de 60000 tonnes qu'il faut importer.

Tableau 4.19 : Productions de canne à sucre et de sucre en tonnes.

Principale zone de production	Production	1997 - 1998	1999 - 2000
Office du Niger Ségou	Canne à sucre	302 982	291 327
	Sucre	29 281	28 776

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Les perspectives : Au cours des 5 dernières années, la production sucrière du Mali a légèrement augmenté avec un taux de croissance moyen de 0,4% par an. La reconnaissance de sites nouveaux et

la certitude de potentialités permettent de croire que les tendances actuelles vont s'améliorer à moyen terme. Néanmoins, le Mali dépendra encore largement de l'extérieur pour couvrir ses besoins sucriers.

Les autres produits agricoles

- Le dah

La production du dah est marginale depuis la fermeture de la SOMASAC à San. mais aussi l'exportation. La production actuelle est donc auto - consommée. Elle est détaillée par région et pour la campagne 1999/2000 dans le tableau 4.20 ci – après.

- Le tabac

Le tabac est essentiellement cultivé dans les zones OHVN; la production actuelle assez limitée étant vendue à la SONATAM. Elle est détaillée par région et pour la campagne 1999/2000 dans le tableau 4.20 ci – après.

- Les fruits et légumes

La croissance de la production et de la commercialisation des tomates, poivrons, oignons et autres fruits et légumes est peu encadrée et mal connue.

Sur la base des enquêtes réalisées et des statistiques disponibles, la production pour la campagne 1999/2000 est donnée par région dans le tableau 4.20 ci – après.

Tableau 4.20 : Production dah, tabac, fruits et légumes en tonnes

Principales zones de production	1999 - 2000			
	Dah	Tabac	Fruits	légumes
Kayes	-	-	13119	211138
Koulikoro	4	551	28091	144619
Sikasso	108	-	35000	986407
Ségou	-	-	68730	38249
Mopti	218	60	7835	76091
Tombouctou	-	-	228	5850
Gao	-	-	-	7516
Kidal	-	-	-	587
Total	442	611	153003	1470457

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Cependant, il y'a lieu de souligner que le développement de la production et de la commercialisation agricole en général et céréalière en particulier au Mali est bloqué par l'enclavement des zones à forte potentialité agricole notamment celles du centre, de l'ouest, du delta et du sud (Kéniéba, Kita, Bafoulabé, Yanfolila, Dioila, Bougouni, Sikasso, zone lacutre, séno...).

En effet, la présence d'importants excédents céréaliers non commercialisés dans ces zones enclavées confirment cette assertion (4378 tonnes à Kéniéba en 2000). Le désenclavement des zones à forte potentialité agricole est donc indispensable pour relancer la production agricole au Mali.

Les perspectives : La croissance très rapide des marchés urbains, l'ouverture de marchés extérieurs, notamment européens (mangues, haricots verts, poivrons par fret aérien), mais aussi ivoirien et libériens, permettent de faire l'hypothèse d'une croissance très rapide de la production commercialisée, au moins à partir des zones de la Haute Vallée, de Baguineda et du Mali Sud.

Les produits de cueillettes

Ils occupent dans le commerce et le transport une place encore importance, mais qui ne peut que stagner en raison de l'urbanisation des modes de vie.

La cueillette de karité (2^{ème} et 4^{ème} Régions) est supposée se maintenir au niveau de 33500 tonnes par an, à destination principalement d'Abidjan ; les exportations de gomme et de cire aux environs de 2300t/an.

De même, l'importation de noix de cola, à destination surtout de Bamako, Ségou et Mopti, ainsi que sa réexportation vers le Sénégal, devrait stagner aux environs de 5000 tonnes/an.

3°- LA SITUATION ET LES PERSPECTIVES DE L'ELEVAGE ET DE LA PÊCHE

Les produits animaux contribuent pour environ 20% à la production intérieure brute et près de la moitié aux exportations.

Les secteurs de l'élevage et de la pêche, accusent une croissance relative depuis leur reconstitution après la grande sécheresse de 1972 et au regard de la demande en protéines, élevage et pêche sont promis à un avenir et à une modernisation importante.

Elevage

La production et la commercialisation du bétail relèvent essentiellement d'un secteur privé dynamique. En 2000, la production totale de bétail est de 22 735 100 têtes dont 29% de bovins. Cette production est détaillée par espèces dans le tableau 4.21 ci – après.

Tableau 4.21 : Effectif du bétail par espèces (en nombre de têtes)

ESPECES	2000
Bovins	6 620 300
Ovins	6 200 000
Caprins	9 848 900
Porcins	65 900
Total	22 735 100

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Les perspectives : L'élevage enregistre une croissance soutenue depuis la reconstitution du cheptel. De 1996 à 2000, le taux de croissance enregistré est de 2,4% en moyenne par an, dont 1% pour les bovins, 2,67% pour les ovins – caprins et 2,4% pour les porcins et au regard de la demande en protéines et de la politique actuelle de promotion du secteur, les tendances observées devraient donc se maintenir.

Production de la viande et exportations :

L'extrême Est exporte le bétail à pied vers le Niger, le Gourma et la 5^{ème} Région vers la Côte d'Ivoire, le Delta et le Centre regrouperont toujours les troupeaux à destination de Bamako, Ségou et la Côte d'Ivoire, à pied ou par route. L'Ouest exporte vers Dakar par train, et le Sud vers Abidjan par camion.

La viande de moutons et de chèvre est et sera largement consommée dans l'ensemble du pays, de même que les productions de complément (porc et surtout volailles). La production de viande de bovins est orientée vers l'exportation.

D'embryonnaire aujourd'hui, le marché de la viande réfrigérée à l'exportation deviendrait notable à terme. La production de viandes en abattages contrôlés et les exportations en 2000 sont données dans le tableau 4.22 ci – après.

Tableau 4.22 : Production de viandes (abattages contrôlés) et exportations en 2000 (en nombre de têtes)

Région	Bovin	Ovins + caprins	Camelins	Volaille
Bamako	1 424	259	-	-
Kayes	7 296	43 708	-	-
Koulikoro	12 315	28 811	-	40 500
Sikasso	46 562	63 428	-	654 387
Ségou	54 200	107 884	-	-
Mopti	55 488	137 297	-	5 550
Tombouctou	805	17 004	158	-
Gao	527	9 511	952	-
Kidal	174	11 524	1 764	-
Total	178 791	419 426	2 874	700 437

Source : Ministère du Développement Rural
CPS (Recueil des statistiques rurales)

Les sous-produits de l'élevage

Cuir et peaux, laines et lait, sont utilisés localement et ne donnent lieu qu'à de faible flux de transport.

Pêche

La production de poissons frais, séché et fumé connaît une croissance relative et les perspectives sont optimistes en raison du dynamisme de l'Opération Pêche à Mopti.

En 2000, la production de poissons est de 46000 tonnes dont 33000 tonnes de poissons frais et 13000 tonnes de poissons fumés. La production de poissons est consommée localement et exportée vers les pays voisins (Burkina, Ghana, Niger..).

Les perspectives : De 1996 à 2000 la production de poissons a augmenté de 1,44% en moyenne par an. Cette tendance devrait se maintenir compte tenu de la politique actuelle de promotion de la pêche.

4°- LES PERSPECTIVES DES MINES ET DE L'INDUSTRIE

Les mines

Les mines actuellement exploitées opérationnelle et non opérationnelle sont :

- *mines d'or* : Sadiola et Morila - opérationnelles; Siama et Kalana - arrêtées;

La production industrielle de l'or au cours des 5 dernières années est donnée dans le tableau 4.23 ci - après. Elle a enregistré une croissance moyenne de 31% par an. Ce rythme devrait se poursuivre avec tous les gisements découverts et qui seront bientôt mis en exploitation.

Tableau 4.23 : Production d'or en tonnes.

Zones de production d'or	1998	1999	2000	2001	2002
Mines de Sadiola et Morila	22	26,7	29,7	54	65

Source : CPS/ Ministère des Mines

A cette production individuelle s'ajoute la production artisanale de l'ordre de 4 à 6 tonnes par an.

- *mine de phosphate* : Tamaguilet, non opérationnelle actuellement, l'usine de phosphate de Bourem qu'elle alimente étant arrêtée;
- *mine de calcaire et de marbre*: Gangontéry, non opérationnelle actuellement, l'usine de cimenterie de Diamou qu'elle alimente étant arrêtée;
- *mine de sel* : Taoudénit opérationnelle. La production de sel, encore artisanale, est de 2730 tonnes en 2000. Son transport est effectué par chameaux.

Les perspectives :Les indices et gisements susceptibles de développement sont en fait pour l'essentiel groupés en pôles et régions dont le désenclavement ressort d'un grand nombre de projets d'infrastructures. Cependant, à moyen terme, on ne peut, pour des raisons économiques, envisager que l'extension des carrières de calcaire à ciment (Diamou), l'exploitation des phosphates du Tilemsi et celle de l'or (Ouest et Sud du Mali). A plus long terme, on peut envisager une mise en valeur nationale du fer de Balé.

L'exploitation des magnétites de Djidian, Kéniéba, celle des bauxites de Baléa sont liées à des investissements considérables et hypothétiques. On ne peut les envisager qu'à titre d'hypothèse à

très long terme. Il en est bien sûr de même des produits énergétiques (hydrocarbures et uranium) pour lesquels seuls des indices ont été repérés.

En outre, le développement des mines maliennes est étroitement dépendant de celui des pays voisins :

- Djidian – Kéniéba ne sera pas exploité tant que le gisement sénégalais de la Falémé ne l'est pas.
- Le manganèse d'Ansongo dépend de Tambao, au Burkina.
- La bauxite de Baléa n'a de chance de sortir que si, d'une part le chemin de fer arrive à la Falémé ou à Tougué, et d'autre part le Mali dégage des ressources propres suffisantes (pétrole ou uranium) pour inciter les investisseurs internationaux à se lancer dans des investissements colossaux (plusieurs centaines de milliards de francs CFA pour la seule usine d'allumine de 2 Mt).
- L'uranium et le pétrole sont au niveau des espoirs.

L'industrie

L'industrie malienne est restée jusqu'à présent assez modeste. Alors qu'elle se limite aujourd'hui à l'agro-alimentaire, au textile et à la cimenterie, l'image après plus de 40 ans est beaucoup plus diversifiée.

Compte tenu de l'extension des marchés urbains et du dynamisme de certains secteurs, on a vu apparaître une petite industrie métallurgique de base, des unités de chaux, de savons, d'engrais...

Quelques projets de grands travaux de génie civil ont cependant introduit dans la demande de transport des perturbations importantes : Construction de terrains de sports pour la CAN 2002 à Bamako, Kayes, Sikasso, Ségou et Mopti ayant entraîné le transport de près de 120 tonnes de ciment et de fer à béton.

D'une manière générale, la production industrielle malienne est encore faible pour répondre aux besoins croissants des maliens, de sorte que le pays dépendra encore longtemps de l'extérieur et des produits importés. Le transport international sur longue distance qui en résulte et qui en résultera est et sera très important.

Les perspectives : Les hypothèses les plus probables d'industrialisation à moyen terme sont les suivantes :

- Construction de la cimenterie d'Astro avec une capacité de 300000 tonnes;
- Création d'industries nouvelles le long du chemin de fer : huilerie à Mahina, sidérurgie de (40000 tonnes) à Kita et sucrerie à Samé.
- Diversification des petites industries dans l'agglomération de Bamako et extension des activités de transformation vers le Sud (sucrerie de Bankoumana et usine de concentré de tomates).

- Renforcement du pôle agro-industriel de Ségou – Office du Niger (rizeries, sucrerie...) ainsi que son extension en aval du Niger et le long de Bani.
- Renforcement des implantations à Koutiala (nouvelles rizerie et huilerie) et à Sikasso (nouvelles rizerie et conserverie).
- Naissance d'un pôle nouveau à Diré – Goundam (sucrerie, minoterie) et émergence de l'industrie en 7^{ème} Région (1^{ère} transformation des phosphates à Bourem, plâtrerie à Tessalit).
- Construction du barrage de Tossaye (8000 tonnes de matériaux en trois ans).

D'une manière générale, le développement de la production agricole au Mali nécessitera la réalisation d'importants projets d'infrastructures routières et/ou ferroviaires très coûteux.

5° - LES IMPORTATIONS ET LES EXPORTATIONS

Les principaux produits d'importations du Mali sont : les céréales et les produits alimentaires, les produits chimiques, les matériels et équipements, les véhicules et pièces détachées, les matériaux de construction et les produits divers (voir détails dans les tableaux en annexe -4).

Pour les importations inter – état, elles proviennent des pays voisins (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Burkina, Niger, Togo, Mauritanie, Algérie). Pour les importations d'Oùtre – Mer, elles transitent par les ports de Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Conakry et Nouackchott.

Les principaux produits d'exportations sont : le coton et les produits cotonniers, les céréales, les produits alimentaires et les produits divers (voir détail dans les tableaux en annexe - 4). Les produits cotonniers, les céréales, les produits alimentaires et les produits divers sont exportés vers les pays voisins (Sénégal, Côte d'Ivoire, Guinée, Burkina, Niger, Togo, Mauritanie). Le coton fibre est exporté vers l'Europe, les Etats Unis, l'Amérique du Sud et l'Asie.

En 2000, le volume des importations et des exportations maliennes selon les statistiques de la Direction Nationale des Transports est évalué à 2144,8 mille tonnes dont 54,8 mille tonnes de stock final à l'importation (31,2 mille pour le port d'Abidjan et 23,6 mille pour celui de Dakar). Il est détaillé dans le tableau 4.24 ci – après.

La part de la route est de 82% (1758 mille tonnes), celle des rails de 17,7% (382 mille tonnes) et celle de l'air de 0,3% (5,7 mille tonnes).

Pour le transport international de marchandises, le mode dominant est donc la route, dont la part augmente régulièrement (+15% par an au cours des 5 dernières années) alors que celle des rails décroît (-6,5% par an) et celle de l'air, marginale, croît avec modération (2,7%). A court et moyen termes les tendances observées devraient se maintenir.

Tableau 4.24 : Volume des importations et des exportations en 2000.

Mode transport	Quantités en 1000 tonnes			% total	
	Import	Export	Total	Import	Export
Route	1554,6	203	1757,6	88,5	11,5
Rails	299,5	82	381,5	78,5	21,5
Air	3,0	2,7	5,7	52,6	47,4
Total	1857,1	287,7	2144,8	86,6	13,4

Source : DNT – Annuaire statistique 2000

5.1. LES IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS ROUTIERES

Les importations et exportations routières maliennes au cours des cinq (5) dernières années sont données dans le tableau 4.25 ci – après.

Tableau 4.25- Trafic international routier de marchandises (en tonnes)

Années	1996	1997	1998	1999	2000	TAMA en %
--------	------	------	------	------	------	--------------

Trafic import par provenance

Abidjan	751 700	865 783	791 596	1 445 506	1 412 808	17
Dakar	8 734	30 240	26 951	42 654	73 076	70
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423	14
Autres axes	9 260	12 398	39 583	3 722	22 065	24
Total	778 911	917 189	864 714	1 499 343	1 523 372	18

Export par destination

Abidjan	187 037	248 100	139 975	102 259	185 801	- 0,17
Dakar						
Lomé						
Autres axes	10 633	14 389	5 960	708	17 170	13
Total	197 670	262 489	145 935	102 967	202 971	0,7

Trafic import + export

Abidjan	938 737	1 113 883	931 571	1 447 765	1 598 609	14
Dakar	8 734	30 240	26 951	42 654	73 076	70
Lomé	9 217	8 768	6 584	7 461	15 423	14
Autres axes	19 893	26 787	45 543	4 430	39 235	19
Total	976 581	1 179 678	1 010 649	1 602 310	1 726 343	15

Source : DNT/Entrepôts maliens à l'étranger

TAMA : Taux Accroissement Moyen Annuel

A - LES IMPORTATIONS

En 2000, les importations par route sont évaluées à 1 555 mille tonnes, dont 1524 mille tonnes transportées (98%) et 31 mille tonnes de stock final (2%).

Sur les 1524 mille tonnes transportées, 1413 mille tonnes passent par l'axe Abidjan (93%), 73 mille tonnes par Dakar (4,7%), 16 mille tonnes par Lomé (0,9%) et 22 mille tonnes par les autres axes notamment Conakry, Cotonou (1,4%). Le volume des importations d'hydrocarbures est de 425 mille tonnes (27% du volume total importé).

Les importations en provenance d'Abidjan ont une forte part d'échanges inter-Etats (40%), tant pour les hydrocarbures que pour les produits manufacturés surtout les matériaux de construction. Il en est de même pour les importations de Dakar.

Sur l'axe Lomé par contre, c'est à partir de 1999 qu'il a été enregistré au niveau des entrepôts togolais des achats locaux exclusivement en hydrocarbures, pour 1000 tonnes avec le triple en 2000, sinon il s'agit essentiellement du transit via le port de Lomé.

En 2000, les échanges inter-état représentent en moyenne 75% du volume total des échanges internationaux de fret dont 40% pour l'axe Abidjan, 79% pour l'axe Dakar et 93% pour l'axe Lomé.

La part des échanges inter-état dans le volume global des échanges internationaux est passée de 35% en 1997 à 75% en 2000, soit une augmentation globale de 40% (voir détail sur le schéma – 4.3 ci-après).

A la même période, les échanges de transit international représentent quant à eux 25% du volume total des échanges internationaux de fret dont 60% pour l'axe Abidjan, 21% pour l'axe Dakar et 07% pour l'axe Lomé (...tonnes).

La part des échanges de transit dans le volume global des échanges internationaux est passée de 65% en 1997 à 25% en 2000, soit une diminution globale de 40% (voir détail sur le schéma – 4.3 ci-après).

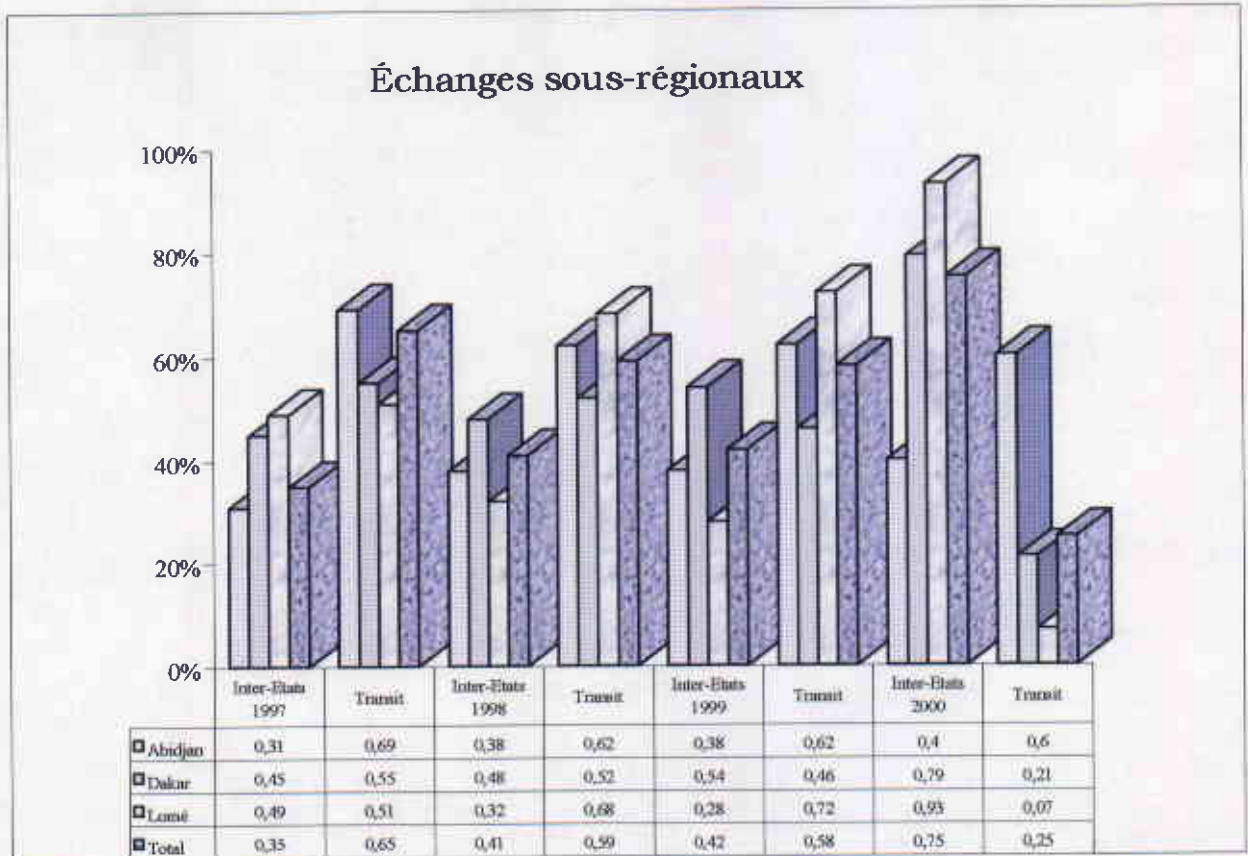


Schéma – 4.3

Le transport international est assuré par des camions semi - remorques de 30 tonnes et plus.

Conformément aux accords routiers conclus entre le Mali et les états voisins, la part des transporteurs maliens dans le volume total transporté est normalement de 50% pour les échanges inter – état et 67% (2/3) pour les échanges de transit.

Cependant, certains transporteurs étrangers tels que les transporteurs ivoiriens, préfèrent les transports locaux notamment celui du cacao car plus rentable pour eux que le transport international sur le Mali. Ce qui fait augmenter la part des transporteurs maliens dans le volume total transporté.

Les perspectives : De 1996 à 2000, les importations transportées sont passées de 779 mille tonnes à 1524 mille tonnes, soit une augmentation moyenne de 18% par an, dont 17% par an pour l'axe Abidjan, 70% par an pour l'axe Dakar, 14% par an pour l'axe Lomé et 24% par an pour les autres axes.

Les importations évoluent donc au même rythme que l'axe Abidjan, qui est encore l'axe dominant ; mais pour le port de Dakar, elles évoluent à un rythme 4 fois plus élevé que par Abidjan, 3 fois plus que par Lomé et 3 fois plus que par les autres ports, qui évoluent à leur tour beaucoup plus vite que le port d'Abidjan.

Le port de Dakar et les autres ports (Conakry, Cotonou et Nouakchott) acquièrent de plus en plus de l'importance et l'aménagement de leurs voies d'accès bouleversera totalement la répartition du trafic d'importation entre les différents débouchés du Mali. L'évolution des importations des principaux produits au cours des 4 dernières années (1997 – 2000) se présente comme suit :

- *les céréales, dont le volume a diminué de 20% en moyenne par an, dont -31% pour Abidjan, -20% pour Dakar, et + 225% pour les autres axes qui sont marginaux (Lomé, Conakry, Cotonou).*
- *les produits alimentaires, dont le volume a diminué de 24% en moyenne par an, dont -20% pour Abidjan, -30% pour Dakar et +67% pour les autres axes qui sont marginaux.*
- *les produits chimiques dont le volume a diminué de 10% en moyenne par an, dont -2% pour Abidjan, -5% pour Dakar et +91% pour Lomé et les autres ports.*
- *les véhicules et pièces détachées, dont le volume a diminué de 37% en moyenne par an dont -42% pour Abidjan, -31% pour Dakar et -5% pour Lomé et les autres ports.*
- *Les matériaux de construction, dont le volume a augmenté de 28% en moyenne par an, dont 26% pour Abidjan, 63% pour Dakar et -23% pour Lomé et les autres ports.*
- *Les divers produits dont le volume a augmenté de 31% en moyenne par an, dont 70% pour Abidjan, -19% pour Dakar et -9% pour Lomé et les autres ports.*
- *Les hydrocarbures, dont le volume a augmenté de 7% en moyenne par an, dont 3% pour Abidjan, 2% pour Dakar. Le port de Lomé a commencé à importer les hydrocarbures seulement à partir de 1999 et en 2000 les importations par ce port et celui de Cotonou ont été multipliées par 6.*

D'une manière générale, en dehors des matériaux de constructions, des produits divers et des hydrocarbures, les importations de tous les autres produits ont baissé au cours des 4 dernières années.

La baisse des importations de céréales et produits alimentaires s'expliquent par l'augmentation de la production agricole au Mali au cours des dernières années, laquelle a permis d'exporter le surplus agricole vers les pays voisins (Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger, Sénégal, Mauritanie)

A court et moyen termes et sous réserve d'une bonne pluviométrie, cette tendance devra se maintenir grâce aux stratégies et programmes de développement agricoles adoptés (programme PNIR).

Pour les autres produits non alimentaires, la baisse constatée résulterait de la baisse du pouvoir d'achat du consommateur malien.

Pour les matériaux de construction, la croissance enregistrée devra se poursuivre mais de façon plus modérée à partir de l'année 2002, compte tenu de la fin des travaux de construction des ouvrages afférents à la CAN2002.

B - LES EXPORTATIONS

Les exportations totales du Mali par route ont atteint 203 milles tonnes en 2000, dont 186 mille tonnes pour l'axe Abidjan (92%) et 17 milles tonne (8%) par les autres ports (Cotonou, Conakry).

Les exportations routières par les axes Dakar et Lomé sont encore nulles.

Les perspectives : De 1996 à 2000, les exportations maliennes sont passées de 198 mille tonnes à 203 mille tonnes, soit une augmentation moyenne de 0,7% par an, dont 13% pour les axes Cotonou et Conakry et 0% pour l'axe Abidjan dont les exportations ont diminuées depuis 1996 pour atteindre presque en 2000 leur niveau de 1996.

Les axes Cotonou et Conakry prennent de plus en plus de l'importance dans le système d'exportations des produits maliens. Et cette importance va grandissante avec l'aménagement des voies d'accès aux ports concernés.

L'évolution des exportations des principaux produits de 1997 à 2000 se présente comme suit :

- *le coton et les produits cotonniers, dont le volume exporté principalement par Abidjan a diminué de 11,5% en moyenne par an. Les exportations de coton par Lomé ont commencé à partir de l'année 2000.*
- *les céréales et les produits alimentaires, dont le volume exporté a augmenté de 40% en moyenne par an, dont 45% par Abidjan et 34% par Lomé et les autres axes.*
- *Les divers produits exportés, dont le volume a diminué de 1,3% en moyenne par an, dont -27% par Abidjan et +19% par Lomé et les autres axes.*

En somme, à part les céréales et les produits alimentaires dont le volume exporté a augmenté, confirmant du coup la baisse du volume importé des mêmes produits et la performance du secteur agricole, tous les autres produits d'exportations notamment le coton ont chuté. Cependant la chute des importations de coton est conjoncturelle, les paysans ayant boudé la culture du coton en 2000 à cause des prix non rémunérateurs au producteur.

Les stratégies en cours, notamment dans le secteur coton, devront inverser les tendances négatives actuelles.

En tout état de cause, les exportations maliennes devraient évoluées à moyen terme au même rythme qu'actuellement et dans le meilleur des cas à un rythme plus élevé et voisin de 20% par an (taux de croissance annuelle de 1992 à 1997).

En conclusion, la demande de transport routier international de marchandises devrait croître à court et moyen termes à un rythme plus élevé sinon aussi élevé qu'actuellement (15% par an) et cela, compte tenu des stratégies adoptées (croissance accélérée et développement durable, lutte contre la pauvreté...) et des programmes de développement agricoles et routiers en cours et prévus (PNIR, programmes sectoriels...).

5.2. CHOIX ENTRE LES DIFFERENTES VOIES D'ACCES AU MALI

Le choix d'une voie ou plusieurs voies d'accès internationale est crucial pour le Mali et pour cela, deux critères prédominent : le coût du transport pour la collectivité malienne et la capacité des voies.

En dessous d'un trafic attendu de 300000 tonnes, les voies routières sont presque toujours préférables. Le fait que les voies ivoiriennes ne demandent que peu d'investissements de complément leur donne un avantage à court terme par rapport aux voies guinéennes, pourtant plus courtes. Sinon c'est les voies guinéennes qui sont plus économiques.

- *Les voies ferrées et particulièrement la voie ferrée Bamako -- Dakar* deviennent intéressantes à partir de 900.000 à 1.000.000 de tonnes environ, dans la mesure où l'investissement se limite à des renforcements de la voie ou à des raccordements maliens à des voies de pays limitrophes de capacité suffisante. Dans le cas où certaines ressources minières maliennes seraient désenclavées par chemin de fer (fer de Balé, bauxite de Baléa par exemple), les marchandises générales apparaîtraient comme marginales par rapport au trafic minier car les coûts seraient supportés en grande partie par ce dernier trafic et la solution ferrée deviendrait très compétitive avec la route.

A partir d'un trafic attendu de 350000 tonnes environ, la voie fluviale sénégalaise, surtout si elle est prolongée par un chemin de fer rénové de Kayes à Bamako, est particulièrement intéressante pour la collectivité malienne, à condition qu'elle soit attractive, en termes tarifaires, pour les usagers.

En tout état de cause, les voies « Lourdes » (fleuve et fer) sont économiques pour le pays si un trafic suffisant y est affecté. Si le trafic est partagé entre un grand nombre de voies, alors les solutions routières reprennent l'avantage : l'objectif de diversification des voies s'oppose donc à celui d'économie.

6° - LES ECHANGES NATIONAUX ET REGIONAUX

Le transport routier national et régional de marchandises porte sur les céréales, les produits manufacturés de consommation et divers autres produits entre les centres urbains, inter-régionaux, intra-régionaux et entre les villes et la campagne.

Les véhicules utilisés pour ce segment sont généralement des camions de 10 à 25 tonnes de charge utile sur les routes de moindre qualité (routes en terre et pistes) pour le transport intra – régional et rural et des camions semi-remorques de 30 tonnes sur les routes de bonne qualité (routes bitumées) pour le transport national interurbain ou inter - régional.

Selon les statistiques de la DNT, en 2000, le trafic national interurbain et régional de marchandises solides est de 509 mille tonnes, dont 390 mille tonnes (78%) pour les échanges inter-régionaux ou nationaux et 119 milles tonnes (22%) pour les échanges intra-régionaux.

De 1997 à 2000, les échanges inter et intra régionaux sont passés de 507 mille tonnes à 509 mille tonnes, soit une croissance moyenne de 0,1% par an.

On constate donc sur cette période, une baisse importante de 14,9% l'an des échanges intra-régionaux compensée donc par une hausse relativement importante de 7,5% l'an des échanges inter-régionaux.

Le volume des échanges nationaux et régionaux est donné dans le tableau - 4.25 et sur le schéma - 4.4 et leur structure dans le tableau - 4.26 ci - après.

Tableau 4.25. Flux des échanges nationaux et régionaux (mille tonnes)

		Kayes	Bko- kkro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombou	Gao - Kidal	Total	% Intra
Kayes	1997	50							50	100%
	1998	19							19	100%
	1999	23							23	100%
	2000	18							18	100%
Bamako - Koulikoro	1997		90	29	40	24	2	8	193	47%
	1998		67	33	43	25	2	8	178	38%
	1999		65	46	51	24	2	11	199	33%
	2000		60	25	35	19	3	3	145	41%
Sikasso	1997		34	12	6	5		2	59	20%
	1998		46	14	10	13		4	87	16%
	1999		52	24	26	11		3	116	21%
	2000		23	15	15	8		2	113	13%
Ségou	1997		82	10	35	20	1	24	172	20%
	1998		75	14	38	32	1	25	185	21%
	1999		93	14	39	23	1	19	189	21%
	2000		106	15	15	26	1	30	193	8%
Mopti	1997		13	3	2		1	3	22	0%
	1998		19	3	2		1	4	29	0%
	1999		12	5	1			5	23	0%
	2000		20	4	1			4	29	0%
Tombou- tou	1997						4		4	100%
	1998									
	1999									
	2000						1		1	100%
Gao - Kidal	1997		3		1	0		3	7	43%
	1998		3		1	2		5	11	45%
	1999		5	1	1	1		1	9	11%
	2000		6		1	1		2	10	20%
Total	1997	50	222	54	84	49	8	40	507	38%
	1998	19	210	64	94	72	4	46	509	28%
	1999	23	227	90	118	59	3	39	559	27%
	2000	18	265	59	67	54	5	41	509	23%

Source : DNT/Consultant

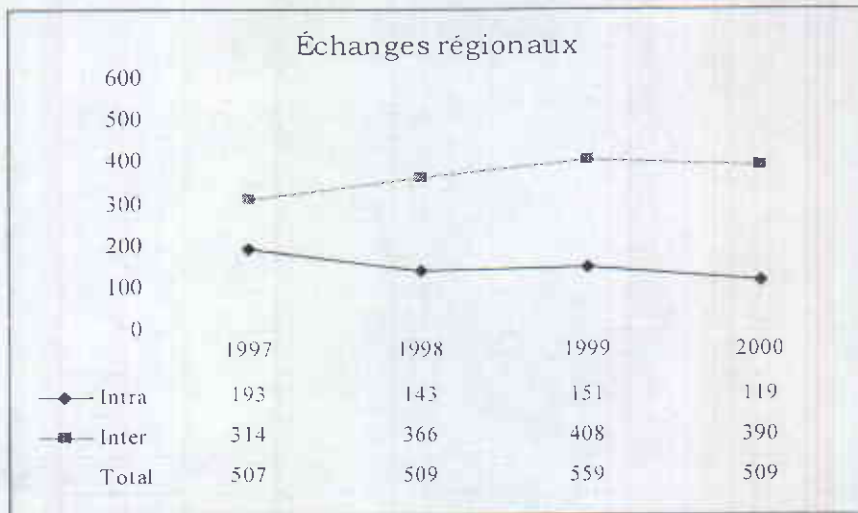


Schéma- 4.4

Tableau 4.26. Structure du trafic routier intérieur de marchandises solides en 2000

	Kayes	Bko et Koulikoro	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao et Kidal	Total
Kayes	3%							3%
Bamako et Koulikoro		12%	5%	7%	4%	1%	1%	30%
Sikasso		14%	3%	3%	2%			22%
Ségou		21%	3%	3%	5%		6%	38%
Mopti		4%	1%				1%	6%
Tombouctou								
Gao et Kidal		1%						1%
Total	3%	52%	12%	13%	11%	1%	8%	100%

Source : Consultant

a. Échanges nationaux ou inter-régionaux:

En 2000, les échanges nationaux sont évalués à 390 mille tonnes, dont les 40% à destination du District de Bamako et de la région de Koulikoro. Les produits échangés sont : les céréales, les produits alimentaires, les produits manufacturés divers, les hydrocarbures, le bétail etc.

De 1997 à 2000, il sont passés de 314 mille tonnes à 390 mille tonnes, soit un accroissement moyen annuel de 7,5%.

Le transport est assuré par les camions de 10 à 25 tonnes et les camions semi-remorques de 30 tonnes.

Les principaux centres de chargement sont :

- Ségou 35% du fret chargé
- Sikasso 19%.
- Bamako et Koulikoro 18%

Par contre, les principales destinations ou centres de déchargement sont :

- Bamako et Koulikoro 40% du fret déchargé
- Ségou 13%
- Sikasso 12%
- Mopti 11%.

Les principales relations sont les suivants :

- Ségou – Bamako et Koulikoro - 28% des échanges nationaux dont 21% vers Bamako et 7% vers Ségou
- Sikasso – Bamako et Koulikoro - 19% des échanges nationaux dont 14% vers Bamako et 5% vers Sikasso
- Mopti – Bamako et Koulikoro - 8% des échanges nationaux dont 4% vers Bamako et 4% vers Mopti.
- Ségou – Sikasso – 6% des échanges nationaux dont 3% vers Ségou et 3% vers Sikasso.
-

Aucun échange n'existe actuellement entre les régions de Sikasso et de Tombouctou et la région de Kayes n'échange avec aucune autre région du pays à cause de son isolement routier. Par ailleurs, les échanges entre les régions de Tombouctou et de Gao sont nuls, à cause de l'absence de route entre ces deux régions Sahelo-Sahariennes.

Cependant, concernant la région de kayes, des échanges existent bel et bien entre cette région et les régions de Koulikoro et de Bamako mais échappent certainement aux services de contrôle de la DNT.

b. Echanges régionaux et locaux

En 2000, ces échanges sont évalués à 119 milles tonnes, dont les 54% dans le District de Bamako et la région de Koulikoro.

Les produits échangés sont : les céréales, les produits alimentaires, les produits manufacturés divers, les hydrocarbures etc.

De 1997 à 2000, il sont passés de 193 mille tonnes à 119 milles tonnes, soit une baisse moyenne annuelle de 14,9% par an, dont -29% pour Kayes.

Le transport est assuré par les camions de 10 à 25 tonnes sur les routes en terre et pistes et sur les bonnes routes (routes bitumées et en terre).

A l'intérieur des régions de Bamako et de Koulikoro, les flux atteignent les 12% du volume total de marchandises transportées à l'intérieur du pays.

Les échanges intra-régionaux de Mopti sont paradoxalement nuls ; comme si tout le monde produisait les mêmes choses dans cette région. Ce qui est invraisemblable car les cercles de Bankass et de Koro, généralement excédentaires en céréales, fournissent du mil au cercle de Mopti, qui à son tour leur fournit du riz et du poisson.

D'une manière générale, les échanges intra-régionaux sont beaucoup plus importants dans les régions à forte densité routière, telles que les régions de Bamako, Koulikoro, Sikasso et Ségou. A l'inverse, les régions à faible densité routière ont très peu d'échanges internes. C'est le cas de Mopti, Gao, Tombouctou et Kidal.

La région de Kayes est un cas particulier. En effet, les échanges à l'intérieur de cette région sont relativement importants à cause de son isolement qui fait qu'elle se replie sur elle-même.

Les nuages d'échanges régionaux présentés sur le schéma-4.5 confirme cette assertion.

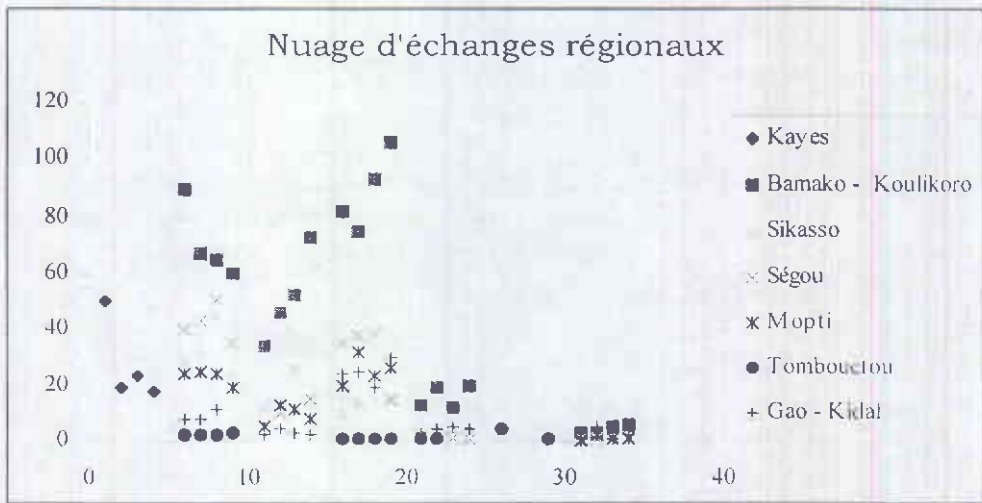


schéma – 4.5

Le désenclavement des régions de Kayes, Mopti, Tombouctou, Gao et Kidal est donc recommandé pour impulser les échanges et la production agricole et minière dans ces régions.

D'une manière générale, les données statistiques fournies par les services de la DNT sont incomplètes et recèlent également des incohérences qui doivent être corrigées pour des analyses plus fiables.

IV.2.1.2. LA DEMANDE DE TRANSPORT MARCHANDISES

1° - LES DIFFERENTS FLUX DE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU MALI

Les différents flux de transport de marchandises rencontrés au Mali sont :

Les flux de transports internationaux

Les échanges les plus dominants s'effectuent avec la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, la Guinée et le Togo par route, le Sénégal par les rails, les pays voisins d'Afrique, l'Europe, l'Amérique et l'Asie par air et mer.

Les produits importés sont : les produits de première nécessité (sucre, sel, tissus, lait...) colas, hydrocarbures, matériaux de construction, matériels et équipements des pays voisins (Côte d'Ivoire, Sénégal...), d'Europe, d'Amérique et d'Asie...

Les axes d'importation les plus dominants sont ceux de la Côte d'Ivoire et du Sénégal.

Les produits exportés sont essentiellement le coton (CMDT), le bétail (par camions ou sur pied), l'arachide, le poisson, les céréales.

Pour le bétail et le poisson les flux dominants vont des régions de Mopti, Tombouctou et Gao vers la Côte Ouest (Côte d'Ivoire et Ghana).

Le coton est exporté des régions de Sikasso, Koulikoro et Kayes sur l'Europe via les ports d'Abidjan, de Dakar et de Lomé.

Les flux de transports nationaux (inter – régionaux)

Ces flux concernent les mouvements des biens entre les différentes régions du pays.

Les biens échangés sont : les céréales (mil, riz...), les fruits, les légumes du sud vers le nord, le bétail et le poisson du nord vers le sud et les denrées de première nécessité du sud vers le reste du pays.

D'une manière générale, le flux vers la capitale est beaucoup plus élevé que vers les régions. En effet, Bamako étant chroniquement déficitaire, il reçoit environ 20 fois plus de marchandises qu'il n'en donne aux régions. Ce qui fait de la capitale malienne, avec plus d'un million d'âmes, le marché de consommation le plus important du pays.

Les axes d'échanges nationaux les plus dominants sont : Ségou – Bamako, Sikasso – Bamako et Koulikoro - Bamako par route et Bamako-Kayes par rails.

Les flux de transports intra – régionaux ou ruraux

Les échanges intra – régionaux se font entre les différentes localités des régions.

Les biens échangés sont les produits agricoles, le bétail et les produits de première nécessité. Les flux dominants vont des champs aux villages ou dépôts, des villages aux foires et des villages ou dépôts aux grands centres de consommation, de commercialisation (villes) ou de transformation (usines).

2° - DEMANDE TOTALE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La demande totale de transport de marchandises comprend deux composantes : la demande satisfaite pour les marchandises transportées et la demande non satisfaite (potentielle et réelle).

La demande totale de transport de marchandises a été établie sur la base des hypothèses de développement posées pour l'année 2000.

Pour les céréales, l'arachide, les fruits et légumes, le poisson et la viande : la demande totale de transport correspond aux besoins des populations nécessiteuses, lesquels sont couverts par les excédents devant être transportés des zones ou régions excédentaires vers les zones ou régions déficitaires et/ou par les importations.

Pour les matériaux locaux ou importés de construction : la demande totale de transport correspond aux besoins de construction essentiellement en zones urbaines.

Pour les produits de première nécessité et divers : la demande totale de transport correspond aux besoins des populations nécessiteuses, lesquels sont couverts par la production locale ou l'importation.

Pour les produits d'exportation (coton, céréales, fruits, légumes et divers) : la demande totale de transport correspond aux excédents de production exportables.

Les flux totaux de marchandises ainsi calculés par région et pour l'ensemble des produits échangés au Mali en 2000 sont donnés dans le tableau 4.27 ci – après pour les marchandises solides et dans le tableau 4.28 ci – après pour les hydrocarbures. Les flux totaux par produit et par région sont donnés dans les tableaux en annexe 4.

Tableau 4.27 : Demande totale de transport de marchandises solides par région

Destination Origine	Unité	Kayes	Kro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbton	Gao	Kidal	Etran ger	Total
Kayes	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	170,379 17,362	21,78 1,31	5,384 1,8888	- -	- -	- -	- -	- -	- -	15,71 4,20	213,253 24,7608
Koulikoro	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	178,327 19,729	335,668 38,7766	1,048 0,454	0,280 0,078	- -	- -	- -	- -	27,43 12,294	542,753 71,3316
Bamako	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	91,861 4,2666	735,28 7,354	16,7025 6,067	27,656 6,057	18,974 12,3915	0,032 0,022	4,59 5,748	0,008 0,013	12,493 14,745	907,5965 56,6631	
Sikasso	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	86,575 25,554	406,746 140,763	384,262 39,766	39,948 5,765	12,166 4,29	- -	3,238 3,535	- -	203,57 165,83	1136,445 385,503	
Ségou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	3,512 0,715	393,002 94,747	58,091 7,755	134,986 8,7523	25,463 10,663	1,20 0,52	33,51 32,508	0,01 0,013	39,370 33,844	689,144 189,5173	
Mopti	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	0,003 0,002	21,521 13,332	5,91 2,895	0,546 0,229	121,174 7,896	1,62 0,28	3,226 1,368	- -	31,083 41,290	185,083 67,292	
Tombouctou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	- 0,060	0,070 0,060	- -	- -	0,045 0,017	6,42 0,436	- -	- -	- -	- -	6,535 0,513
Gao	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	- -	6,016 7,52	0,413 0,780	1,668 1,878	0,732 0,4392	0,013 0,0055	15,246 1,8276	6,58 2,584	1,330 1,470	31,998 16,5043	
Kidal	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	- -	- -	- -	- -	- -	- -	0,840 0,327	0,66 0,026	- -	- -	1,50 0,353
Sous-total	10³ T 10⁶ Tkm	170,379 17,362	381,998 51,5766	1903,687 304,4404	466,4265 57,717	205,084 22,7593	178,554 35,6967	9,285 1,2635	60,650 45,3136	7,258 2,636	330,986 273,673	3714,3075 812,4381
Etranger	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	78,10 57,57	44,985 58,74	630,070 771,840	135,83 119,50	118,32 138,60	87,39 116,60	6,20 8,27	27,961 42,199	1,18 0,675	- -	1130,036 1313,994
Total	10³ T 10⁶ Tkm	248,479 74,932	426,983 110,3166	2533,757 1076,2804	602,2565 177,217	323,404 161,3593	265,944 152,2967	15,485 9,5335	88,611 87,5126	8,438 3,311	330,986 273,673	4844,3435 2126,4321

Source : Consultant

Tableau 4.28 : Demande totale de transport d'hydrocarbures par région.

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine												
Kayes	10 ³ m3	48,72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48,72
	10 ⁶ m3km	2,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,58
Koulikoro	10 ³ m3	-	2,17	-	-	-	-	-	-	-	-	2,17
	10 ⁶ m3km	-	0,110	-	-	-	-	-	-	-	-	0,110
Bamako	10 ³ m3	-	2,17	99,600	-	7,75	4,35	-	1,2	-	-	115,07
	10 ⁶ m3km	-	0,130	0,498	-	2,52	2,83	-	1,5	-	-	7,478
Sikasso	10 ³ m3	-	0,04	-	67,8	0,310	0,625	-	0,285	-	-	69,06
	10 ⁶ m3km	-	0,0174	-	2,130	0,078	0,35	-	0,31	-	-	2,8854
Ségou	10 ³ m3	-	0,027	0,082	0,160	8,55	0,661	-	0,77	-	-	10,250
	10 ⁶ m3km	-	0,010	0,018	0,011	0,935	0,254	-	0,76	-	-	1,988
Mopti	10 ³ m3	-	-	-	-	-	0,42	-	0,33	-	-	0,750
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	0,027	-	0,20	-	-	0,227
Tombouctou	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	7,94	-	-	-	7,94
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	0,073	-	-	-	-	0,073
Gao	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	-	2,06	0,26	-	2,32
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	-	-	0,053	0,102	-	0,155
Kidal	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,13	-	0,13
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	-	-	-	0,021	-	0,021
Sous - total	10 ³ m3	48,72	4,407	99,682	67,96	16,61	6,056	7,94	4,645	0,39	-	256,41
	10 ⁶ m3km	2,58	0,2674	0,516	2,141	3,533	3,461	0,073	2,823	0,123	-	15,5174
Etranger	10 ³ m3	-	0,734	357,262	81,55	42,35	44,29	-	4,48	-	-	530,666
	10 ⁶ m3km	-	0,95	455,872	78,16	55,45	62,17	-	8,62	-	-	661,222
Total	10 ³ m3	48,72	5,141	456,944	149,59	58,96	50,346	7,94	9,125	0,390	-	787,076
	10 ⁶ m3km	2,58	1,2174	456,388	80,301	58,983	65,631	0,073	11,443	0,123	-	676,7394

Source : Consultant

La demande totale de transport de marchandises en 2000 est de 4845 mille tonnes (2127 millions de tonnes kilométriques) pour les marchandises solides et de 787 mille m³ (677 millions de m³ kilomètres) pour les marchandises liquides et se résume ainsi comme suit:

1° - Transport de marchandises solides

- transport international sur longue distance (600 à plus de 1500 km) :

. tonnage total = 1461 mille tonnes

import = 1130 mille tonnes

export = 331 mille tonnes

- tonnage kilométrique = 1588 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 1087 km

import = 1314 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 1163 km;

export = 274 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 828 km

- transport national ou inter – régional sur moyenne et longue distances (200 à plus de 1200 km) :

. tonnage total = 1637 mille tonnes

. tonnage kilométrique = 436 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 266 km

- transport intra – régional sur courte et moyenne distances (10 à 150 km) :

. tonnage total = 1747 mille tonnes

. tonnage kilométrique = 103 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 60 km

2° - Transport de marchandises liquides (hydrocarbures)

- transport international sur longue distance (950 à plus de 1900 km) :

. volume total = 531 mille m³

import = 531 mille m³

export = 0

. volume kilométrique = 661 millions de m³ kilomètres, distance moyenne de transport = 1246 km

import = 661 millions de m³ kilométriques, distance moyenne de transport = 1246 km;

export = 0

- transport national ou inter – régional sur moyenne et longue distances (200 à plus de 1200

km) :

volume total = 19 mille m³

volume kilométrique = 9 millions de m³ kilomètres, distance moyenne de

transport = 478 km

- transport intra – régional sur courte et moyenne distances (5 à plus de 160 km) :

volume total = 237 mille m³

volume kilométrique = 7 millions de m³ kilomètres, distance moyenne de

transport = 27 km (5 km à Bamako et 161 km à Kidal).

3° - Répartition de la demande totale de transport :

Pour les transports solides : la part des différentes régions dans la demande totale est la suivante :

Kayes 5,5%, Bamako 52,6%, Koulikoro 9,4%, Sikasso 16,6%, Ségou 7,5%, Mopti 6%, Tombouctou 0,3%, Gao 1,9% et Kidal 0,2%.

La demande internationale représente les 30,1% de la demande totale, dont 23,3% pour les importations et 6,8% pour les exportations.

La demande nationale représente les 33,8% de la demande totale et la demande régionale les 36,1%.

Pour les transports liquides :

Les hydrocarbures étant importées, la demande totale est égale à la demande internationale et la part des différentes régions dans cette demande est la suivante :

Kayes 6,2%, Bamako 58,05%, Koulikoro 0,65%, Sikasso 19%, Ségou 7,5%, Mopti 6,4%, Tombouctou 1%, Gao 1,16% et Kidal 0,04%.

La demande nationale représente les 2,4% de la demande totale et la demande régionale les 30,1%.

3° - DEMANDE SATISFAITE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La demande satisfaite de transport de marchandises est le volume de marchandises effectivement transporté. Les enquêtes montrent qu'elle provient prioritairement des commerçants (dans 55% des cas), ensuite des agriculteurs (18%), des transporteurs eux-mêmes (10%), des industriels (3%) et des autres chargeurs pour le reste. Chacun de ces chargeurs intervient, en partie ou en totalité, dans la chaîne de transport pour telle ou telle composante de la filière, comme par exemple, les agriculteurs pour le ramassage et l'évacuation de leurs récoltes.

La demande satisfaite de transport de marchandises a été évaluée sur la base des données statistiques fournies par les directions régionales des transports, ajustées et complétées par les enquêtes du consultant.

Les flux totaux de marchandises transportées par région et pour l'ensemble des produits échangés au Mali en 2000 sont donnés dans le tableau 4.29 ci – après pour les marchandises solides.

Pour les hydrocarbures qui sont importées, la demande transportée par route est égale à la demande totale à transporter, le stock final de ce produit en 2000 étant nul et le solde des besoins de transport d'hydrocarbures étant assuré par la voie ferrée.

Il y'a lieu de souligner cependant, que les données statistiques fournies par les DRT et la DNT ne sont pas suffisamment fiables. En effet, les données statistiques fournies par les DRT sont, soit incohérentes d'une région à une autre, soit incomplètes ou erronées pour certaines régions ; mettant ainsi en cause la fiabilité des informations fournies.

L'amélioration de la collecte des données sur les transports au niveau des DRT est donc nécessaire, notamment par l'informatisation des données et la mise en place d'un système de contrôle à posteriori par la DNT.

Tableau 4.29 : Demande transportée de marchandises solides par région.

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	146,858	21,78	5,384	-	-	-	-	-	-	4,54	178,562
	10 ⁶ Tkm	14,402	1,31	1,8888	-	-	-	-	-	-	1,35	15,9508
Koulikoro	10 ³ T	-	178,327	333,528	1,048	0,280	-	-	-	-	9,033	522,216
	10 ⁶ Tkm	-	19,729	38,4246	0,454	0,078	-	-	-	-	4,844	63,5296
Bamako	10 ³ T	-	71,081	735,28	16,7025	27,656	18,974	0,032	4,59	0,008	12,493	886,8165
	10 ⁶ Tkm	-	3,0226	7,353	6,067	6,057	12,3915	0,022	5,748	0,013	14,745	55,4191
Sikasso	10 ³ T	-	82,305	345,746	384,262	39,948	12,166	-	3,238	-	188,05	1055,715
	10 ⁶ Tkm	-	23,738	117,583	39,766	5,765	4,29	-	3,535	-	156,53	351,208
Ségou	10 ³ T	-	3,512	328,702	58,091	134,986	25,463	1,20	33,51	0,01	36,37	621,844
	10 ⁶ Tkm	-	0,715	74,447	7,755	8,7523	10,663	0,52	32,508	0,013	32,344	167,7173
Mopti	10 ³ T	-	0,003	10,021	5,91	0,546	121,174	1,62	3,226	-	31,083	173,583
	10 ⁶ Tkm	-	0,002	5,832	2,895	0,229	7,896	0,28	1,368	-	41,290	59,792
Tombouctou	10 ³ T	-	-	0,070	-	-	0,045	6,42	-	-	-	6,535
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,060	-	-	0,017	0,436	-	-	-	0,513
Gao	10 ³ T	-	-	6,016	0,413	1,668	0,732	0,013	15,246	6,58	1,330	31,998
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,52	0,780	1,878	0,4392	0,0055	1,8276	2,584	1,470	16,5043
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	0,840	0,66	-	1,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,327	0,026	-	0,353
Sous-total	10 ³ T	146,858	357,008	1764,747	466,4265	205,084	178,554	9,285	60,650	7,258	282,899	3478,7695
	10 ⁶ Tkm	11,402	48,5176	253,1084	57,717	22,7593	35,6967	1,2635	45,3136	2,636	252,573	730,9871
Etranger	10 ³ T	78,10	44,985	598,890	135,83	118,32	87,39	6,20	27,961	1,180	-	1098,856
	10 ⁶ Tkm	57,57	58,74	733,644	119,50	138,60	116,60	8,27	42,199	0,675	-	1275,798
Total	10 ³ T	224,958	401,993	2363,637	602,2565	323,406	265,944	15,485	88,611	8,438	282,899	4577,6255
	10 ⁶ Tkm	68,972	107,2576	986,7524	177,217	161,3593	152,2967	9,5335	87,5126	3,311	252,573	2006,7851

Source : Consultant

La demande transportée en 2000 est de 4578 mille tonnes (2007 millions de tonnes kilométriques) pour les marchandises solides et de 787 mille m³ (677 millions de m³ kilométriques) pour les marchandises liquides et se résume ainsi comme suit:

1° - Transport de marchandises solides

- transport international sur longue distance (600 à plus de 1500 km) :

. tonnage total = 1382 mille tonnes

import = 1099 mille tonnes

export = 283 mille tonnes

. tonnage kilométrique = 1528 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 1106 km

import = 1276 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 1161 km.

export = 252 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 890 km.

- transport national ou inter – régional sur moyenne et longue distances (200 à plus de 1200 km) :

. tonnage total = 1473 mille tonnes

. tonnage kilométrique = 378 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 257 km

- transport intra – régional sur courte et moyenne distances (10 à 150 km) :

. tonnage total = 1723 mille tonnes

. tonnage kilométrique = 100 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 58 km

2° - Transport de marchandises liquides (hydrocarbures) – voir demande totale

3° - Répartition de la demande transportée

La part des différentes régions dans la demande transportée est la suivante :

Pour les transports solides :

Transport total :

Kayes 5%, Bamako 51,9%, Koulikoro 9%, Sikasso 17,26%, Ségou 7,86%, Mopti 6,5%.
Tombouctou 0,34%, Gao 1,96% et Kidal 0,18%.

La région dominante dans les échanges au Mali est le District de Bamako, suivi des régions de Sikasso, Koulikoro, Ségou etc. La participation des régions du Nord dans les échanges du pays reste encore marginale avec moins de 3% des échanges.

Transport international :

La demande internationale représente les 30,2% de la demande totale transportée, dont 24% pour les importations et 6,2% pour les exportations. Elle se répartit entre les différentes régions comme suit :

Importations : Kayes 7,1%, Bamako 54,5%, Koulikoro 4%, Sikasso 12,4%, Ségou 10,8%, Mopti 8%, Tombouctou 0,6%, Gao 2,5% et Kidal 0,1%.

Le District de Bamako est également ici le pôle dominant, suivi des régions de Sikasso et de Ségou. Les régions du nord ferme la marche avec 3% du total des importations. L'axe routier dominant est l'axe Abidjan avec 92,7% des importations, suivi de Dakar avec 4,8%, Lomé et autres avec 2,5%.

Exportations : Kayes 1,6%, Bamako 4,4%, Koulikoro 3,2%, Sikasso 66,4%, Ségou 12,9%, Mopti 11%, Tombouctou 0,0%, Gao 0,5% et Kidal 0,0%.

La région de Sikasso domine les exportations au Mali, suivie de Ségou et de Mopti. La participation des régions du nord à l'exportation est également marginale avec 0,5% du total des exportations. L'axe routier dominant est l'axe Abidjan avec 91,5% des exportations, suivi de Lomé et autres avec 8,5% et de Dakar avec 0%.

Transport national ou inter-régional

La demande nationale représente les 32,2% de la demande totale transportée et se répartit comme suit :

Kayes 1,84%, Bamako 9,44%, Koulikoro 22,73%, Sikasso 32,8%, Ségou 30,58%, Mopti 1,45%, Tombouctou 0,0%, Gao 1,11% et Kidal 0,05%.

Les échanges inter – régionaux sont dominés par les régions de Sikasso, Ségou et Koulikoro qui sont les principaux centres de chargement, suivies de Bamako, Kayes et Mopti. Les régions du nord (Tombouctou, Gao et Kidal) et de l'ouest (Kayes) participent très peu aux échanges nationaux à cause surtout de leur enclavement (3% seulement du total des échanges).

Les principaux centres de déchargement sont : Bamako avec 70% des volumes déchargés, Koulikoro 12%, Sikasso 5,6% et Ségou 4,8%.

Les principales relations sont : Sikasso – Bamako avec 23,5% des échanges, Koulikoro – Bamako avec 22,64% et Ségou – Bamako avec 22,32%.

D'une manière générale, aucun échange n'existe actuellement entre les régions de Sikasso et de Tombouctou et la région de Kayes n'échange qu'avec les régions de Koulikoro et Bamako. Par ailleurs, les échanges entre les régions de Tombouctou et de Kidal sont nuls, à cause de l'absence de route entre ces deux régions Sahelo-Sahariennes.

Le désenclavement des régions de Kayes, Mopti, Tombouctou, Gao et Kidal est donc recommandé pour impulser les échanges et la production agricole et minière dans ces régions

Transport régional

La demande régionale représente les 37,6% de la demande totale transportée et se répartit comme suit :

Kayes 8,5%, Bamako 42,7%, Koulikoro 10,35%, Sikasso 22,3%, Ségou 7,83%, Mopti 7,03%, Tombouctou 0,37%, Gao 0,88% et Kidal 0,04%.

Les échanges intra – régionaux sont dominés par le District de Bamako suivi des régions Sikasso et Koulikoro. Les échanges à l'intérieur des régions du nord sont très faibles à cause de leur enclavement.

Pour les transports liquides :

Transport total :

La demande totale transportée est égale à la demande internationale, les hydrocarbures étant entièrement importées. Elle se répartit entre les différentes régions comme suit :

Kayes 6,2%, Bamako 58,05%, Koulikoro 0,65%, Sikasso 19%, Ségou 7,5%, Mopti 6,4%, Tombouctou 1%, Gao 1,16% et Kidal 0,04%.

La région dominante dans les échanges d'hydrocarbures au Mali est donc le District de Bamako, suivi des régions de Sikasso, Ségou, Mopti, Koulikoro, etc. La participation des régions du Nord dans les échanges du pays reste encore marginale avec moins de 3% des échanges.

L'axe routier dominant est l'axe Abidjan avec 87% du volume importé, suivi de Lomé et Bénin avec 13% et de Dakar avec 0%.

Transport national ou inter- régional

La demande nationale représente les 2,4% de la demande totale transportée et se répartit comme suit :

Kayes 0%, Bamako 81,33%, Koulikoro 0%, Sikasso 6,62%, Ségou 8,94%, Mopti 1,74%, Tombouctou 0,0%, Gao 1,35% et Kidal 0,0%.

Les échanges inter – régionaux sont dominés par les régions de Bamako, Ségou et Sikasso, qui sont les principaux centres de chargement, suivies de Mopti et Gao.

Les principaux centres de déchargement sont : Ségou avec 42,38% des volumes déchargés, Mopti 29,63%, Gao 13,59%, Koulikoro 11,76%.

Transport régional

La demande régionale représente les 30,1% de la demande totale transportée et se répartit comme suit :

Kayes 20,52%, Bamako 41,96%, Koulikoro 0,91%, Sikasso 28,56%, Ségou 3,60%, Mopti 0,18%. Tombouctou 3,34%, Gao 0,87% et Kidal 0,06%.

Les échanges intra – régionaux d'hydrocarbures sont dominés par le District de Bamako suivi des régions de Sikasso et Kayes. Les échanges à l'intérieur des régions du nord restent faibles à cause de leur enclavement.

4° - LA DEMANDE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES NON SATISFAITE

La demande de transport de marchandises non satisfaite est la différence entre la demande totale de transport de marchandises et la demande satisfaite de transport de marchandises.

La demande de marchandises non transportées par région et pour l'ensemble des produits concernés au Mali en 2000 est donnée dans le tableau 4.30 ci – après pour les marchandises solides : la demande non satisfaite pour les hydrocarbures étant nulle.

Tableau 4.30 : Demande de transport de marchandises solides non satisfaites par région.

Destination/ Original	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tibou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	23,521 5,96	-	-	-	-	-	-	-	-	11,17 2,85	34,691 8,81
Koulikoro	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	2,140 0,352	-	-	-	-	-	-	18,397 7,45	20,537 7,802
Bamako	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	20,78 1,244	-	-	-	-	-	-	-	-	20,78 1,244
Sikasso	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	4,21 1,815	61,00 23,18	-	-	-	-	-	-	15,52 9,30	80,730 34,295
Ségou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	64,30 20,30	-	-	-	-	-	-	3,00 1,50	67,30 21,80
Mopti	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	11,50 7,50	-	-	-	-	-	-	-	11,50 7,50
Tombouctou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gao	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kidal	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	23,521 5,96	24,99 3,059	138,94 51,332	-	-	-	-	-	-	48,087 21,10	235,538 81,451
Etranger	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	31,18 38,196	-	-	-	-	-	-	-	31,180 38,196
Total	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	23,521 5,96	24,99 3,059	170,120 89,528	-	-	-	-	-	-	48,087 21,10	266,718 119,647

Source : Consultant

La demande de transport non satisfaite en 2000 est de 267 mille tonnes (120 millions de tonnes kilométriques) de marchandises solides et se présente comme suit :

1° - transport international sur longue distance (600 à plus de 1500 km) :

tonnage total = 79 mille tonnes

import = 31 mille tonnes de produits de première nécessité et divers destinés au District de Bamako en provenance du port d'Abidjan, mais non transportés en fin 2000 (stock final).

export = 48 mille tonnes, dont :

région de Kayes : 11,2 mille tonnes d'arachide représentant l'excédent commercialisable du cercle de Kéniéba exportable vers Kayes et le Sénégal mais non transporté à cause essentiellement de son enclavement.

région de Koulikoro : 18,3 mille tonnes d'arachide représentant les excédents commercialisables des cercles de Banamba, Kolokani et Nara exportables vers la Mauritanie mais non transportés à cause essentiellement de l'enclavement.

Région de Sikasso : 15,5 mille tonnes, dont 2,5 mille tonnes d'arachide et 13 mille tonnes de fruits et légumes représentant les excédents commercialisables des cercles de Yanfolila, Bougouni et Sikasso exportables vers la Guinée, la Côte d'Ivoire et le Burkina mais non transportés à cause essentiellement de l'enclavement.

Région de Ségou : 3 mille tonnes de fruits et légumes représentant l'excédent commercialisable du cercle de Niono exportable vers la Mauritanie mais non transporté à cause essentiellement de l'enclavement.

tonnage kilométrique = 59 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 747 km

import = 38 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 1225 km;

export = 21 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 438 km.

2° - transport national ou inter – régional sur moyenne et longue distances (200 à plus de 1200 km) :

tonnage total = 164 mille tonnes, dont :

région de Koulikoro : 2 mille tonnes de fruits et légumes représentant l'excédent commercialisable du cercle de Dioila exportable vers Bamako mais non transporté à cause essentiellement de l'enclavement.

District de Bamako : 21 mille tonnes de denrées et divers représentant les besoins non satisfaits des cercles de la région de Koulikoro en provenance de Bamako à cause essentiellement de l'enclavement.

région de Sikasso : 65 mille tonnes de fruits et légumes représentant l'excédent commercialisable des cercles de Sikasso vers Bamako et Koulikoro mais non transporté à cause essentiellement de l'enclavement.

région de Ségou : 64 mille tonnes de fruits et légumes représentant l'excédent commercialisable des cercles de Ségou vers Bamako mais non transporté à cause essentiellement de l'enclavement.

région de Mopti: 12 mille tonnes de céréales représentant l'excédent commercialisable du cercle de Youwarou vers Bamako mais non transporté à cause essentiellement de l'enclavement.

. tonnage kilométrique = 54 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 329 km

3° - transport intra – régional sur courte et moyenne distances (10 à plus de 150 km) :

. tonnage total = 23,5 mille tonnes, dont :

région de Kayes : 23,5 mille tonnes de céréales (4,3), arachide (12,3), fruits et légumes (0,7) et denrées diverses (6,2) représentant les excédents commercialisables du cercle de Kéniéba vers Kayes non transportés et des besoins en denrées non satisfaits des cercles de Kéniéba, Nioro et Yélimané à cause essentiellement de l'enclavement.

. tonnage kilométrique = 6 millions de tonnes kilométriques, distance moyenne de transport = 255 km

D'une manière générale, la demande de transport non satisfaite est due essentiellement à l'enclavement des zones de production, mais aussi à l'absence d'une véritable politique de valorisation des produits agricoles et particulièrement des fruits et légumes (transformation et/ou exportation).

Le désenclavement des zones agricoles et la mise en place d'une véritable politique de valorisation des produits agricoles au Mali sont donc nécessaires.

IV.3. LE BILAN DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORTS EN 2000

Il s'agit de comparer l'offre de transport (capacité disponible et offerte) à la demande (totale et satisfaite) de transport de marchandises en 2000. Les résultats détaillés de cette comparaison sont présentés dans le tableau 4.31 ci – après et se résument comme suit :

IV3 1. OFFRE TOTALE DE TRANSPORT

L'offre totale de transport comprend deux composantes : l'offre routière et l'offre de matériel roulant.

Offre routière : L'offre routière concerne les infrastructures routières regroupant les routes bitumées, les routes en terre moderne, les pistes améliorées et les pistes saisonnières.

La capacité des infrastructures routières est la suivante :

Routes bitumées : 6 à 8 millions de tonnes de marchandises (solides et liquides) par an.

Routes en terre moderne : 300 à 400 milles tonnes de marchandises (solides et liquides) par an.

Pistes améliorées : 100 à 200 mille tonnes de marchandises (solides et liquides) par an.

Pistes saisonnières : 0 à 2 mille tonnes de marchandises (solides et liquides) par an.

Offre de matériel roulant :

Transport international et national

- parc de transport solide :
 - capacité disponible = 12560 mille tonnes par an
 - capacité offerte = 7789 mille tonnes par an

- parc de transport liquide :
 - capacité disponible = 1012 mille m³ par an
 - capacité offerte = 507 mille m³ par an

Transport régional

- parc de transport solide :
 - capacité disponible = 4061 mille tonnes par an
 - capacité offerte = 2519 mille tonnes par an

- parc de transport liquide :
- capacité disponible = 440 mille m3 par an
- capacité offerte = 220 mille m3 par an

IV3.2. DEMANDES TOTALE ET SATISFAITE DE TRANSPORT

Demande totale en 2000

Transport international et national

- transports solides : 3098 mille tonnes
- transports liquides : 551 mille m3

Transport régional

- transports solides : 1747 mille tonnes
- transports liquides : 238 mille m3.

Demande satisfaite en 2000

Transport international et national

- transports solides : 2854 mille tonnes
- transports liquides : 551 mille m3

Transport régional

- transports solides : 1723 mille tonnes
- transports liquides : 238 mille m3.

Tableau 4.31 : Bilan offre et demande de transports de marchandises en 2000 (en 1000 tonnes pour solides et 1000 m³ pour liquides).

Transport	Type Véhicul	Capacité Demande	Région										Total		
			Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Toutou	Gao	Kidal	Total			
Transport solide	30t	CD	176	213	3500	5920	1680	763	110	198					12560
		CO	110	132	2170	3671	1042	473	68	123					7789
		DTO	121	410	803	888	673	151	45	2					3098
		DSA	110	389	730	807	605	140	45	2					2854
Régional et rural	10-25t	CD	366	377	2284	347	523	34	93	12					4061
		CO	227	234	1416	216	324	21	58	8					2519
		DTO	171	178	735	384	135	121	15	1					
		DSA	147	178	735	384	135	121	15	1					1723
Total transport solide	10-30t	CD	542	590	5784	6267	2203	797	203	210					16621
		CO	337	366	3586	3887	1366	494	126	131					10308
		DTO	292	588	1537	1272	808	272	60	3					
		DSA	257	567	1485	1191	740	261	60	3					4577
Transport liquide	30 m3	CD	88	-	-	-	139	785	-	-					1012
		CO	44	-	-	-	70	393	-	-					507
		DTO	-	1	371	83	44	45	-	5	-				551
		DSA	-	1	351	83	44	43	-	5	-				551
Régional et rural	10-25m3	CD	2	-	76	118	77	66	79	22					440
		CO	1	-	38	59	39	33	39	11					220
		DTO	49	2	1000	68	8,5	0,4	8	2	0,1				238
		DSA	49	2	1000	68	8,5	0,4	8	2	0,1				238
Total transport liquide	10-30 m3	CD	90	-	76	118	216	851	79	22					1452
		CO	45	-	38	59	109	426	39	11					727
		DTO	49	3	473	151	52,5	45,4	7	0,1					789
		DSA	49	3	473	151	52,5	45,4	7	0,1					789

Source : Consultant

CD Capacité disponible du parc actif
DTO Demande totale de transportCO Capacité offerte du parc actif
DTR Demande de transport satisfaite

IV3.3. BALANCE

Infrastructures routières : Le Mali ne dispose actuellement que d'environ 13000 km de routes et pistes améliorées alors que l'ossature routière nécessaire au désenclavement global du pays est évaluée à plus de 80000 km. Les besoins de désenclavement routier n'étant pas satisfaits à plus de 80%, la demande routière est donc largement supérieure à l'offre avec comme conséquence majeure le blocage de la production dans les zones à fortes potentialités agricoles enclavées.

La construction de routes et particulièrement dans les zones agricoles est donc nécessaire, voire indispensable pour améliorer l'efficacité du camionnage au Mali et relancer la production dans tous les secteurs de l'économie.

Services de transport :

Pour le service de camionnage au Mali, le bilan de l'offre et de la demande en 2000 est résumé dans le tableau 4.32 ci – après.

Tableau 4.32 : Bilan offre et demande de transports de marchandises en 2000.

Désignation transport	Capacité du parc actif		Demande de transports		Taux de couverture demande /offre en %			
	Disponible (CD)	Offerte (CO)	Totale (DTO)	Satisfaite (DSA)	DTO/CD	DTO/CO	DSA/CD	DSA/CO
<u>Transports international et national</u>								
Transport solide..... (en 1000 tonnes)	12560	7789	3098 (2065)	2854 (1903)	25 (16)	40 (27)	23 (15)	37 (24)
Transport liquide (en 1000 m3)	1012	507	551 (276)	551 (276)	54 (27)	109 (54)	54 (27)	109 (54)
<u>Transports régional et local</u>								
Transport solide..... (en 1000 tonnes)	4061	2519	1747	1723	43	69	42	68
Transport liquide (en 1000 m3)	440	220	238	238	54	108	54	108

Source : Consultant

De ce tableau il ressort les remarques suivantes :

Transports international et national :

Transport solide :

La demande totale ne représente que 25% de la capacité ou de l'offre disponible et 40% de la capacité offerte. En tenant compte de la participation des transporteurs étrangers, elle ne représenterait plus que respectivement 16 et 27%.

La demande satisfaite quant à elle, représente seulement 23% de la capacité ou de l'offre disponible et 37% de la capacité offerte. En tenant compte de la participation des transporteurs étrangers, elle ne représenterait plus que respectivement 15 et 24%.

Le parc actif de transport solide international est donc pléthorique et sous employé. Cependant, cette appréciation générale est entachée de disparités régionales. En effet, les taux de couverture de la demande par l'offre des régions de Bamako, Sikasso, Ségou et Mopti, détentrices de 95% de la capacité totale sont faibles alors que les capacités des régions de Kayes et Koulikoro sont saturées ou largement dépassées.

La région de Koulikoro puise par conséquent dans les capacités de Bamako largement excédentaires. Les capacités des régions du nord, en particulier celles de Kidal sont largement sous employées.

Transport liquide :

La demande totale, qui est égale à la demande satisfaite, représente 54% de la capacité ou de l'offre disponible et 109% de la capacité offerte. En tenant compte de la participation des transporteurs étrangers, elle ne représenterait plus que respectivement 27 et 54%.

Le parc actif de transport liquide international est donc saturé sans la participation des transporteurs étrangers et nécessiterait donc un renforcement. Mais il est pléthorique en tenant compte de celle – ci.

Pour ce type de transport, les capacités sont fournies uniquement par trois régions : Ségou et Sikasso pour 91% et Kayes pour 9%. Ce sont donc les régions de Ségou et de Sikasso qui ravitaillent les autres régions y compris Bamako; les capacités de Kayes étant utilisées pour le transport régional.

Transports régional et local :

Transport solide :

La demande totale représente 43% de la capacité ou de l'offre disponible et 69% de la capacité offerte.

La demande satisfaite quant à elle, représente 42% de la capacité ou de l'offre disponible et 68% de la capacité offerte.

Le parc actif de transport solide régional est également pléthorique mais nettement mieux exploité que le parc de transport international et national.

Transport liquide :

La demande totale, qui est égale à la demande satisfaite, représente 54% de la capacité ou de l'offre disponible et 108% de la capacité offerte.

Le parc actif de transport liquide régional est donc saturé avec la particularité que les capacités des régions de Ségou, Mopti, Gao et Kidal sont largement sous utilisées. Les parcs de Sikasso, Bamako et Kayes sont sursaturés et doivent être renforcés.

L'analyse du bilan de l'offre et de la demande de transport fait ressortir les conclusions suivantes :

Pour le transport solide : l'offre de transport (capacité offerte) est largement supérieure à la demande, le taux de couverture maximum atteint en 2000 pour la demande satisfaite étant de 37% pour le transport international et 68% pour le transport régional.

Le sous emploi du parc actif qui en résulte ne peut que s'aggraver si l'on sait que son taux de croissance actuelle est de 21% par an alors que celui de la demande satisfaite n'est que de 15% pour le transport international et 0,1% pour le transport national et régional.

Cette situation est encore aggravée par la participation des transporteurs étrangers au transport international.

Un rédimensionnement du parc de transport solide est donc recommandé.

Pour le transport liquide :

Pour le transport international, l'offre de transport (capacité offerte) est inférieure à la demande si l'on tient compte de la participation des transporteurs étrangers et légèrement inférieure dans le cas contraire ; le taux de couverture étant respectivement de 54 et 109%.

Pour le transport régional, l'offre est légèrement inférieure à la demande, le taux de couverture étant de 108%.

Pour ce type de transport, le parc actif est donc saturé et doit être par conséquent renforcé.

V – ORGANISATION DE LA PROFESSION

V.1. LES DIFFERENTS ACTEURS DE LA PROFESSION

- ◆ **Transporteur Routier** : Est considéré comme transporteur routier toute personne physique ou morale qui assure à titre d'activité principale, le déplacement de personnes ou de marchandises au moyen de véhicule routier contre rémunération.
- ◆ **Chargeur** : Personne physique ou morale qui a conclu ou qui manifeste l'intention de conclure un accord contractuel ou autre avec une conférence ou compagnie maritime en vue du transport de marchandises sur elle a un titre privilégié.

Est considéré comme chargeur au Mali, un importateur, un exportateur ou un transitaire agréé au Mali propriétaire ou non de la marchandise qui est chargé de l'expédition maritime de celle-ci.

En règle générale, le chargeur désigne la personne ou l'entreprise qui confie l'acheminement de ses marchandises à un transporteur. Les chargeurs sont les détenteurs et expéditeurs de fret.

- ◆ **Auxiliaire de transport** : Terme désignant indifféremment tout professionnel concurrent au déplacement de la marchandise sans toutefois exécuter ce déplacement correspondant, ni fournir les moyens d'exécution .
- ◆ **Transitaire** : Professionnel mandataire qui organise et assure à une marchandise le franchissement d'une frontière terrestre ou maritime à l'occasion d'un acte de commerce international. Il réceptionne et réexpédie la marchandise mais il n'est pas garant de la bonne fin du transport . Il n'a qu'une obligation de moyen eu égard aux instructions reçues.
- ◆ **Commissaire de transport** : le Commissaire organise le transport de marchandise qui lui sont confiées. Il a une obligation de résultat et est garant de la bonne fin du transport. A ce titre, il se porte garant du fret et énumère tous les intervenants agissant pour son compte, notamment les transporteurs affrétés dont il a le libre choix.
- ◆ **Commissonnaire en Douane** : Professionnel exécutant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire des marchandises les opérations de mise en conformité de la marchandise vis à vis de la réglementation douanière du pays dans lequel elle va être introduite en transit ou pour destination finale.
- ◆ **Courtier de fret** : Auxiliaire de transport qui, sans faire acte de commissionnaire, met en rapport un expéditeur et un transporteur pour la conclusion d'un contrat de transport.

V.2. LES TRANSPORTEURS

V.2.1. CONDITIONS D'EXERCICE DE LA PROFESSION

Prévues par la loi n°00-43 du 07 juin 2000 régissant la profession de transporteur routier et le décret n°00-503/ P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de cette loi, ces dispositions ont pour objet de concourir au professionnalisme dans le secteur des transports.

Désormais, l'exercice de la profession sera réservé exclusivement aux professionnels, c'est à dire aux personnes qui feront du transport à titre de profession habituelle.

A cet effet, la loi et le décret sus - mentionnés subordonnent à agrément l'exercice de la profession. L'agrément est délivré aux personnes qui justifient notamment d'une capacité professionnelle attestée par un acte administratif.

L'exercice de la profession est en outre subordonné à l'inscription du transporteur agréé au registre des transporteurs et à l'obtention de la carte professionnelle.

La nouvelle réglementation de la profession de transporteur routier se résume comme suit :

1. Conditions d'agrément :

Toute personne physique ou morale désirant exercer la profession de transporteur doit déposer une demande d'agrément auprès de la Direction Nationale des Industries.

L'agrément est constaté par arrêté du Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Le dossier d'agrément comprend :

- Pour les personnes physiques :

- une demande timbrée ;
- un extrait d'acte de naissance ou de jugement supplétif en tenant lieu ;
- un certificat de nationalité ;
- un extrait de casier judiciaire datant moins de trois mois ;
- une copie certifiée conforme du diplôme d'enseignement secondaire au moins ou l'attestation de capacité professionnelle ;
- un certificat de résidence ;
- un certificat d'inscription au registre des transporteurs routiers ;
- une liste détaillée du matériel roulant.

- Pour les personnes morales :

- une demande timbrée ;
- des copies authentiques des statuts et procès-verbaux de l'Assemblée Constitutive et la liste des administrateurs lorsque la nature juridique de l'entreprise l'exige ;

- les extraits d'acte de naissance, de casier judiciaire datant moins de trois mois ainsi que la copie certifiée conforme du diplôme d'enseignement secondaire au moins ou de l'attestation de capacité professionnelle du responsable dirigeant ;
- un certificat d'inscription au registre des transporteurs ;
- une liste détaillée du matériel roulant.

2. Attestation de capacité professionnelle :

Peuvent bénéficier de l'attestation de capacité professionnelle :

- les personnes titulaires d'au moins du Diplôme d'Etudes Fondamentales (DEF), ou du Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) ou d'un diplôme équivalent figurant sur une liste dressée par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé de l'Enseignement Secondaire ;
- les personnes qui ont satisfait aux épreuves d'un examen sanctionnant un contrôle de connaissance du postulant dans les conditions fixées par arrêté du Ministre chargé des Transports ;
- les personnes qui ont exercé pendant au moins trois (3) années consécutives des fonctions d'encadrement dans une entreprise de transport routier pour autrui ou pour compte propre inscrites au registre du Commerce.

La capacité professionnelle est constatée par une attestation délivrée par le Haut Commissaire de Région ou du District de Bamako, après avis de la Commission Régionale des Transports.

3. Inscription au registre des transporteurs :

Le dossier d'inscription au registre des transporteurs comprend :

- une demande timbrée sur un formulaire dont le modèle est fixé par arrêté du Ministre chargé des Transports ;
- un certificat de nationalité malienne ou ressortissant d'un pays accordant la réciprocité aux maliens ;
- une copie certifiée de l'attestation de capacité professionnelle du responsable dirigeant.

Le registre des transporteurs est tenu au niveau de chaque Direction Régionale des Transports et du District de Bamako. Les inscriptions sont distinctes suivant que l'activité de transport est exercée pour compte propre ou pour autrui.

L'inscription au registre du transporteur est prononcée par le Haut Commissaire du District ou de la région où se trouve son siège et donne lieu à la délivrance du certificat d'inscription.

4. Carte professionnelle de transporteur :

Toute personne physique ou morale agréée pour l'exercice de la profession de transporteur est tenue d'avoir une carte professionnelle en vue de son identification auprès des services de contrôle et des partenaires.

La carte professionnelle est délivrée par le Directeur National des Transports après production des pièces suivantes par le requérant :

- Pour les personnes physiques :

- une demande timbrée ;
- deux (2) photos d'identité ;
- le reçu de la somme de cinq mille (5 000) francs représentant le prix de la carte ;
- une copie certifiée conforme de l'agrément ;
- un quitus fiscal ou le reçu de paiement de taxe sur les transports routiers ;
- une attestation d'immatriculation au registre du Commerce et du Crédit mobilier ;
- une attestation d'identité fiscale.

- Pour les personnes morales :

- une demande timbrée ;
- deux (2) photos d'identité du responsable dirigeant ;
- un reçu de la somme de cinq mille (5 000) francs représentant le prix de la carte ;
- une copie des statuts de la société ;
- un quitus fiscal ;
- une attestation d'immatriculation au registre du Commerce et du Crédit ;
- une attestation d'identification fiscale.

V.2.2. DOCUMENTS D'EXERCICE DE LA PROFESSION

Au Mali, l'exercice de la profession de transporteur est conditionné à l'obtention d'un certain nombre de documents dont: la carte grise, la visite technique et la carte de transport. Ainsi, en 2000, 17507 cartes grises avaient été émises, soit pour nouvelles immatriculations de véhicules, soit pour renouvellement, mutations ou duplicata. A la même date, 10000 cartes de transport étaient délivrées.

Les principaux documents délivrés de 1997 à 2000 sont consignés dans le tableau 5.1 ci – après.

Tableau 5.1. Délivrance des principaux documents de transport

	1997	1998	1999	2000
Cartes grises	26 405	25 933	14 825	17 507
□ Immatriculations	9 977	18 867	10 985	9 238
□ Mutations	4 115	4 179	2 781	3 848
□ Duplicata	345	273	893	1 062
□ Renouvellements	11 968	2 614	166	3 359
Visites Techniques	26 541	43 395	37 286	29 082
□ Visites et revisites	2 209	1 369	19 690	3 694
□ Procès verbaux de constatation	23 598	38 311	14 825	21 947
□ Expertises d'accidents	734	3 715	2 771	3 441
Cartes de transport	4 497	5 950	8 827	10 034

Source : DNT - Annuaire statistique - résultats 2000.

La carte de transport est un document qui autorise un véhicule à faire du transport de type commercial conformément à la catégorie dans laquelle il est classé. L'obtention de la carte de transport est liée à la carte grise, à l'assurance, à la visite technique, au reçu de la vignette de l'année en cours et à la carte professionnelle de transporteur routier.

Sur les 10000 cartes délivrées en 2000, 5000 étaient au titre du transport de marchandises, soit les 50%. Le nombre de cartes délivrées en 2000 par région et type de véhicule est donné dans le tableau 5.2 ci - après.

Tableau 5.2. Nombre de cartes de transport délivrées en 2000 par région

Véhicules	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
Camions										3128
□ ≤ 10T	90	97	568	108	120	14	7	19	5	1028
□ 11 à 20T	37	19	236	22	22		2	8		346
□ 21 à 25T	1	12			26			3		42
□ Semi-remorques	24	29	477	807	229	104		15	27	1712
Citernes										240
□ ≤ 10M3	1		19							20
□ 11 à 20M3			5	31	1	1				38
□ 21 à 25M3			2		13	11		14	4	44
□ > 25M3	12				19	107				138
Tracteurs routiers	22	35	502	823	302	8			30	1722
Total	187	192	1809	1791	732	245	9	59	66	5090

Source : DNT - Annuaire statistique - résultats 2000.

Sur les 5000 cartes délivrées en 2000, la part du District de Bamako était de 36% et celle de la région de Sikasso de 35%. Ces deux régions possédaient donc à cette période, 71% du parc actif du Mali.

V.2.3. EFFECTIF ET STATUT DES TRANSPORTEURS

Actuellement, l'effectif des entreprises maliennes de transport de marchandises, toutes catégories confondues est de 3075, dont 1600 dans le District de Bamako, soit les 52%. L'effectif détaillé est donné, dans le tableau 5.3 ci - après.

Tableau 5.3. Entreprises de transport région en 2002

	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Total
Entreprises	605	9	1600	420	309	53	46	30	3	3075

Source : DNT

La principale caractéristique des entreprises maliennes de transport de marchandises serait leur petite taille (415 ont moins de 10 millions de chiffres d'affaires) et le type individuel d'organisation entrepreneuriale comme l'indique le schéma - 5.1.

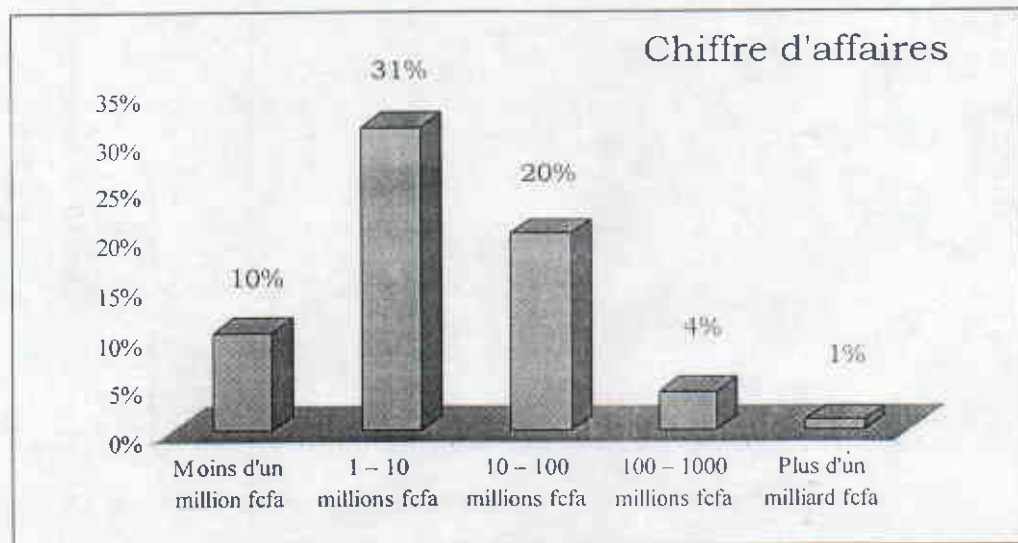


Schéma 5.1

Seulement 14% d'entre elles sont organisés en sociétés de transports, sinon ce sont des entreprises individuelles (65%) ou familiales (21%) comme l'indique le schéma 5.2 ci - après.

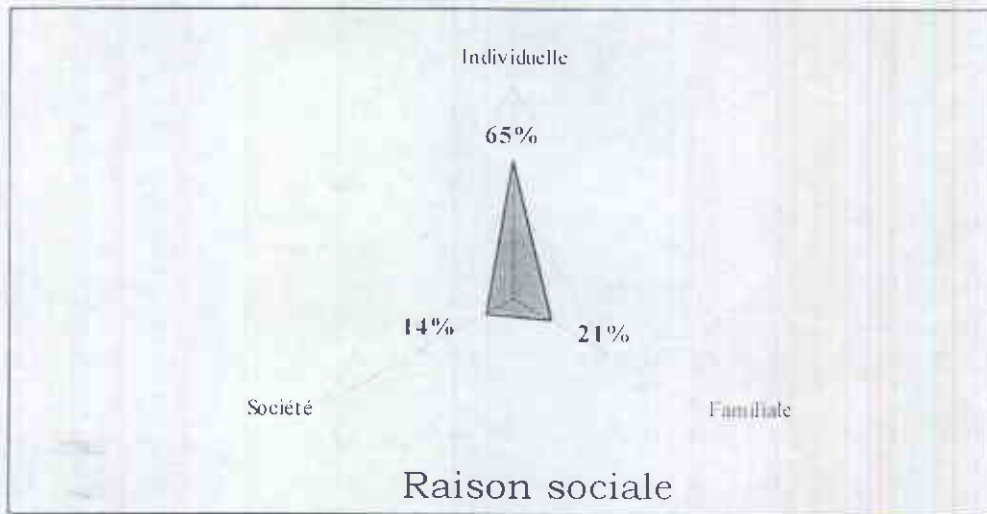


Schéma 5.2

Les transporteurs ont majoritairement le niveau fondamental d'instruction, sinon n'ont aucune instruction comme l'indique le Schéma 5.3. ci -- après.

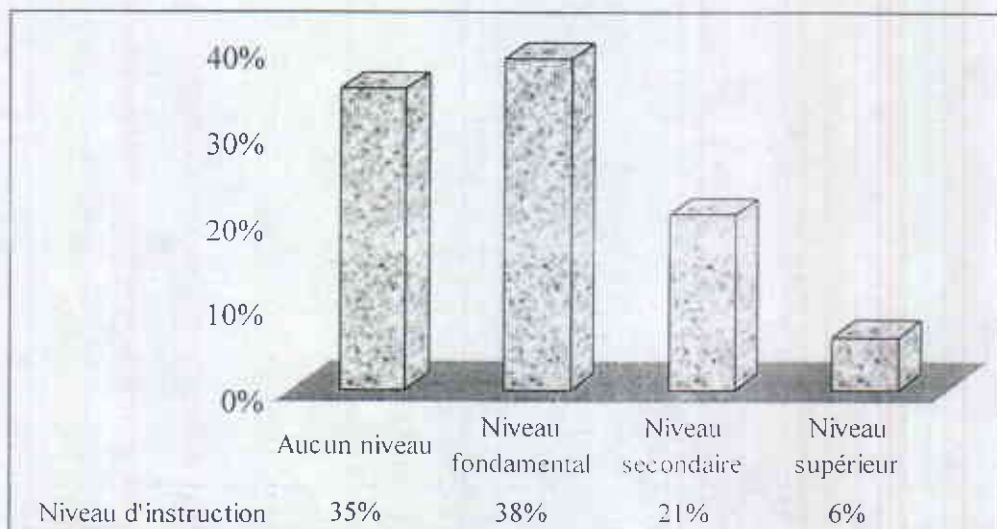


Schéma 5.3

Les entreprises de transport routier sont pour la plupart des entreprises individuelles à gestion artisanale, les sociétés structurées ne commençant à se multiplier que ces dernières années. C'est pour cette raison, que la proportion des transporteurs ayant de petits parcs (2 à 5) est plus importante.

Parmi les transporteurs, il y en a qui font du transport pour compte propre et du transport public. Il n'est pas rare en effet, de voir des véhicules destinés au transport pour compte propre effectuer des chargements pour autrui.

La réglementation définit par ailleurs, les conditions de création de coopératives de transport et

des groupements d'intérêt économique (GIE), qui commencent à émerger.

V.2.4. ORGANISATION SYNDICALE ET COOPÉRATIVES DE TRANSPORTEURS

Les transporteurs sont organisés en groupements professionnels sous forme de syndicats ou de coopératives. A titre d'illustration, la Coopérative des Transporteurs Routiers de Gao dispose d'un parc de 113 véhicules dont 45 véhicules marchandises de faible charge utile, avec un âge moyen de 20 ans.

Les principaux syndicats, associations et fédérations des transporteurs au Mali sont les suivants :

1. UNCTRM (Union Nationale des Coopératives des Transporteurs du Mali) ;
2. SYNTRUI (Syndicat des Transporteurs Routiers, Urbains et Interurbains du Mali) ;
3. SATIME (Syndicat Autonome des Transporteurs Internes, Inter-Etats et des Maliens de l'Extérieur) ;
4. SATRME (Syndicat Autonome des Transporteurs pour la Réinsertion des Maliens de l'Extérieur) ;
5. STRIAM (Syndicat des Transporteurs Interurbaines pour l'Intégration Africaine au Mali) ;
6. SJTR (Syndicat des Jeunes Transporteurs Routiers) ;
7. STI (Syndicat pour le Transport International) ;
8. ATRMO (Association des Transporteurs Routiers Mali Ouest) ;
9. ANTHM (Association Nationale de Transporteurs d'Hydrocarbures du Mali) ;
10. SET (Syndicat des Entreprises de Transports) ;
11. SYTRAMA (Syndicat des Transporteurs Maliens) ;
12. SITRA (Syndicat pour l'Intégration des Transporteurs Routiers d'Afrique) ;
13. FNTRM (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers du Mali) ;
14. FNGPTRM (Fédération Nationale des Groupements Professionnels de Transporteurs Routiers du Mali) ;

Les enquêtes ont permis d'identifier deux principaux syndicats (SYNTRUI et CTR) et une Coopérative (UNCTRM) dont se réclament 12% des enquêtés. Les différents syndicats recensés sont présentés dans le tableau 5.4 et sur le schéma --5.4 ci -- après.

Tableau 5.4. Syndicats d'affiliation des transporteurs

Syndicats	Fréquence	Fréquence cumulée
SYNTRUI	33%	3%
CTR	26%	59%
UNCTRM	12%	71%
SATIME	6%	77%
SYTRA	3%	80%
Syndicat des Chauffeurs	2%	82%
CTI	1%	83%
SET	1%	84%
STRIAM	1%	85%
BITRA	1%	86%
Autres	5%	91%
Sans affiliation	9%	100%

Source : Enquêtes consultant

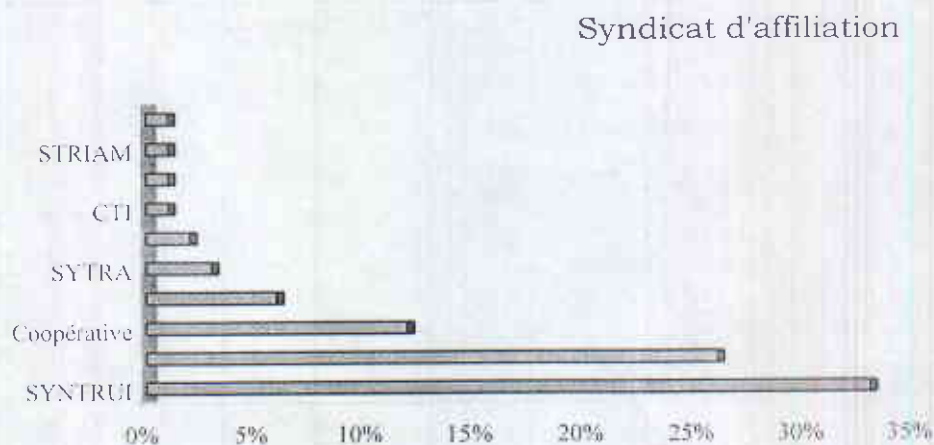


Schéma --5.4

Les différents syndicats et coopératives se sont regroupés pour former deux fédérations qui sont :

- La Fédération Nationale des Groupements Professionnels des Transporteurs Routiers du Mali (FNGPTRM) ;
- La Fédération Nationale des Transporteurs Routiers du Mali (FNTRM).

Les organisations syndicales fonctionnent sur la base de cotisations des transporteurs membres. Ces cotisations peuvent atteindre des sommes relativement importantes comme l'indique le tableau 5.5 et le schéma 5.5 ci - après.

Tableau 5.5. Cotisation syndicale

Cotisations	Fréquence	Fréquence cumulée
Moins de 1000 fcfa	3%	3%
1000 – 5000 fcfa	21%	24%
5000 – 10000 fcfa	18%	42%
10000 – 20000 fcfa	31%	73%
20000 – 50000 fcfa	4%	77%
Plus de 50000 fcfa	3%	88%
Sans affiliation/cotisation syndicale	20%	100%

Source : Enquêtes consultant

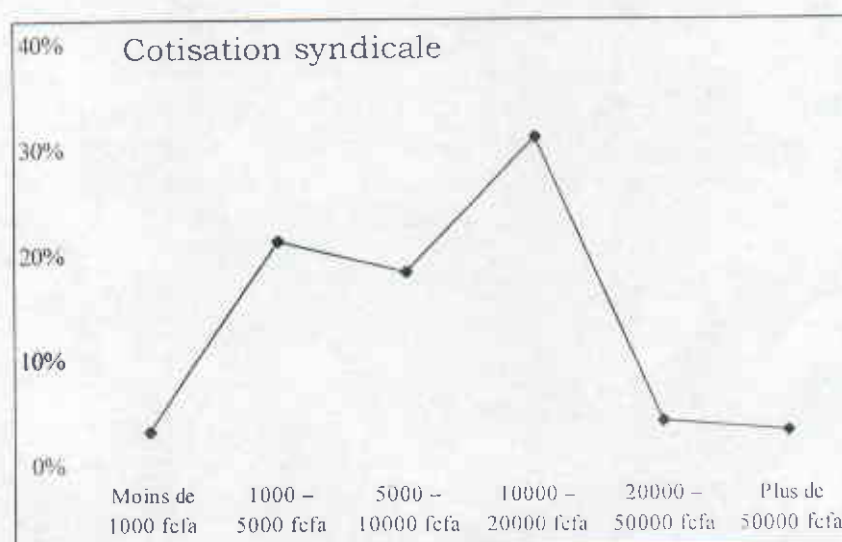


Schéma 5.5

V.2.5. FINANCEMENT

1°. Les modes de financement

L'acquisition des moyens de camionnage est financée par les transporteurs eux mêmes sur fonds propres et rarement sur crédits bancaires, les banques n'étant plus disposées à financer ce secteur à cause des déboires du passé.

En effet, les banques estiment que les risques de financement dans ce secteur sont trop élevés (70% les transporteurs ne pouvant offrir aucune garantie). Le niveau du fonds de garantie des transports financé par une partie du droit de traversée routière n'est pas suffisant (250 millions de FCFA par an) pour garantir les financements nécessaires.

Le manque de crédits explique à juste titre l'achat massif de véhicule d'occasion, dont l'exploitation est très coûteuse et non rentable.

Les enquêtes ont montré que 12% seulement des véhicules sont acquis neufs et les 88% restants sont des véhicules d'occasion.

2°. Les sources de financement des fonds d'investissements et de roulement

Afin de mieux comprendre les mécanismes de financement des transporteurs, le Consultant a eu des entretiens avec les acteurs et l'association professionnelle des banques. Les transporteurs affirment ne pas avoir accès au prêt bancaire pour financer leurs activités, ce que reconnaissent les banques sous le prétexte du trop grand risque (risque estimé à 70%) que comporterait un tel financement, risque aggravé par l'absence de garanties solides en cas de défaut de remboursement.

A défaut d'emprunt bancaire (7% des répondants déclarent quand même en avoir bénéficié), les transporteurs investissent sur fonds propres (76% des enquêtés y recourent) et grâce au crédit-fournisseur (dans 38% des cas). Pour l'acquisition du véhicule proprement dit, il y a également l'héritage (5%) comme mode de financement et surtout le "travail payé" (35%) qui consiste à travailler pour un transporteur jusqu'à rentrer en possession du véhicule après "amortissement". Les différents modes de financements sont indiqués dans le tableau 5.6 ci-après.

Tableau 5.6. Modes d'acquisition du matériel roulant

Rubrique	Fréquence
Acquisition du véhicule	
☐ Fonds propres	76%
☐ Travail payé	35%
☐ Prêt bancaire	7%
☐ Héritage	5%
☐ Autres	4%
Achat de pièces de rechange	
☐ Au comptant	90%
☐ Crédit-fournisseur	38%
☐ Autres modalités	1%

Source : Enquêtes consultant

Enfin, le financement de l'activité de transport ne semble pas donner la plus grande satisfaction aux transporteurs routiers. La vétusté du parc, la prépondérance des véhicules à ridelles dans un marché de transport où le conteneur domine et les difficultés d'exploitation confessées par nombre de transporteurs routiers tendent à confirmer cette hypothèse. Les difficultés d'acquisition du véhicule vont donc de la rareté des fonds à tout une série de manques comme l'indique le tableau 5.7 ci - après.

Tableau 5.7. Difficultés d'acquisition du véhicule

Rubrique	% de répondants
Indisponibilité des fonds	25%
Délai de remboursement	7%
Accès aux fonds	4%
Avance à payer	4%
Manque de travail	4%
Manque de confiance	3%
Autres	12%

Source : Enquêtes consultant

Pour ce qui est du fonds de roulement, le transporteur (surtout lorsqu'il s'agit des informels) recourt au préfinancement (en partie ou en totalité) du chargeur pour le fret à transporter.

V.2.6. LES PROBLEMES RENCONTRES ET MESURES

Les problèmes rencontrés par les transporteurs sont, entre autres, les suivants :

- insuffisance de formation;
formation du personnel et assistance aux entreprises.
- manque de professionnalisme
- prolifération du secteur informel;
Le décret fixant les modalités d'application de la loi régissant la profession de transporteur routier fixe les conditions pour bénéficier de l'attestation de capacité professionnelle.
- Insuffisance, voire le manque de crédits d'investissement et d'exploitation;
Création d'un fonds de transport pour promouvoir la profession.
- ignorance des outils de gestion se traduisant par une mauvaise gestion des entreprises;
formation continue à la gestion et assistance aux entreprises.
- prolifération des syndicats de transporteurs et mauvaise organisation des transporteurs;
Pour avoir les mêmes capacités de négociation que les chargeurs, les transporteurs sont en train de s'organiser au sein d'un Conseil National des Transporteurs Maliens chargé de l'organisation et de la défense des intérêts des transporteurs. Les textes législatifs et réglementaires sont en cours d'élaboration.

V.3. LES CHARGEURS

Les chargeurs sont les propriétaires de fret organisés au sein du Conseil Malien des Chargeurs. Selon les statistiques de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence, les chargeurs

enregistrés sont au nombre de 1200, dont 1 065 importateurs et 135 exportateurs.

Les chargeurs sont pour la plupart des entreprises artisanales avec pour activités principales le commerce (55% des répondants aux questionnaires "chargeurs"), l'agriculture (18%) et l'industrie (3%). Le transport pour compte propre est également compté pour 10% des cas, chiffre qui correspond au pourcentage de chargeurs dont l'activité principale est précisément le transport. Le statut juridique des chargeurs est donné dans le tableau 5.8 ci – après.

Tableau 5.8. Statut juridique du chargeur

Chargeurs	Effectif	%
<input type="checkbox"/> Entreprise Individuelle	40	65%
<input type="checkbox"/> SARL	2	3%
<input type="checkbox"/> SA	8	13%
<input type="checkbox"/> GIE	1	2%
<input type="checkbox"/> Autres	4	6%
<input type="checkbox"/> Sans réponse	7	11%

Source : Consultant

La dominance de l'informel peut expliquer la typologie des chargeurs au regard du chiffre d'affaires. Sur les 37% de répondants ayant accepté de déclarer leurs chiffres d'affaire, 21% n'ont pas plus de 10 millions de francs cfa de recettes annuelles, seulement 6% atteignent le milliard de francs cfa comme l'indique le tableau 5.9 ci- après.

Tableau 5.9. Répartition des chargeurs selon le chiffre d'affaire

Echelle	Fréquence	Fréquence cumulée
Moins de 1 million FCFA	6%	6%
1 – 10 millions FCFA	15%	21%
10 – 100 millions FCFA	6%	27%
100 – 1000 millions FCFA	3%	31%
1 milliard et plus	6%	37%
Sans réponse	63%	100%

Source : Consultant

A l'instar des transporteurs, les chargeurs sont regroupés en groupements professionnels et maintenant au sein du Conseil Malien des Chargeurs. Les cotisations payées actuellement sont faibles comme l'indique la tableau 5.10 ci – après.

Tableau 5.10. Situation et cotisation syndicales

Rubrique	Fréquence	Fréquence cumulée
Appartenance syndicale		
<input type="checkbox"/> CCIM	13%	13%
<input type="checkbox"/> SATIM	2%	15%
<input type="checkbox"/> STUB	2%	17%
<input type="checkbox"/> AV	2%	19%
<input type="checkbox"/> Autres	26%	45%
<input type="checkbox"/> Sans affiliation	55%	100%
Cotisation syndicale		
<input type="checkbox"/> Aucune cotisation	81%	81%
<input type="checkbox"/> 500 – 1000 fcfa	8%	89%
<input type="checkbox"/> 1001 – 5000 fcfa	2%	91%
<input type="checkbox"/> 5001 – 10000 fcfa	2%	93%
<input type="checkbox"/> plus de 10000 fcfa	7%	100%

Source : Consultant

Les problèmes rencontrés actuellement par les chargeurs et les mesures proposées sont, entre autres, les suivants :

- manque de maîtrise de la chaîne de transport de leurs produits importés ou exportés avec pour conséquence, des surcoûts de transports et partant des coûts élevés des produits au consommateurs;
- insuffisance d'organisation face aux transporteurs.
- *Mesure : formation aux techniques de gestion et création d'une bourse de frets*

V.4. LES INTERMEDIAIRES DE TRANSPORTS

Les intermédiaires de transport sont les transitaires, les courtiers, les commissaires de transport, les auxiliaires de transport, les commissionnaires en douane, etc.

Il servent d'interface entre les transporteurs et les chargeurs et opèrent généralement dans les ports de transit, notamment Abidjan, Dakar, Lomé....

Le nombre des intermédiaires de transport n'est pas connu avec exactitude compte tenu du caractère généralement informel de leurs activités.

Une structure organisationnelle officielle des intermédiaires n'existe pas, mais il est certain que leurs activités renchérissent les coûts de transport des marchandises.

En effet, le marché du fret, surtout national et régional est géré par des intermédiaires puissants et incontournables, qui servent d'interface entre les syndicats et le propriétaire du fret. Les syndicats des transporteurs impuissants devant cette situation ont tenté d'absorber ces intermédiaires mais sans succès.

L'avènement du Conseil Malien des Chargeurs et la création d'une bourse de fret permettront sans nul doute d'absorber ces intermédiaires pour le bien du marché des transports maliens.

Par ailleurs, des dispositions doivent être prises pour réglementer cette profession charnière du marché des transports par la création notamment d'un conseil des intermédiaires de transports.

V.5. LES PROBLEMES ET LES CONTRAINTES A L'ACTIVITÉ DE TRANSPORT

Les contraintes à l'activité de transport sont diverses. Il y a déjà celles liées à la continentalité du pays, son éloignement des côtes maritimes et son immensité propre (1 241 000 km² aux 2/3 désertiques). La promotion de l'activité de transport suppose un important maillage de cet espace par un dense réseau routier qui au contraire présente plutôt une extrême faiblesse. Ce qui suppose également d'importants investissements et des frais d'approche relativement élevés.

Par ailleurs, les conditions d'exploitation sont de sérieux obstacles à la promotion de l'activité. Ce sont:

- ❑ le mauvais état des routes
- ❑ le poids de l'amortissement dans la structure des coûts (20%)
- ❑ le coût élevé du carburant, de l'entretien et des pneumatiques (25%)
- ❑ le déséquilibre chronique entre importations et exportations, engendrant des transports à vide non rémunérés
- ❑ le recours aux surcharges pour compenser les charges
- ❑ l'insuffisante capacité de stockage
- ❑ les contrôles intempestifs et abusifs de la part de l'administration
- ❑ les besoins énormes de financement de fonds de roulement
- ❑ l'absence de structures adéquates d'entretien et de maintenance
- ❑ la fiscalité jugée inéquitable dans son application
- ❑ la multiplication des prélèvements avec l'émergence des communes.

Pour le transport urbain de marchandises, il faut y ajouter:

- ❑ l'insuffisance des infrastructures de régulation (gares, terminaux, parkings, terminus et points d'arrêt)
- ❑ l'exiguïté des routes
- ❑ l'encombrement des voies de circulation surtout avec l'occupation des trottoirs par les marchands.

Face à autant de contraintes et au-delà de la seule augmentation des échanges, l'amélioration de la compétitivité du camionnage au Mali suppose la réduction des charges aux transporteurs et la diminution des tarifs de transport et partant des prix au consommateurs.

Les principales contraintes identifiées par les transporteurs sont présentées dans les tableaux 5.11, 5.12 et 5.13 et sur le schéma 5.6 ci – après.

Tableau 5.11. Principales contraintes identifiées par les transporteurs

Rubrique	% de répondants
Tracasseries policières	49%
Route	41%
Organisation de la profession	21%
Carburant	14%
Libéralisation du secteur	13%
Fiscalité	9%
Tarif	9%
Fret	9%
Pièces détachées	7%
Administration publique	7%
Paiement/règlement	6%
Financement	4%
Attribution de marchés	4%
Professionalisme	3%
Mésententes	3%
Trop de véhicules	3%

Source : Consultant

Au regard des résultats d'enquêtes, les postes de regain de compétitivité sont dans l'arrêt des tracasseries policières, l'aménagement des routes, la réduction des prix des intrants et pièces de rechange et bien sûr une meilleure organisation de la profession.

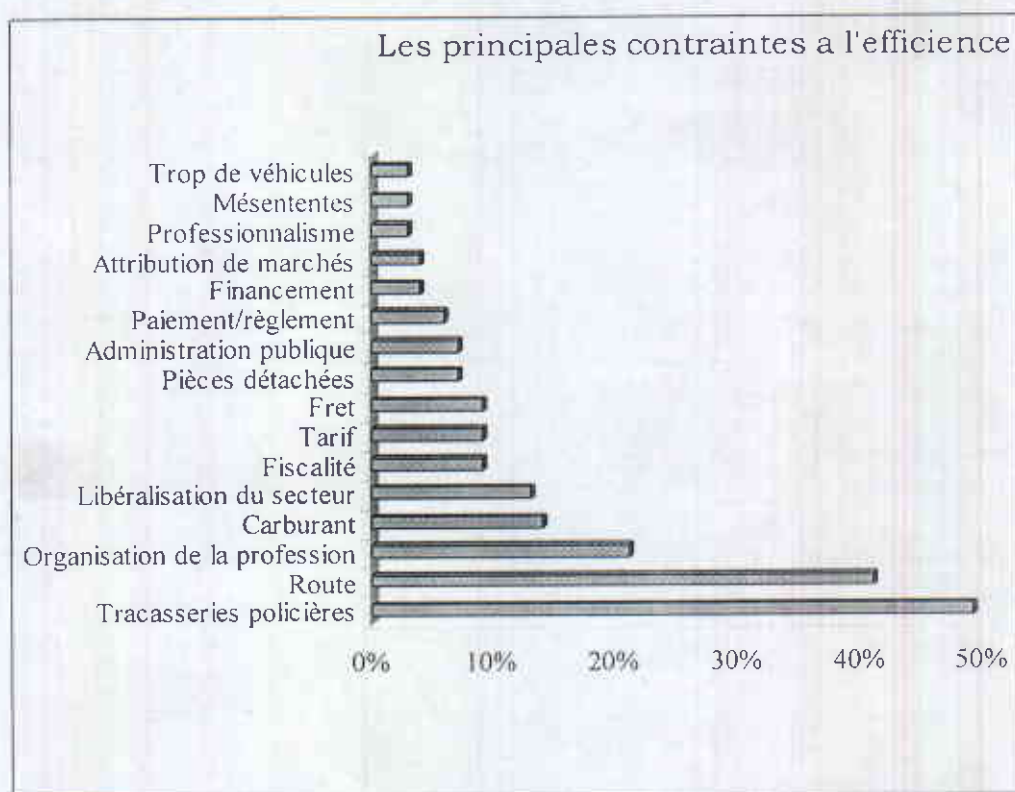


Schéma- 5.6

Au seul chapitre des tracasseries, il existe des axes sur lesquels, les transporteurs rapportent avoir affaire à plus de 10 postes de contrôle (dans 18% des cas), entre 6 et 10 postes de contrôle (31%), presque tous (90%) entre 1 à 5 postes de contrôle sur leurs axes de desserte.

Tableau 5.12. La multiplicité des postes de contrôle

Echelle	%de répondants
1 – 5 postes de contrôle	90%
6 – 10 postes de contrôle	31%
Plus de 10 postes de contrôle	18%
Nombre illimité	36%

Source : Consultant

Dans le même temps, la route est majoritairement qualifiée d'être de mauvais état ou au mieux d'être passable, ce que conviennent volontiers les chargeurs enquêtés.

VI . TARIFS ET COUTS DE CAMIONNAGE

VI.1. LES TARIFS

VI.1.1. LES TARIFS DES INFRASTRUCTURES

Comme déjà évoqué au paragraphe III .4.1, la tarification des infrastructures routières adoptée au Mali est celle de l'équilibre Budgétaire avec appel à l'emprunt pour financer l'investissement.

Actuellement, il n'existe aucun tarif d'usage et de développement des infrastructures routières au Mali. Les crédits alloués à l'entretien et à l'investissement routiers, du reste insuffisants proviennent jusqu'à présent du Budget national.

Cependant, l'élaboration des textes fixant les barèmes des différents postes alimentant le fonds d'entretien routier et permettant de faire la vérité des tarifs d'usage des infrastructures routières est en cours.

VI.1.2. LES TARIFS DE CAMIONNAGE

Le marché de transport au Mali est libéralisé depuis plusieurs années et il est censé régi par la loi de l'offre et de la demande ; la résultante de la confrontation de l'offre et de la demande de transport étant le tarif.

Actuellement, les tarifs de transports sont formés par :

- négociation entre chargeurs et transporteurs pour 66% des personnes enquêtées
- les syndicats pour 27%
- les preneurs de prix pour 10%
- et les autres intermédiaires pour 6%.

Les tarifs de référence en 2000 sont donnés dans le tableau 6.1 et sur le schéma 6.1 ci –après.

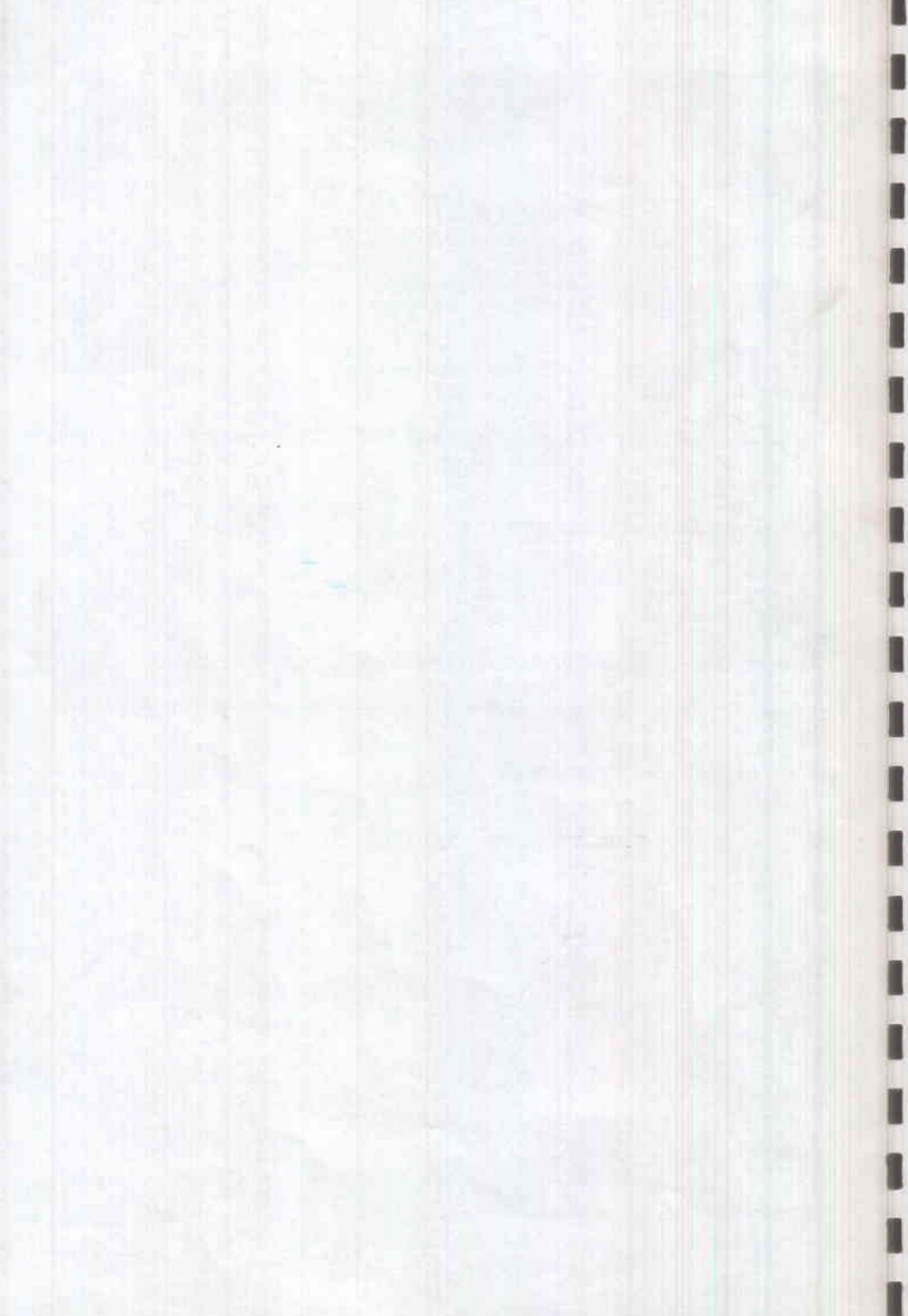


Tableau 6.1. Tarifs de référence en 2000

Axe international Abidjan		Catégorie routière	Fcfa/tkm
Marchandises solides		Q0. Route revêtue	32.65
		Q3. Terre moderne	48.97
		Q4. Piste	65.30
Hydrocarbures		Q0. Route revêtue	35.10
		Q3. Terre moderne	52.65
		Q4. Piste	70.20
Axe national intérieur Mali			
Marchandises solides		Q0. Route revêtue	32.50
		Q3. Terre moderne	48.75
		Q4. Piste	65.00
Hydrocarbures		Q0. Route revêtue	35.56
		Q3. Terre moderne	53.34
		Q4. Piste	71.12

Source: DNT (2001): Annuaire statistique 2000 des transports, p. 2 – 3

Comme on le constate, les hydrocarbures reviennent plus cher que les marchandises solides en matière de tarif de transport. La catégorie de route apparaît également comme un déterminant essentiel du tarif en vigueur (le tarif passe du simple au double lorsqu'on quitte la route bitumée pour la piste saisonnière) à cause de son impact sur le coût du camionnage.

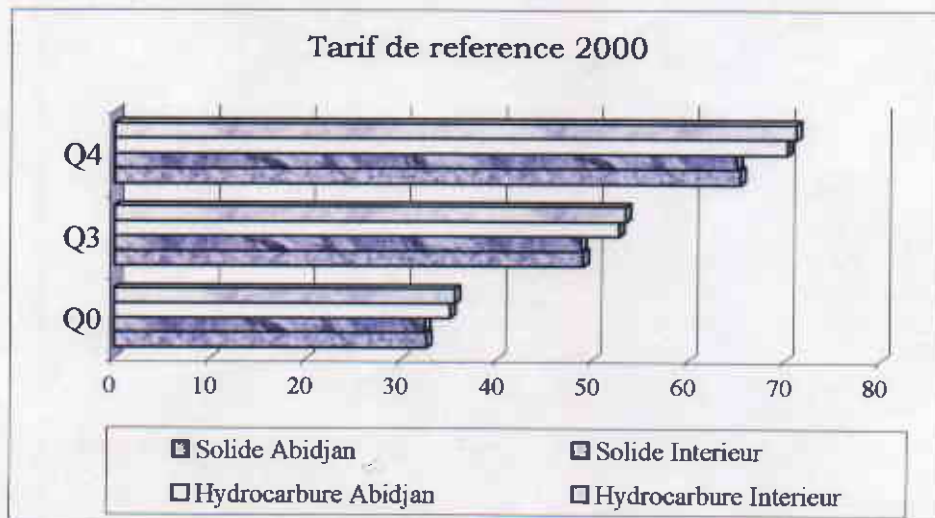


Schéma – 6.1

Tableau 5.13. L'appréciation de l'état de la route selon les chargeurs et selon les axes

Etat routier	% de répondants
Mauvais état	55%
Etat passable	53%
Bon état	53%

Source : Consultant

V.6. LES PERSPECTIVES POUR LA PROMOTION DE L'ACTIVITE DE TRANSPORT

L'évolution de l'activité de transport et de la profession dépend d'un certain nombre de facteurs dont les plus importants sont:

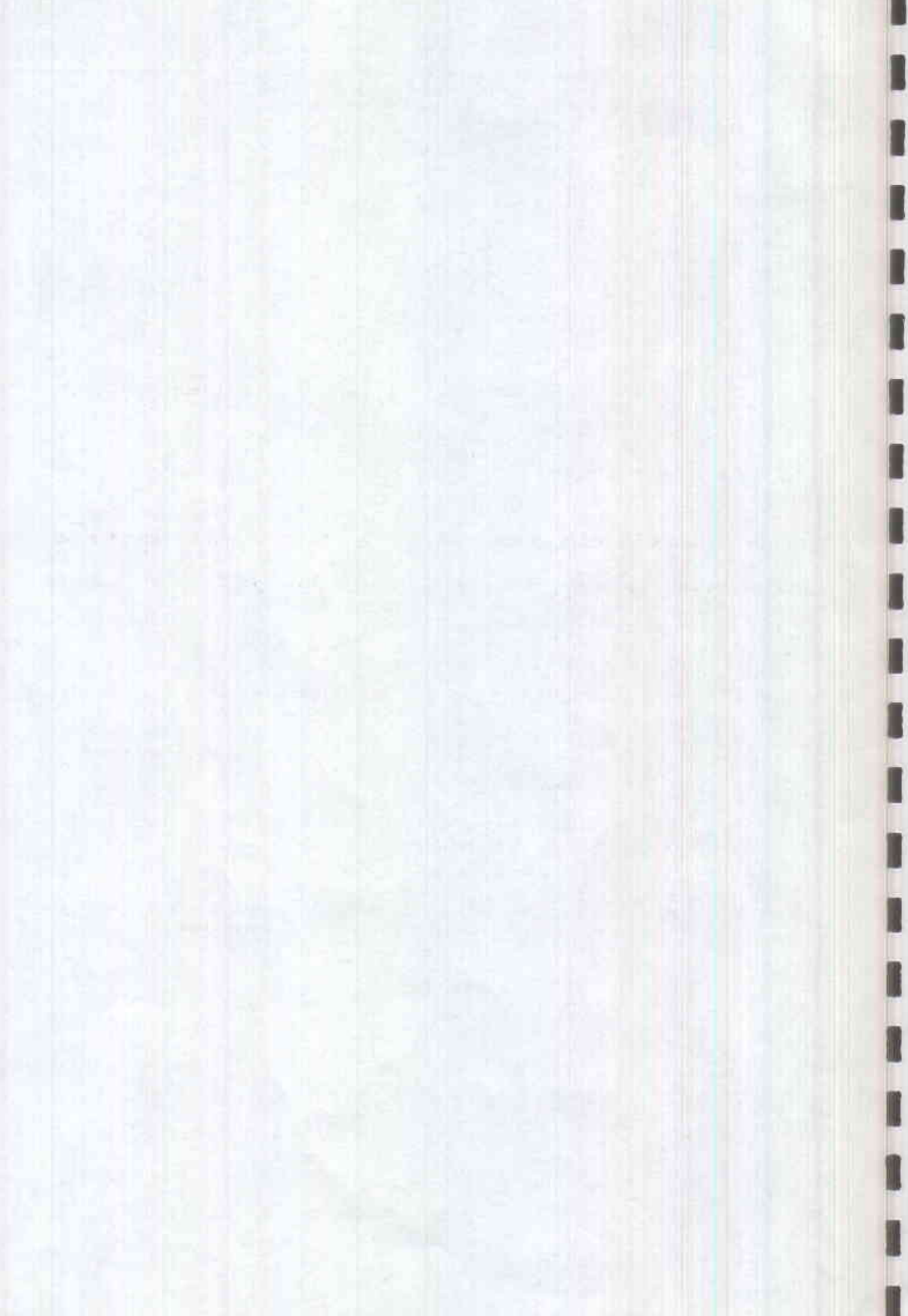
- le développement macro-économique du pays
- l'évolution démographique
- l'aménagement du territoire
- les perspectives de la production agricole, de l'élevage et de la pêche
- les perspectives de développement industriel et minier.

Les résultats des enquêtes relatives aux attentes des transporteurs et des chargeurs en matière de promotion de l'activité transport sont consignés dans les tableaux en annexe -5.

Les principales attentes du chargeur sont : appui des bailleurs de Fonds (17%); la réorganisation du secteur (17%), l'accès au crédit (15%), la réduction des postes de contrôle (15%), la fixation des prix (11%).

Pour les transporteurs les principales attentes sont : Accès aux crédits (18%), appui des Bailleurs de fonds (16%), appui du Gouvernement (11%) ; réduction des postes de contrôle (7%), fixation des tarifs (2%).

Du point de vue de sa contribution au PIB, le secteur transport évolue vers une prédominance du secteur informel à la faveur de la libéralisation du secteur comme l'indique le schéma 5.7 ci - après.



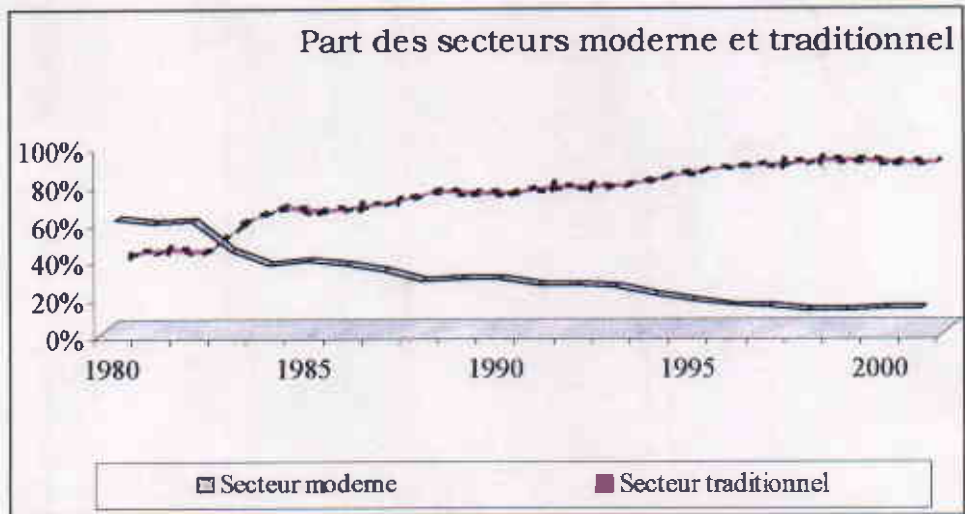


Schéma 5.7

L'émergence d'une nouvelle génération de transporteurs compétents et de chargeurs avisés au sein du Conseil Malien des Chargeurs, la création d'une bourse de frets et d'un fonds des transports permettront sans nul doute d'impulser ce secteur et soutenir les tendances macroéconomiques actuelles comme indiquées sur le schéma 5.8 ci - après.

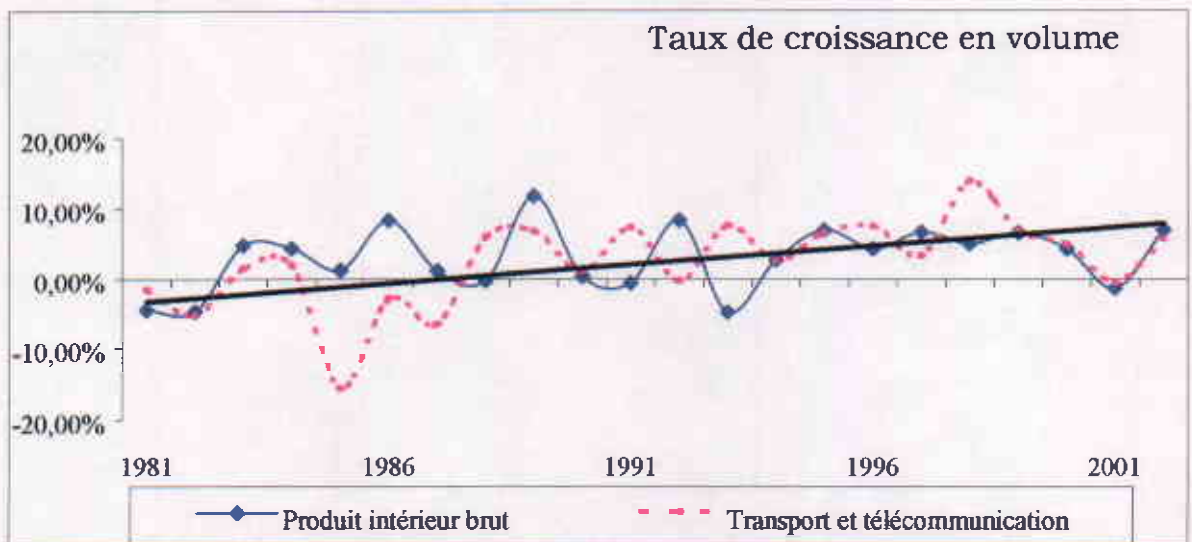


Schéma 5.8

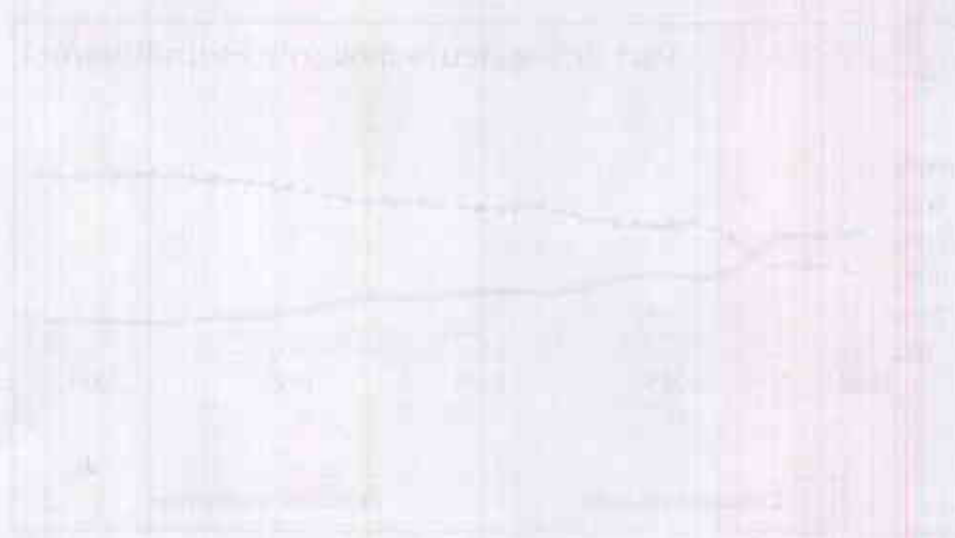


Figure 1

The following table shows the results of the experiment. The first column shows the time in minutes, the second column shows the temperature in degrees Celsius, and the third column shows the volume of gas in liters. The data shows that the temperature increases over time, and the volume of gas also increases over time.

Table 1



Figure 2

Par ailleurs, les tarifs pratiqués au Mali sont assez comparables à ceux en vigueur dans la sous-région UEMOA comme l'indique le tableau 6.2 ci-après.

Tableau 6.2. Tarifs des transports UEMOA

Pays	Route (f/tkm)		Fer (f/tkm)		Avion (f/kg)	
	intérieur	UEMOA	Intérieur	UEMOA	France	USA
Bénin	33.5	47.0	33.7	28.2	2110	2470
Burkina	55.0	42.5	52.5	52.5	2090	3150
Côte d'Ivoire	31.4	37.2	26.6	31.4	2140	2350
Mali	33.6	43.6	28.9	26.3	1930	3095
Niger	42.4	50.1	26.6	31.4	2025	3170
Sénégal	33.6		28.9	26.3	1785	2580
Togo	31.6	36.7	40.0	42.1	2140	3100

Source : Consultant

Ce qui est en soi un indicateur de manque de compétitivité, quand on sait les différences de niveau de développement entre le Mali et par exemple les pays côtiers comme la Côte d'Ivoire ou le Sénégal. Ensuite, le gasoil reste plus cher au Mali que dans les pays comparables comme le Burkina Faso ou le Bénin ou encore le Togo.

Enfin, le capital nécessaire à l'investissement dans les moyens de transport est relativement plus onéreux au Mali que partout ailleurs dans l'UEMOA comme l'indique le tableau 6.3 ci-après.

Tableau 6.3 Coût des facteurs UEMOA (2000)

Rubrique	Bénin	Burkina	Côte d'Ivoire	Mali	Niger	Sénégal	Togo
Transport (fcfa/tkm)							
□ Fret alimentaire	37		18	29	30		
□ Fret non alimentaire	36		29	29	31		
Pétrole (fcfa/litre)							
□ Super	343	447	520	529	480	508	338
□ Ordinaire	328	389	480	440	393	470	328
□ Gasoil	276	288	339	325	338	361	293
Capital (%)							
□ TBB mini	7.5	8.3	8.5	9.0	5.0	8.0	7.0
□ TBB maxi	14.0	15.0	10.5	17.0	15.0	10.0	17.9
Travail							
□ SMIG mensuel	25000	28557	36607	20965	18898	35965	13757
Télécommunications							
□ Local (fcfa/mn)	22	25	24	38	38	25	18
Energie-eau							
□ BT (fcfa/kwh)	79	130	61	64	79	82	68
□ MT (fcfa/kwh)	57	110	44	98	57	73	60
□ Eau (fcfa/m ³)	214	294	286	311	273	477	270
Terre (fcfa/m ²)							
□ Bâti urbain				54826			
□ Non bâti	2975	500	5750	1673	3000	44786	

Source : Consultant

Sur la base des résultats des enquêtes réalisées, la distance parcourue n'apparaît pas comme un déterminant du tarif de transport, seule la catégorie de route compte, voire son état aussi (86% des transporteurs interrogés trouvent qu'ils fréquentent des axes en mauvais état et 70% dans un état passable, mais seulement 34% d'axes sont jugés en bon état) comme l'indique le tableau 6.4 ci-après.

Tableau 6.4. L'appréciation de l'état de la route selon les axes

Etat routier	Fréquence
Mauvais état	86%
Etat passable	70%
Bon état	34%

Source : Consultant

La distance, au contraire, agirait indirectement en faisant diminuer le coût unitaire en même temps qu'augmentent les charges de pneumatique, de consommation de carburant et de frais de route, toutes choses égales par ailleurs. Toutefois, sur l'axe Abidjan, le m³ d'hydrocarbure se transporte relativement plus cher lorsqu'il est destiné à Ségou ou à Sikasso comme l'indique le tableau 6.5 ci-après.

Tableau 6.5. Tarifs de référence sur l'axe Abidjan

Destination	Distance totale (km)	Fcfa /tkm	Fcfa/m3
Gao	1898	32.65	35.10
Mopti	1338	32.65	35.10
Bamako	1225	32.65	35.10
Ségou	1156	32.66	37.31
Bougouni	1062	32.66	35.10
Koutiala	991	32.65	35.10
Sikasso	853	32.66	38.42
Zégoua	755	32.60	

Source : Consultant

Le tarif un peu plus élevé pour Ségou et Sikasso s'expliquerait par l'étroitesse du marché des hydrocarbures dans ces localités, laquelle étroitesse entraîne un coût d'opportunité à payer pour détourner les camionneurs de leurs destinations plus "avantageuses" de Bamako et autres zones qui servent de relais tels que Koutiala d'où partent les livraisons de Mopti et Gao.

Les tarifs par produit les plus couramment pratiqués varient entre 10 000 et 35 000 francs CFA la tonne. En moyenne, le coton et les hydrocarbures se transportent plus cher que les autres produits. Les céréales au contraire reviennent moins chères ainsi que les fruits et légumes, sauf que dans ce dernier cas, le transport aérien est un substitut au camionnage, relativement onéreux mais plus efficace comme l'indique le tableau 6.6 et le schéma 6.2 ci - après.

Tableau 6.6. La fourchette de tarifs par produit (fcfa/tonne)

Produits	Minimum	Maximum	Mode	Moyenne
Coton	20 000	150 000	25 000	40 000
Arachide	10 000	35 000	30 000	20 000
Céréales	5 000	35 000	20 000	10 000
Divers alimentaires	5 000	100 000	10 000	25 000
Fruits et légumes	3 000	30 000	30 000	15 000
Poisson	15 000	20 000	20 000	20 000
Matériaux de construction	5 000	40 000	35 000	30 000
Hydrocarbures	30 000	60 000	35 000	40 000
Conteneurs	25 000	40 000	35 000	30 000
Autres produits	2 000	80 000	25 000	10 000

Source : Consultant

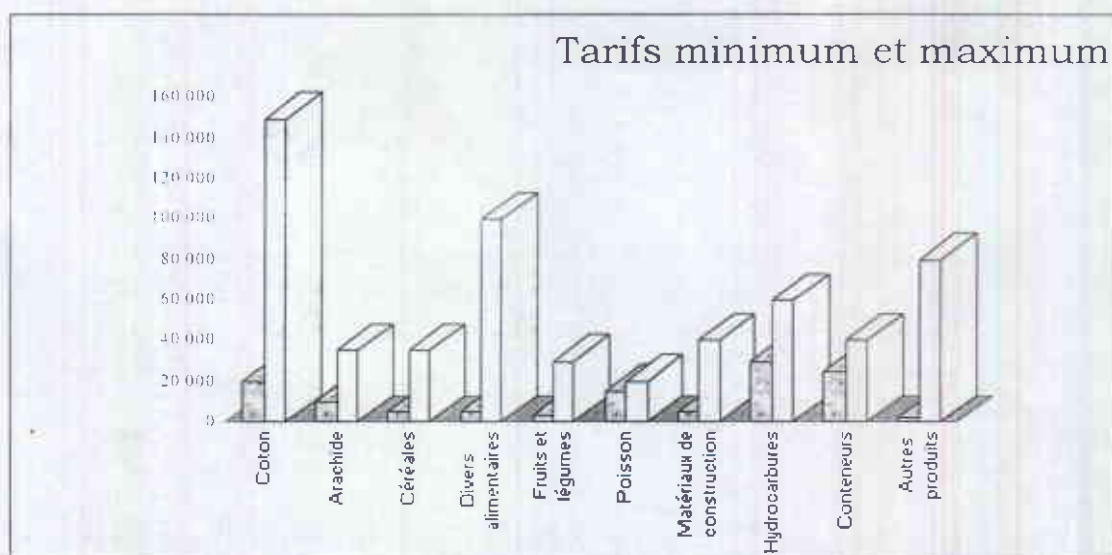


Schéma- 6.2

Les tarifs de transport comprennent le prix de transport international surtout du port à la frontière malienne, le prix de transport à l'intérieur du pays et les divers prix de manutention comme l'indique le tableau 6.7 ci - après. Ces tarifs sont disponibles pour la plupart des produits essentiels tels que le coton (la fibre, la graine et le coton graine), le bétail, le poisson, les céréales, le ciment et les conteneurs.

Tableau 6.7. La fourchette de frais de manutention au port par produit (mille fcsfa/tonne)

Produits	Manutention	Taxe de port	Total HTVA
Tissu / confection / appareils	23	36%	31
Confiserie	11	36%	15
Produits pharmaceutiques	11	23%	14
Pneumatiques / Pièces détachées	11	73%	19
Huiles combustibles / Fruits	9	46%	13
Lait en poudre	6	46%	9
Sucre	6	21%	7

Source : Consultant

Quel que soit le produit, le tarif de transport est déterminé par le coût d'exploitation que supporte le transporteur. Ce coût dépend d'un ensemble de paramètres qui décrivent les conditions d'exploitation du camion, l'environnement de l'activité de transport et les caractéristiques propres du véhicule.

D'une manière générale, la tarification du marché des transports de fret au Mali souffre encore de l'influence du cartel syndical des transporteurs, dont l'influence toutefois se réduit peu à peu. Avec l'organisation des chargeurs maliens au sein du conseil malien des chargeurs, le marché malien de transports devrait être plus transparent, plus ouvert et plus concurrentiel.

Par ailleurs, dans la formation des tarifs, les paramètres essentiels sont le type de produit, la catégorie de la route et son état, et les intrants tel que le carburant, dont les variations de prix influent diversement sur les tarifs.

Cependant, la relation de transport définie par la liaison routière et les possibilités de frets qu'elle offre à la montée et à la descente est l'un des facteurs déterminants des tarifs indépendamment de la catégorie ou de l'état de la route. Elle implique en effet, le taux de chargement qui varie généralement en fonction de la relation et cet état de fait est très mal apprécié par les transporteurs dont la gestion est déficiente pour ne pas dire inexistante.

Les outils comptables et particulièrement la comptabilité analytique d'entreprise qui devraient prendre en charge cet aspect essentiel pour une meilleure appréciation des coûts et tarifs du transporteur sont absents ou ignorés.

Dans son rôle de régulateur, l'Etat devrait donc prendre les mesures permettant de faire la vérité des tarifs par rapport aux coûts à travers un barème de référence qui tiendrait compte de tous les intrants tarifaires. Car, il ne faut pas perdre de vue que la majorité des acteurs impliqués dans les mécanismes du marché des transports au Mali sont des non professionnels considérant souvent le transport comme une activité de seconde main.

VI.2. LES COÛTS DE CAMIONNAGE

VI.2.1. COMPOSANTES DU COUT DE CAMIONNAGE

Les principaux éléments constitutifs du coût de transport routier de camionnage sont :

- ❑ les coûts d'infrastructures (routes, pistes et équipements);
- ❑ les coûts du matériel (camion, citerne, etc.);
- ❑ les coûts d'entretien (routes, pistes, matériels et équipements);
- ❑ Les coûts de fonctionnement (carburants, ingrédient...);
- ❑ les coûts de personnel (salaires et charges sociales);
- ❑ les coûts administratifs (fiscalité, barrières administratives, etc.);
- ❑ Les frais généraux et les frais divers;
- ❑ les coûts environnementaux (pollution, congestion...).

VI.2.2. ESTIMATION DU COUT DE CAMIONNAGE

Pour l'estimation du coût de camionnage, un programme informatique a été élaboré sur EXCEL.

Ce programme se décompose en 4 parties essentielles:

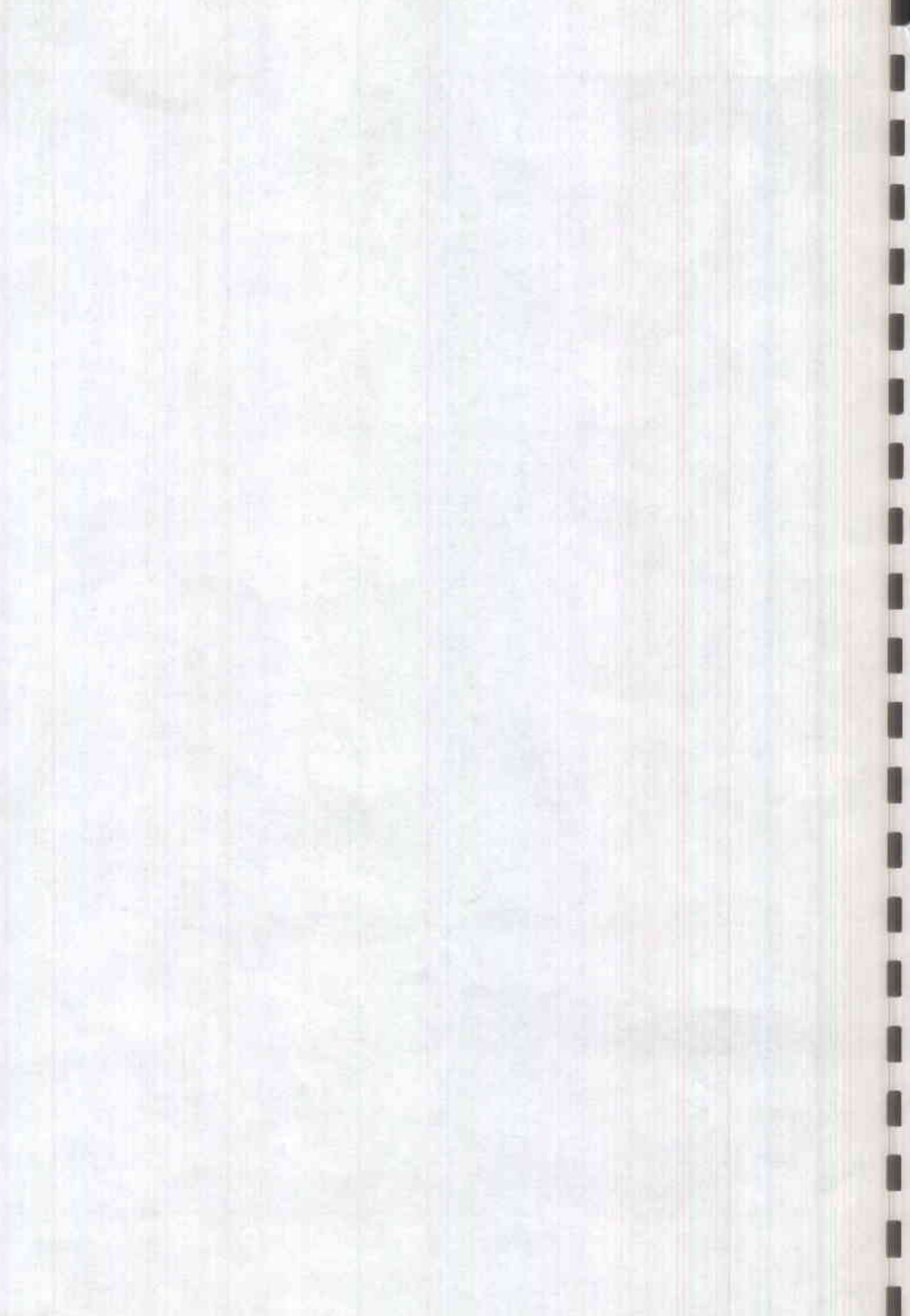
- ❑ les données de base pour tenir compte de la catégorie de route et du type de véhicule
- ❑ les caractéristiques du véhicule pour prendre en compte la charge utile du véhicule
- ❑ les conditions d'exploitation comprenant le tarif en vigueur, le kilométrage et les durées de vie d'un ensemble de composantes du véhicule, le taux de chargement avec les problèmes de surcharge que l'on connaît sur les routes au Mali
- ❑ les éléments financiers tels que l'investissement et le fonds de roulement.

Les paramètres utilisés pour le calcul des coûts sont indiqués dans le tableau 6.8 ci – après.

Tableau 6.8. Paramètres de calcul des coûts d'exploitation des camions

Rubrique	Routes bitumees (Q0)					Routes en terre moderne (Q2)					Routes (Q4)				
	25	18	16	12	10	25	18	16	12	10	30	25	20	15	10
Charge utile (tonnes)	30	25	20	15	10	25	20	15	12	10	30	25	20	15	10
Nombre de pneus	18	18	16	12	12	18	18	16	12	12	18	18	16	12	12
Tarif (FCFA/KM)	36	36	36	36	36	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75
Duree de vie du véhicule neuf (an)	10	10	10	10	10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Duree de vie du véhicule d'occasion (an)	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Kilométrage annuel neuf	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000
Kilométrage annuel occasion	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
Durée de vie train de pneus neufs (km)	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	20 000	20 000	20 000	20 000	20 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
Kilométrage avant révision neuf	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	120 000	120 000	120 000	120 000	120 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Kilométrage avant révision occasion	150 000	150 000	150 000	150 000	150 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000
Kilométrage entre 2 vidanges	7 500	7 500	7 500	7 500	7 500	4 000	4 000	4 000	4 000	4 000	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Consommation carburant neuf (l/100)	50	45	40	30	25	70	50	45	35	30	80	60	50	45	35
Consommation carburant occasion (l/100)	60	50	45	35	30	80	55	50	40	35	100	70	60	50	40
Consommation de lubrifiant (l/vidange)	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
Prix d'un véhicule neuf (FCFA)	95 000 000	80 000 000	60 000 000	50 000 000	45 000 000	95 000 000	80 000 000	60 000 000	50 000 000	45 000 000	95 000 000	80 000 000	60 000 000	50 000 000	45 000 000
Prix d'un véhicule d'occasion (FCFA)	50 000 000	45 000 000	30 000 000	20 000 000	15 000 000	50 000 000	45 000 000	30 000 000	20 000 000	15 000 000	50 000 000	45 000 000	30 000 000	20 000 000	15 000 000
Prix d'un pneu (FCFA)	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
Prix du carburant (FCFA/litre)	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360	360
Prix du lubrifiant (FCFA/litre)	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
Prime d'assurance	500 000	500 000	400 000	250 000	250 000	500 000	500 000	400 000	250 000	250 000	500 000	500 000	400 000	250 000	250 000
Frais de route (FCFA/100km)	10 000	3 000	3 000	3 000	3 000	10 000	3 000	3 000	3 000	3 000	10 000	3 000	3 000	3 000	3 000
Taux de revision (% prix vehicule)	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%	5%
Taux d'interet sur capital (% prix vehicule)	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%	18%
Taux de salaire (FCFA/mois)	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Taux de chargement (%)	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100	50/60/100

Source : Consultant



Le kilométrage annuel est l'élément fondamental de ces paramètres, déterminé par tout un ensemble de conditions d'exploitation du véhicule, de disponibilité du fret, d'infrastructures et autres.

En effet, l'impact de la catégorie routière se transmet à travers le kilométrage induit par les limitations de vitesse, la durée de vie des pneus et du moteur avant révision et entre deux vidanges, la consommation de carburant et les frais de route.

Les coûts d'exploitation ont été calculés pour les cinq (5) catégories de véhicules et les trois catégories routières retenues. Les coûts d'exploitation des quatre (4) catégories de véhicules les plus économiques (15 – 30tonnes) sont consignés dans les tableaux 6.9, 6.10 et 6.11 ci – après pour le taux de chargement de 100%. Les courbes *coût fonction de la demande de transport* sont présentées sur les schémas 6.3, 6.4 et 6.5 ci – après.

Tableau 6.9. Coûts d'exploitation des camions en fca/tkm sur routes bitumées en bon état (Qo) – taux de chargement = 100%

Kilométrage	Charge utile (tonnes) – véhicule neuf (n) ou d'occasion (o)							
	30to	30tn	25to	25tn	20to	20tn	15to	15tn
5 000	157.35	212.10	168.24	214.90	147.72	206.13	136.87	228.07
10 000	87.32	114.02	92.12	115.02	82.82	111.53	77.84	122.84
15 000	63.97	81.32	66.75	81.73	61.18	79.99	58.16	87.76
22 500	48.41	59.53	49.84	59.53	46.76	58.97	45.04	64.38
25 000	45.30	55.17	46.45	55.09	43.88	54.77	42.42	59.70
30 000	40.63	48.63	41.38	48.43	39.55	48.46	38.48	52.68
34 035	37.86	44.75	38.37	44.49	36.98	44.72	36.15	48.52
34 325	37.69	44.51	38.18	44.24	36.82	44.49	36.00	48.26
35 885	36.80	43.27	37.22	42.97	36.00	43.29	35.25	46.93
37 420	36.00	42.15	36.35	41.83	35.26	42.21	34.58	45.73
38 065	35.68	41.70	36.00	41.38	34.97	41.78	34.31	45.25
40 000	34.79	40.45	35.03	40.11	34.14	40.58	33.56	43.91
47 880	31.91	36.42	31.90	36.00	31.47	36.68	31.13	39.58
48 880	31.61	36.00	31.58	35.57	31.19	36.28	30.88	39.13
50 000	31.29	35.55	31.23	35.11	30.90	36.00	30.61	38.65
57 210	29.53	33.08	29.31	32.62	29.26	33.46	29.12	36.00
60 000	28.96	32.28	28.69	31.79	28.73	32.69	28.64	35.14
65 000	28.06	31.02	27.72	30.51	27.90	31.48	27.88	33.79
67 500	27.66	30.46	27.28	29.94	27.53	30.94	27.55	33.20
70 000	27.29	29.95	26.88	29.41	27.19	30.44	27.24	32.64

Source : Consultant

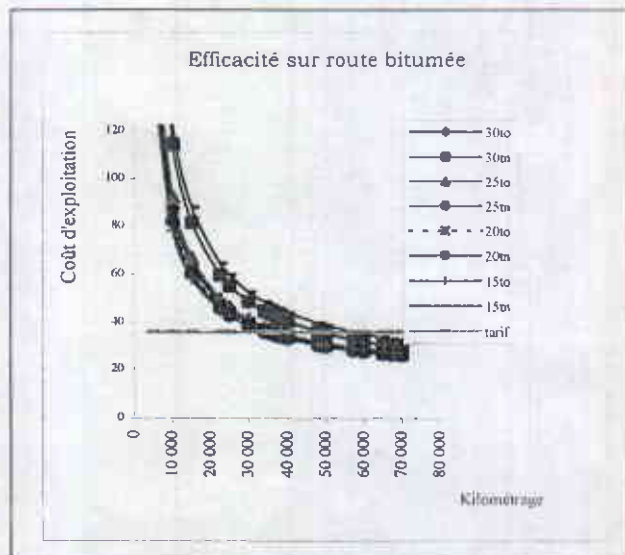
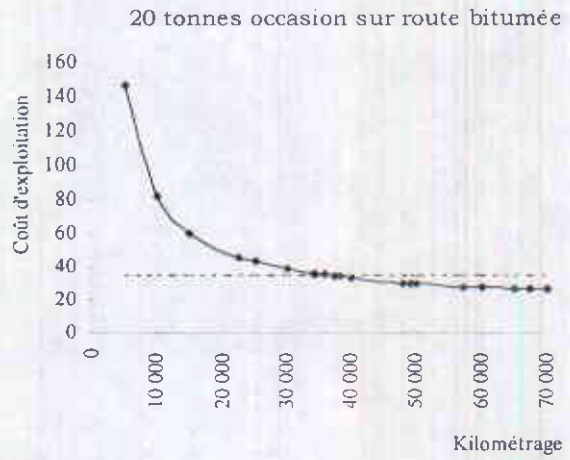
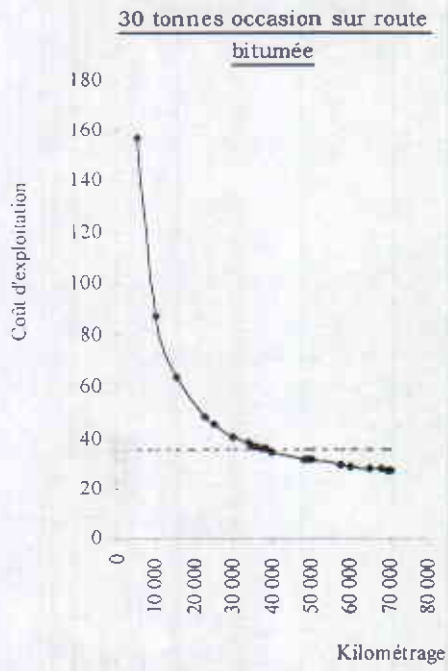


Schéma 6.3

Tableau 6.10. Coûts d'exploitation des camions en f cfa/tkm sur routes enterre moderne en bon état (Q2) – taux de chargement = 100%

Kilométrage	Charge utile (tonnes) – véhicule neuf (n) ou d'occasion (o)						
	30to	30tn	25to	25tn	20to	20tn	15to
5 000	210.28	283.38	223.96	286.01	196.19	274.12	181.21
10 000	118.25	153.95	124.08	154.45	111.49	149.82	104.57
15 000	87.57	110.80	90.79	110.60	83.25	108.39	79.03
22 500	67.12	82.04	68.59	81.37	64.43	80.76	62.00
25 000	63.03	76.29	64.15	75.52	60.67	75.24	58.59
30 000	56.89	67.66	57.49	66.75	55.02	66.95	53.48
34 742	52.71	61.77	52.95	60.76	51.16	61.30	50.00
35 000	52.51	61.50	52.74	60.48	50.99	61.03	49.84
36 488	51.44	59.99	51.57	58.95	50.00	59.59	48.94
38 700	50.00	57.96	50.01	56.89	48.67	57.64	47.74
38 710	49.99	57.95	50.00	56.88	48.67	57.63	47.74
40 000	49.23	56.87	49.17	55.78	47.96	56.60	47.10
48 540	45.18	51.18	44.78	50.00	44.23	51.13	43.73
50 000	44.62	50.40	44.18	49.21	43.73	50.38	43.27
50 775	44.34	50.01	43.87	48.81	43.47	50.00	43.03
50 790	44.34	50.00	43.87	48.80	43.46	49.99	43.03
70 000	39.36	43.01	37.47	41.69	38.89	43.28	38.89

Source : Consultant

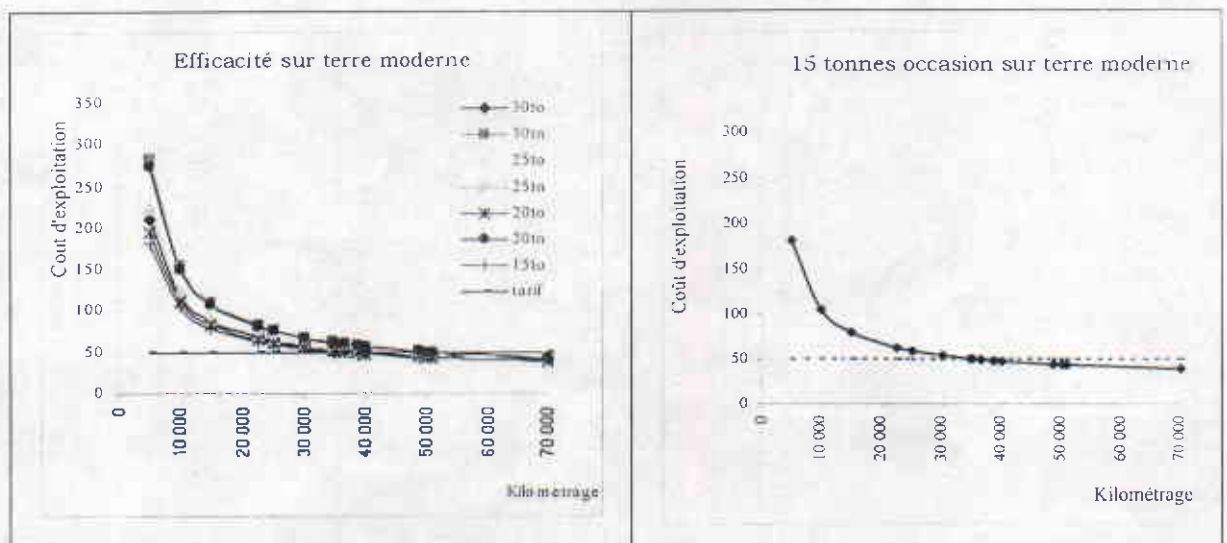


Schéma 6.4

Tableau 6.11. Coûts d'exploitation des camions en fca/tkm sur pistes (Q4) – taux de chargement = 100%

Kilométrage	Charge utile (tonnes) – véhicule neuf (n) ou d'occasion (o)					
	30to	30tn	25to	25tn	20to	15to
5 000	279.13	380.32	299.04	386.11	262.09	242.20
10 000	159.60	209.09	169.46	212.31	152.64	143.56
15 000	119.75	152.01	126.27	154.38	116.16	110.68
22 500	93.19	113.96	97.47	115.76	91.84	88.77
25 000	87.88	106.35	91.71	108.03	86.97	84.38
30 000	79.91	94.93	83.07	96.45	79.68	77.81
32 800	76.51	90.06	79.38	91.50	76.56	75.00
34 219	75.00	87.89	77.75	89.31	75.18	73.75
34 410	74.80	87.61	77.54	89.02	75.00	73.59
36 895	72.46	84.26	75.00	85.62	72.86	71.66
40 000	69.95	80.66	72.27	81.96	70.56	69.59
46 095	66.00	75.00	67.99	76.22	66.94	66.33
47 640	65.16	73.80	67.08	75.00	66.17	65.63
50 000	63.97	72.10	65.79	73.27	65.08	64.66
70 000	57.14	62.31	58.59	63.34	58.83	59.02

Source : Consultant

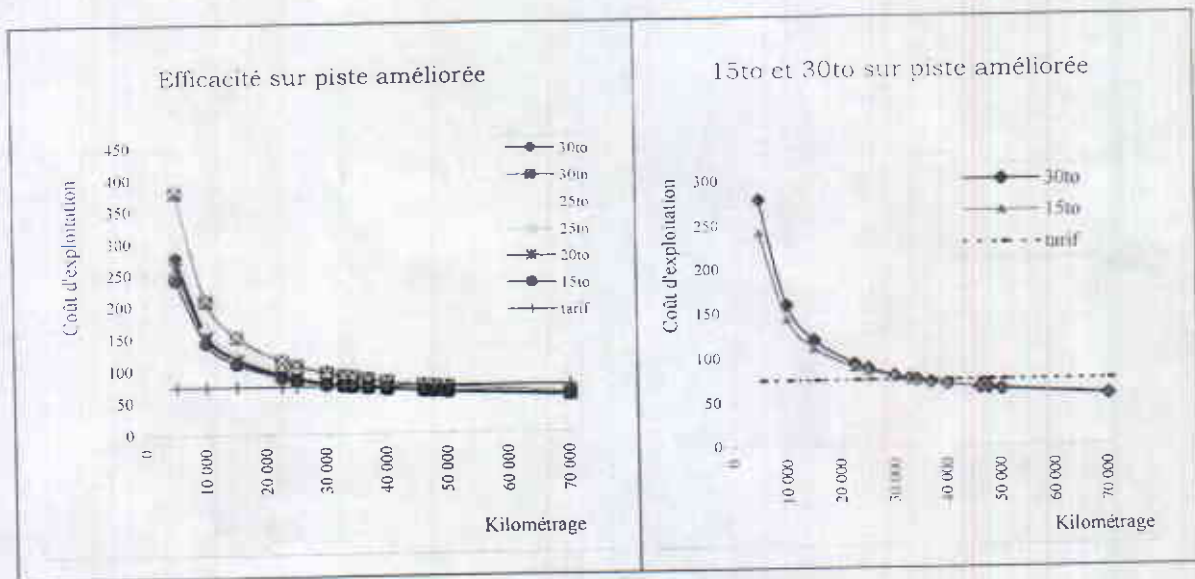


Schéma 6.5

De ces tableaux il ressort les remarques suivantes :

1° - D'une manière générale, pour les mêmes gammes de distance moyenne de transport, plus le tonnage est élevé plus le coût d'exploitation est faible. Pour les courtes et moyennes distances de transport (100 à 200km), les 15 et 20 tonnes sont les moins coûteuses et pour les longues

distances de transport (1000 km et plus) l'avantage revient aux 30 tonnes.

2° - Pour toutes les catégories routières et pour la même catégorie de véhicule, ce sont les véhicules d'occasion qui sont les moins coûteux pour la même production annuelle de transport.

Cependant, les véhicules neufs sont toujours plus économiques chaque fois que leur production dépasse celle des véhicules d'occasion de :

- Pour les routes bitumées : 30% pour les 30t, 26% pour les 25t, 38% pour les 20t, 67% pour les 15t et 78% pour les 10t.
- Pour les routes en terre moderne : 31% pour les 30t, 25% pour les 25t, 39% pour les 20t, 71% pour les 15t et 85% pour les 10t.
- Pour les pistes : 35% pour les 30t, 29% pour les 25t, 43% pour les 20t, 84% pour les 15t et 122% pour les 10t.

3° - Entre les différentes catégories de route, le rapport des coûts varie de :

- routes bitumées par rapport aux routes en terre – 1,34 à 1,44 ;
- routes en terre moderne par rapport à pistes – 1,37 à 1,53 ;
- routes bitumées par rapport à pistes – 1,87 à 2,17

4° - Pour les productions annuelles maximales pratiquées et retenues dans les paramètres de calcul, toutes les catégories de véhicules d'occasion sont financièrement déficitaires aux tarifs actuels avec des marges commerciales négatives. Par contre, toutes les catégories de véhicules neufs sont excédentaires sauf les 10t sur routes bitumées avec des marges positives de 2 à 12% et déficitaires sur les routes en terre et les pistes.

5° - Exception faite des véhicules neufs sur routes bitumées, les productions annuelles maximales pratiquées sont inférieures aux productions seuil données dans le tableau 6.12 ci – après.

Tableau 6.12. Production annuelle seuil des camions en km – taux de chargement = 100%.

Catégorie et type de véhicule	Catégorie routière/tarifs (F cfa/tkm)						
	Q0	Tarif	Q2	Tarif	Q4	Tarif	
Camions 30t	neuf	48880	36	50790	50	46095	75
	occasion	37420	36	38700	50	34219	75
Camions 25t	neuf	38065	36	48540	50	47640	75
	occasion	47880	36	38710	50	36895	75
Camions 20t	neuf	49600	36	50775	50	49310	75
	occasion	35885	36	36488	50	34410	75
Camions 15t	neuf	57210	36	59280	50	60410	75
	occasion	34325	36	34742	50	32800	75
Camions 10t	neuf	122600	36	153900	50	201430	75
	occasion	69040	36	83400	50	90785	75

Source : Consultant

D'une manière générale, le parc de camionnage au Mali constitué principalement des véhicules d'occasion est donc déficitaire. Un ajustement des tarifs pratiqués par rapport aux coûts est donc nécessaire.

VI.2.3. STRUCTURE DU COUT DE CAMIONNAGE

Les résultats des enquêtes relatives aux différentes composantes de la structure du coût du camionnage sont donnés dans les tableaux en annexe – 6.

A titre indicatif, la structure du coût du camionnage pour les véhicules de 30 tonnes occasion sur route bitumée, routes en terre moderne et pistes est donnée dans les tableaux 6.13, 6.14 et 6.15 ci – après.

Tableau 6.13. Structure du Coût d'exploitation (30 tonnes occasion sur route bitumée)

Rubrique	VTTC	VHT	VCAF	Fiscalité			Pression fiscale		
				intérieure	de porte	totale	intérieure	de porte	totale
1. Coûts fixes	47,26%	42,03%	39,67%	5,23%	2,36%	7,59%	12,44%	5,95%	19,13%
Amortissement	22,27%	20,25%	18,08%	2,02%	2,17%	4,19%	10,00%	12,00%	23,20%
Frais financiers	22,27%	19,36%	19,17%	2,90%	0,19%	3,10%	15,00%	1,00%	16,15%
Assurance véhicule	1,24%	1,19%	1,19%	0,05%	0,00%	0,05%	4,00%	0,00%	4,00%
Salaires	1,48%	1,23%	1,23%	0,25%	0,00%	0,25%	20,40%	0,00%	20,40%
2. Coûts variables	43,65%	31,82%	29,62%	11,83%	2,19%	14,02%	37,19%	7,40%	47,34%
Pneumatique	12,50%	10,59%	9,46%	1,91%	1,13%	3,04%	18,00%	12,00%	32,16%
Carburant	20,00%	19,36%	9,34%	9,64%	1,03%	10,66%	93,00%	11,00%	114,23%
Lubrifiant	0,35%	0,29%	0,26%	0,05%	0,03%	0,08%	18,00%	11,00%	30,98%
Entretien et réparation	1,54%	1,31%	1,31%	0,24%	0,00%	0,24%	18,00%	0,00%	18,00%
Frais de route	9,26%	9,26%	9,26%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3. Frais généraux	9,09%	7,38%	6,93%	1,71%	0,46%	2,16%	23,10%	6,57%	31,19%
4. Coût d'exploitation	100%	81%	76%	19%	5%	24%	18,77%	6,16%	31,19%

Source : Consultant

VTTC – valeur toutes taxes comprises ; VHT – valeur hors taxes ; VCAF – valeur coût assurance fret

Tableau 6.14. Structure du Coût d'exploitation (30 tonnes occasion sur route en terre moderne)

Rubrique	VTTC	VHT	VCAF	Fiscalité			Pression fiscale		
				intérieure	de porte	totale	intérieure	de porte	totale
1. Coûts fixes	43,24%	38,66%	36,01%	4,58%	2,65%	7,23%	11,85%	7,36%	20,08%
Amortissement	25,84%	23,49%	20,97%	2,35%	2,52%	4,87%	10,00%	12,00%	25,20%
Frais financiers	15,50%	13,48%	13,35%	2,02%	0,13%	2,16%	15,00%	1,00%	16,15%
Assurance véhicule	0,86%	0,83%	0,83%	0,03%	0,00%	0,03%	4,00%	0,00%	4,00%
Salaires	1,03%	0,86%	0,86%	0,18%	0,00%	0,18%	20,40%	0,00%	20,40%
2. Coûts variables	47,67%	35,09%	32,43%	12,58%	2,66%	15,24%	35,84%	8,20%	46,98%
Pneumatique	18,00%	15,25%	13,62%	2,75%	1,63%	4,38%	18,00%	12,00%	32,16%
Carburant	19,20%	9,95%	8,96%	9,25%	0,99%	10,24%	93,00%	11,00%	114,23%
Lubrifiant	0,47%	0,40%	0,36%	0,07%	0,04%	0,11%	18,00%	11,00%	30,98%
Entretien et réparation	3,33%	2,82%	2,82%	0,51%	0,00%	0,51%	18,00%	0,00%	18,00%
Frais de route	6,67%	6,67%	6,67%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3. Frais généraux	9,09%	7,38%	6,84%	1,72%	0,53%	2,25%	23,26%	7,76%	32,83%
4. Coût d'exploitation	100%	81%	75%	19%	6%	25%	18,87%	7,20%	32,83%

Source : Consultant

VTTC – valeur toutes taxes comprises ; VHT – valeur hors taxes ; VCAF – valeur coût assurance fret

Tableau 6.15. Structure du Coût d'exploitation (30 tonnes occasion sur pistes)

Rubrique	VTTC	VHT	VCAF	Fiscalité			Pression fiscale		
				intérieure	de porte	totale	intérieure	de porte	totale
1. Coûts fixes	42,34%	38,01%	35,06%	4,34%	2,95%	7,29%	11,42%	8,41%	20,78%
Amortissement	29,22%	26,57%	23,72%	2,66%	2,85%	5,50%	10,00%	12,00%	23,20%
Frais financiers	11,69%	10,17%	10,06%	1,52%	0,10%	1,63%	15,00%	1,00%	16,15%
Assurance véhicule	0,65%	0,62%	0,62%	0,02%	0,00%	0,02%	4,00%	0,00%	4,00%
Salaires	0,78%	0,65%	0,65%	0,13%	0,00%	0,13%	20,40%	0,00%	20,40%
2. Coûts variables	48,57%	36,57%	33,53%	12,00%	3,04%	15,04%	32,82%	9,05%	44,84%
Pneumatique	24,00%	20,34%	18,16%	3,66%	2,18%	5,84%	18,00%	12,00%	32,16%
Carburant	16,00%	8,29%	7,47%	7,71%	0,82%	8,53%	93,00%	11,00%	114,23%
Lubrifiant	0,41%	0,35%	0,32%	0,06%	0,03%	0,10%	18,00%	11,00%	30,98%
Entretien et réparation	3,70%	3,14%	3,14%	0,56%	0,00%	0,56%	18,00%	0,00%	18,00%
Frais de route	4,44%	4,44%	4,44%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
3. Frais généraux	9,09%	7,46%	6,86%	1,63%	0,60%	2,23%	21,91%	8,72%	32,54%
4. Coût d'exploitation	100%	82%	75%	18%	7%	25%	17,97%	8,02%	32,54%

Source : Consultant

VTTC – valeur toutes taxes comprises ; VHT – valeur hors taxes ; VCAF – valeur coût assurance fret

L'analyse de la structure du coût d'exploitation des camions occasion de 30 tonnes de charge utile fait ressortir l'influence de ses différentes composantes comme suit:

1°. Les charges fixes :

Les charges fixes représentent 42 à 47% du coût total. Les composantes les plus importantes de ces charges sont l'amortissement et les frais financiers, qui représentent à eux seuls les 94 à 97% des coûts fixes. On pourrait réduire ces postes en prolongeant la durée de vie des véhicules par l'acquisition de véhicules neufs, une meilleure exploitation de ces véhicules et la réduction de la fiscalité de porte, notamment les droits de douane.

Une autre façon de réduire les charges fixes est d'augmenter la production.

2°. Les charges variables :

Ces charges représentent 44 à 49% du coût total. Les composantes les plus importantes des charges variables sont les pneumatiques et le carburant, qui en représentent 74 à 82%.

Les frais de route, gonflés par des prélèvements illicites, représentent les 9 à 21% des charges variables. Ce qui est très important.

Les stratégies de réduction des charges variables sont entre autres :

- l'amélioration de l'état des routes qui réduit la consommation en pneumatiques,
- la réduction de la fiscalité de porte.
- la suppression des prélèvements illicites, sur les transporteurs, par la réduction des postes de contrôles routiers.

3°. La fiscalité :

La fiscalité sur les transports de marchandises a été suffisamment traité dans le chapitre III.3 relatif au régime fiscal appliqué aux transports qui a mis en évidence la forte pression fiscale appliquée au camionneur malien. Les recommandations y afférentes sont consignées dans le chapitre III.3.5. Les paramètres de fiscalité appliqués au transport sont rappelés ici dans le tableau 6.16 ci – après.

Tableau 6.16. Les paramètres de fiscalité sur le transport

Coûts	Porte	TVA
5.1. Coûts fixes		
Amortissement	12.00%	10.00%
Frais financiers	1.00%	15.00%
Assurance véhicule	0.00%	4.00%
Salaires hors charge sociale	0.00%	20.40%
5.2. Coûts variables		
Pneumatique	12.00%	18.00%
Carburant	11.00%	93.00%
Lubrifiant	11.00%	18.00%
Entretien et réparation	0.00%	18.00%
Frais de route.	0.00%	0.00%

Source : Consultant

Pour les charges variables, l'impôt spéciale sur certains produits (ISCP) est de 93% sur le carburant et alourdit énormément le coût du camionnage.

Pour les charges fixes, la fiscalité sur le salaire est lourde et donc pénalisante pour la compétitivité, car elle incite les transporteurs à ne pas déclarer une partie de leur personnel à la sécurité sociale pour échapper au paiement d'une telle taxe.

Par ailleurs, la fiscalité de porte alourdit les charges fixes. Les mesures de réduction de la fiscalité et partant du coût d'exploitation des véhicules permettant d'améliorer l'efficacité du camionnage sont, entre autres, les suivantes :

- réduire l'ISCP sur le gasoil ou affecter une partie du produit de l'ISCP au fonds de garantie des transporteurs pour le renouvellement de leur parc par des véhicules neufs.

Cependant, on pourrait également augmenter l'ISCP sur la gasoil de 93% à 128% comme déjà recommandé et les recettes supplémentaires estimées à 5,2 milliards de FCFA pourront être affectées au fonds de garantie des transporteurs comme précédemment évoqué.

- réduire la fiscalité sur les salaires ;
- réduire la fiscalité de porte, notamment les droits de douanes et affecter le produit correspondant au fonds de transport ou de garantie des transporteurs.

D'une manière générale, s'il apparaît que le coût du camionnage au Mali n'est pas particulièrement plus élevé que dans les autres pays de l'UEMOA, il n'empêche qu'il est très souvent cité parmi les coûts de facteur qui réduisent la compétitivité de l'économie malienne.

Mieux, les transporteurs se plaignent des coûts qu'ils supportent et par conséquent estiment à juste titre que les tarifs de transport ne sont pas rémunérateurs.

Il faut d'abord savoir que les coûts de transport comprennent à la fois les charges d'exploitation des véhicules et les charges occultes que constituent les sommes payées dans le cadre de tracasseries administratives et routières. Ensuite, les syndicats de transporteurs ont souvent souligné au cours des enquêtes, que les tarifs de transport dont se plaignent les chargeurs sont des tarifs rarement appliqués dans la réalité, la réalité étant en deçà des prix de comptabilité.

4°. Politiques de réduction des coûts

Les mesures de réduction du coût du camionnage partent des postes de dépenses tels qu'analysés dans la section précédente et se résument comme suit :

- améliorer l'état des infrastructures routières existantes et,
- développer le réseau d'infrastructures et d'équipements routiers par la construction de nouvelles routes;
Cette mesure est fondamentale dans la mesure où elle agit directement sur tous les facteurs déterminants du coût (durée de vie des véhicules et des pneus, km parcouru, consommation des pièces détachées, de carburant et de lubrifiant etc..)
- acquisition de véhicules neufs;
cette mesure, associée à la précédente permettra d'améliorer tous les indicateurs d'exploitation du parc actuel (taux d'utilisation, taux de disponibilité, production annuelle, durée de vie) à condition toutefois que la production du véhicule neuf soit suffisamment élevée pour justifier son acquisition par rapport au véhicule occasion.
- la création de véritables sociétés de transport dynamiques et plus compétitives;
la maîtrise des outils de gestion d'entreprise permettra une meilleure appréciation des coûts et des mécanismes du marché, donc une meilleure rentabilisation des opérations.
- réduction des impôts et particulièrement des impôts sur les véhicules ou sur le carburant (gas-oil). Les revenus de toute réduction de taxe pourraient être affectés à la création d'un fonds de transport permettant de financer ou de garantir l'acquisition de véhicules neufs.
- allègement des procédures administratives surtout au niveau des ports et réduction des postes de contrôles routiers.
Ces mesures permettront de réduire les prélèvements illicites qui grèvent les coûts et de réduire les durées d'attente permettant d'augmenter la production.
- Organiser le marché des transports par la création d'une bourse de frets;
Cette mesure permettra d'améliorer le niveau d'information des différents acteurs et d'améliorer la production globale des transports.

VII - LA COMPÉTITIVITÉ DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT DE LA FILIÈRE COTON

VII.1. OFFRE DE TRANSPORT DU COTON

1. Les infrastructures routières

Le réseau des pistes répertoriées dans les zones CMDT (Mali – Sud et Kita) est estimé à 16000 km, dont 1820 km ont été aménagés depuis les années 1992 – 1993 (1200km dans la zone Mali-Sud et 620km dans la zone Kita).

L'état général des pistes aménagées est mauvais dans la mesure où elles n'ont bénéficié d'aucun entretien périodique depuis leur construction ; seul l'entretien courant sommaire est réalisé annuellement par les Brigades régionales de la CMDT.

Le mauvais état du réseau routier en général et particulièrement des pistes constitue un handicap majeur dans la compétitivité de la filière coton, car il renchérit les coûts de transport de ramassage des champs vers les usines.

2. Le parc de transport

Transport de ramassage du coton graine :

En 2000, l'effectif du parc de transport du coton graine des champs aux usines d'égrainage était de 312 unités, dont 130 pour la CMDT (42%) et 182 pour les transporteurs privés (58%) comme l'indique le tableau 7.1 ci-après.

Tableau 7.1. Répartition du parc de véhicules de transport de la filière coton en 2000

	Parc CMDT			Parc privé			Total parc
	Caisses fixes	Polybenne RVI	Total CMDT	CMDT	OHVN	Total privé	
Division Fana	32	15	47	20	63	83	130
□ Fana	5		5	12	26	38	43
□ Dioila		12	12				12
□ Ségou				8		8	8
□ Bamako					24	24	24
□ Kita	27	3	30		13	13	43
Division Koutiala	8	26	34	47	0	47	81
□ Koutiala 1							
□ Koutiala 2							
□ Koutiala 3	6	7	13	31		31	44
□ Koutiala 4		14	14				14
□ Karangana		5	5	9		9	14
□ Kimparana	2		2	7		7	9
Division Sikasso	0	49	49	39	13	52	101
□ Kignan		13	13				13
□ Sikasso 1				25		25	25
□ Sikasso 2		8	8				8
□ Koumantou		12	12	2		2	14
□ Bougouni 1				12	13	25	25
□ Bougouni 2		16	16				16
Total	40	90	130	106	76	182	312

Source : CMDT

Le parc CMDT est relativement en bon état. Par contre, le parc privé constitué de vieux camions est généralement en mauvais état. En plus, pour le parc privé, il se pose un problème réel de ravitaillement des usines, car le type de véhicules utilisés n'est pas adaptés aux équipements modernes de réception des usines (aspiration, tapis-modules).

La capacité moyenne des camions CMDT est de 18 tonnes contre 9 tonnes pour les privés. La capacité totale disponible du parc est de 3978 tonnes par jour dont 2340 tonnes pour le parc CMDT et 1638 tonnes pour le parc privé. La capacité offerte est de 827 mille tonnes par an pour un taux de chargement moyen de 0,57. La distance moyenne de transport est de 93 km pour les camions CMDT et de 218 km pour les camions privés.

Le nombre de rotations par jour pendant la période de campagne qui dure environ 3 mois est de 1,5 pour les camions CMDT et de 0,6 pour les camions privés.

Le taux de chargement est de 0,57.

Le tarif pratiqué est de 65 FCFA /Tkm.

Transport du coton fibre :

En 2000, le parc de transport du coton fibre des usines aux ports d'Abidjan ou de Lomé et d'extraportage des usines aux gares ferroviaires est le parc national privé de semi-remorque pour le transport solide déjà présenté dans le chapitre IV.

L'effectif du parc de semi-remorque en 2000 correspond à celle du parc national qui est de 1712 unités assez vieilles et en mauvais état.

Le taux de chargement pour les véhicules affectés au transport de la fibre coton est de 100%. A l'allée les camions sont remplis de coton et au retour de marchandises importées.

Le nombre de rotation est de 1 à 1,5 par mois maximum.

VII.2. DEMANDE DE TRANSPORTS DU COTON

En 2000, la demande totale et satisfaite de coton graine, de la fibre et de la graine de coton est de 834 mille tonnes (212 millions de tkm). Elle est détaillée par région dans le tableau 7.2 ci – après.

Tableau 7.2 : Demande totale et satisfaite de coton graine + fibre + graine de coton

Destination	Unité	Kayes	Kro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tblou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine	10 ³ T	36,92	21,78	-	-	-	-	-	-	-	-	58,70
	10 ⁶ Tkm	3,11	1,31	-	-	-	-	-	-	-	-	4,42
Kayes	10 ³ T	-	130,910	63,102	-	-	-	-	-	-	-	194,012
	10 ⁶ Tkm	-	16,090	6,66	-	-	-	-	-	-	-	22,75
Koulikoro	10 ³ T	-	17,111	11,89	-	-	-	-	-	-	-	29,001
	10 ⁶ Tkm	-	1,030	0,120	-	-	-	-	-	-	-	1,15
Bamako	10 ³ T	-	48,24	-	284,10	26,98	0,82	-	-	-	112,08	472,22
	10 ⁶ Tkm	-	11,54	-	31,05	1,94	0,292	-	-	-	107,29	152,112
Sikasso	10 ³ T	-	1,33	1,23	43,788	8,23	-	-	-	-	25,14	79,71
	10 ⁶ Tkm	-	0,106	0,270	3,42	0,592	-	-	-	-	25,98	31,368
Ségou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Mopti	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total	10 ³ T	36,92	219,371	76,222	327,88	35,21	0,82	0	0	0	137,22	833,643
	10 ⁶ Tkm	3,11	30,076	7,05	34,17	2,532	0,292	-	-	-	134,27	211,80
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T	36,92	219,371	76,222	327,88	35,21	0,82	0	0	0	137,22	833,643
	10 ⁶ Tkm	3,11	30,076	7,05	34,17	2,532	0,292	-	-	-	134,27	211,80

Source : Consultant

1. Coton graine

La production de coton graine était de 469000 tonnes en 2000, 243000 tonnes en 2001 et 574000 tonnes en 2002. Au cours des trois (3) dernières années elle a augmenté au taux moyen de 2% par an, avec une baisse en 2001 (243000 tonnes) due à la grève des paysans qui se plaignaient du prix de coton non rémunérateur au producteur.

La production pour la prochaine campagne 2002/ 2003 est estimée à plus de 600 000 tonnes.

Cette production est évacuée des champs vers les usines d'égrainage.

2. Coton fibre

En 2000, la production du coton fibre était de 197000 tonnes. Tout comme la production du coton graine, elle a augmenté au cours des trois (3) dernières années au taux moyen annuel de 2% avec un chute en 2001.

Pour la campagne 2002/2003, elle est estimée à plus de 250 000 tonnes.

Cette production est évacuée des usines vers les ports d'Abidjan et de Lomé par route et de Dakar par route jusqu'aux gares ferroviaires et par la voie ferrée ensuite.

VII-3. LA CHAÎNE DE TRANSPORT DU COTON

1. Les Différents maillons de la chaîne

La chaîne de transport du coton est composée des maillons suivants :

Maillon national :

- Transports routier des champs aux usines d'égrainage pour le coton-graine ;

Maillon international

- Transport routier du coton-fibre des usines de Karangana, kimparana, Koutiala, Sikasso, Kignan, Koumantou et Bougouni aux 2 ports d'Abidjan et de Lomé et de ces ports aux ports maritimes de destination.
- Transport routier de coton fibre des usines de Bougouni, Dioila, Ségou et Fana a la gare ferroviaire de Bamako (extraportage) et transport ferroviaire de Bamako au port de Dakar et de ce port aux ports maritimes de destination.

Sur le maillon national et pour la campagne 2000, 469 000 tonnes de coton graine ont été transportées au tarif de 65 Fcfa/Tkm pour le parc privé et pour le parc CMDT, le coût d'exploitation des véhicules est évalué à 70 Fcfa/Tkm.

Sur le maillon international, une clé de répartition du volume transporté est faite entre les deux ports principaux, dont 75% pour le port d'Abidjan et 25% pour le port de Dakar.

Deux systèmes de transport sont appliqués : par conteneurisation (25%) et conventionnel ou en vrac (75%).

Pour la campagne 2000, 197000 tonnes de coton fibre devraient être évacuées sur 12 mois, soit en moyenne 16400 tonnes par mois ; dont 147750 tonnes pour le port d'Abidjan et 49250 tonnes pour le port de Dakar.

Cependant, compte tenu de la morosité actuelle des cours du coton sur le marché international, les partenaires étrangers de la CMDT n'ont pas respecté les échéances initialement fixées pour l'évacuation du coton du port d'Abidjan aux ports destinataires.

Cette situation a créé un engorgement de l'espace des entrepôts maliens à Abidjan (EMACI), la capacité de stockage des magasins de la CMDT (50000T) ayant été dépassée. Des dispositions seraient en cours pour régler ce problème ponctuel.

En faisant une balance entre l'offre et la demande de transport coton, on constate que l'offre et la demande actuelles s'équilibrent autour de 800 000 tonnes par an.

2. La durée de la chaîne de transport.

La durée de la chaîne de transport coton est la suivante :

Chaîne Ivoirienne (port d'Abidjan)

- chargement et transport du coton graine aux usines – 1 jour
- chargement à l'usine – 1 jour et 3 à 4 jours pour les transports groupés
- transport sur Abidjan – 3 à 7 jours.
- déchargement au port – 1 à 7 jours (1 jour pour les conteneurs faciles à charger et à décharger et 7 jours pour les camions à ridelle chargés en vrac)
- chargement au port maritime et de déchargement au port destinataire – 20 à 30 jours.

La durée globale de la chaîne est de 10 à 15 jours pour le transport terrestre (routier) et de 20 à 30 jours pour le transport maritime.

chaîne togolaise (port de Lomé)

La durée est la même que pour la chaîne Ivoirienne.

chaîne Sénégalaise (port de Dakar)

- chargement et transport du coton graine aux usines – 1 jour
- chargement du coton fibre à l'usine – 1 jour
- transport sur la gare ferroviaire de Bamako (extraportage) – 1 jour
- déchargement et embarquement sur wagons – 7 jours ou plus
- transport sur Dakar – 3 à 7 jours
- déchargement au port – 1 à 7 jours
- chargement sur navire, transports maritime et déchargement au port destinataire 20 à 30 jours.

La durée totale de la chaîne est de 15 à 25 jours pour le transport terrestre et 20 à 30 jours pour le transport maritime.

3. Les Tarifs de transports

Les tarifs actuellement appliqués résultent de négociations ou d'appels d'offres entre la CMDT et les transporteurs.

Pour la campagne 2001/2002, les tarifs négociés sont les suivants :

- transport routier du coton graine : 65 FCFA/Tkm pour le parc privé
- transport routier du coton fibre (axes Abidjan et Lomé) 28,5 FCFA/Tkm pour les conteneurs et 28 F/Tkm pour les transports conventionnels.
- extraportage (usines à la gare ferroviaire de Bamako) = 40 FCFA/Tkm (distance moyenne de transport 200 km).
- Transport ferroviaire du coton fibre = 24,4 FCFA/T km.

VII.4. LES COÛTS GÉNÉRALISÉS DE TRANSPORT DE LA FILIÈRE COTON

a. Les coûts de transports

Pour les transports routiers, les coûts estimés sont les suivants :

- transport routier coton-graine sur pistes améliorées et routes en terre passables : 110 à 115 FCFA/ Tkm pour des camions occasion de 15 à 20 tonnes de charge utile produisant 20000 à 15000 km par an et plus de 200 FCFA/T Km pour 5000 km par an. La CMDT estime son coût à 70 Fcfa/Tkm
- Transport routier coton fibre sur route bitumée (axe Abidjan ou Lomé) : 29 à 32 FCFA/ Tkm pour des semi-remorques de 30T de charge utile et pour une production annuelle de 60000 km.
- Transport routier d'extraportage du coton-fibre sur route bitumée : 36 FCFA/T km pour les camions occasion de 20 tonnes de charge utile et pour une production annuelle de 36000 km.
- Transport ferroviaire = 40,5 FCFA/T km en moyenne.

Cependant, il faut préciser, que les frais de transport terrestre jusqu'aux ports sont à la charge de la CMDT; alors que les frais de transport maritime sont à la charge des clients de la CMDT, le coton étant vendu FOB Abidjan ou Dakar par la CMDT.

Les coûts généralisés des transports pour les deux axes principaux (Abidjan et Dakar) sont donnés dans le Tableau 7.2 ci-après :

Tableau 7.2. Coût global de transport du coton

Rubrique	Abidjan		Dakar		Rapport
	Fcfa/Tonne	%total	Fcfa/Tonne	%total	Dakar/Abidj
Transport terrestre	45 710	36,2%	58 634 ⁽¹⁾	40,72%	1,28
Charges de transit	350	0,28%	7 440	5,17%	21,3
Sous total :	46060	36,47	66 074	45,89	1,43
Transit port	8 473	6,7%	8 473	5,88%	1,0
Entreposage	1200	0,95%	1 700	1,18%	1,42
Coût d'inventaire	50	0,04%	50	0,04%	1,04
Pertes et dommages	4 375	3,46%	1 540	1,07%	0,35
Charges portuaires	90	0,07%	90	0,06%	1,0
Sous total :	14 188	11,23%	11 853	8,23%	0,84
Fret maritime	65 250	51,67%	65 250	45,32%	1,0
Charges de transit	800	0,63%	800	0,56%	1,0
Sous Total :	66 050	52,30%	66 050	45,88%	1,0
TOTAL	126 298	100%	143 977	100%	1,14

(1) - transport routier = 13710 FCFA/tonne

Source: Consultant/CMDT

De ce tableau, il ressort les remarques suivants :

Sur l'axe Abidjan, le transport routier représente environ 37% des coûts totaux de transports, le transport maritime 52% et les frais portuaires 11%.

Sur l'axe Dakar, le transport routier représente environ 10% des coûts totaux de transport, le transport ferroviaire 36%, le transport maritime 46 % et les frais portuaires 8%.

Les coûts généralisés sont plus élevés par Dakar que par Abidjan de 14% à cause, principalement du coût actuel du transport ferroviaire qui est 30% plus élevé que celui du transport routier (route bitumée) ; d'où la préférence de l'axe Abidjan et récemment Lomé à cause des problèmes rencontrés par les Régies des Chemins de Fer.

Les frais d'approche (transport terrestre et frais portuaires) représentent 49% des coûts totaux de transports par l'axe Dakar et 47% par l'axe Abidjan.

Les postes les plus importants de la structure des coûts généralisés sont donc les transports terrestres et maritimes qui représentent à eux deux, près de 90% des coûts totaux de transport, les 10% restants revenant aux frais portuaires.

Pour les frais portuaires, le poste dominant est le transit, qui représente 60% du total.

Toute politique de réduction des coûts généralisés passe donc nécessairement par la réduction des coûts des transports terrestres et maritimes.

Actuellement, la part des coûts de transports sur le prix du coton (670 000 FCFA la tonne) est de 19% pour l'axe Abidjan et 22% pour l'axe Dakar.

b. Les problèmes rencontrés :

Les problèmes de camionnages rencontrés sont les mêmes que pour le transport national; la CMDT n'étant qu'un cas particulier. Toutefois, les problèmes spécifiques de la CMDT se présentent comme suit :

- faible niveau des tarifs de transport pour le coton graine, lequel ne stimule pas les transporteurs privés à aller dans cette filière.
- Difficultés et retards dans l'acheminement du coton fibre à cause de l'insuffisance de véhicules et de wagons fiables et des longs délais d'attente.
- Engorgement des espaces portuaires maliens à cause de la mauvaise programmation des évacuations par les clients de la CMDT.

c. Les mesures de réduction des coûts généralisés :

Axe Abidjan :

- améliorer l'état des pistes et des véhicules de collecte du coton;
- professionnaliser la profession des transporteurs, par la création des Sociétés des transports performantes;
- faciliter l'accès aux crédits pour l'acquisition et l'exploitation des véhicules;
- réduire les frais portuaires, par la réduction du délai de stockage aux ports et l'accélération de l'évacuation du coton fibre et la réduction des frais de transit;
- éliminer les tracasseries routières;
- élaborer un barème de prix incitateurs de transport du coton;
- créer une bourse spéciale de frets de coton en impliquant les opérateurs économiques de la zone UEMOA;
- réduire les coûts maritimes par des appels de concurrence entre les différents armateurs.

Axe Dakar :

- les mêmes mesures sont ici valables pour les maillons routier et maritime
- pour le maillon ferroviaire, il faut améliorer la productivité du transport marchandises. L'appel d'offre relatif à la privatisation de cette filière est en cours d'analyse.
- soutien financier à la régie pour amortir ses charges fixes notamment. Ce soutien peut être fait sous forme de subvention de l'état ou à travers le fonds de péréquation des transports à créer.
- Par ailleurs, l'entretien du matériel existant (traction et wagons) est nécessaire.

VIII. PLAN D'ACTION DES MESURES PROPOSEES

VIII.1. LES INDICATEURS DE PERFORMANCES

Les principaux indicateurs de performance du camionnage malien sont :

- le taux de remplissage ou de parcours en charge;
- le taux de chargement des véhicules sur les principaux axes empruntés;
- le coefficient d'utilisation du matériel roulant;
- le kilométrage annuel parcouru.
- le taux de marge commerciale.

A part le taux de marge commerciale, tous les autres indicateurs de performance du camionnage au Mali ont été définis au chapitre IV.1.3.

1° - Taux de marge Commerciale :

Le taux de marge commerciale est le rapport de la différence entre le tarif et le coût (TTC) de transport sur le tarif multiplié par 100.

Sur la base des coûts d'exploitation calculés, les taux de marge commerciale des différentes catégories de véhicules pour les catégories de route retenues et pour les productions annuelles pratiquées sont donnés dans le tableau 8.1 ci – après.

Tableau 8.1 : Taux de marge commerciale

Rubrique	Routes bitumées (Q0)						Routes en terre macadam (Q2)						Pistes (Q4)					
	30	25	20	15	10	5	30	25	20	15	10	5	30	25	20	15	10	
Charge utile (tonnes)	36	36	36	36	36	36	50	50	50	50	50	75	75	75	75	75	75	
Tarif (FCA/TKM)	10	10	10	10	10	10	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	3	
Durée de vie du véhicule neuf (ans)	5	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	
Durée de vie du véhicule d'occasion (ans)	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000	60 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	
Kilométrage annuel neuf	+10,3	+11,7	+9,2	+2,4	-33,8	-13,8	-11,6	-13,2	-22,5	-69,4	-48,8	-44,0	-43,1	-57,0	-115,4	-57,0	-115,4	
Taux de marge commerciale neuf %	+19,6	+20,3	+20,2	+20,4	+4,16	+1,6	+1,7	+4,9	+5,8	-23,0	-17,2	-22,3	-16,0	-12,5	-47,8	-12,5	-47,8	
Taux de marge commerciale occasion %	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	25 600	25 000	25 000	25 000	25 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	
Kilométrage annuel occasion	-35,0	-34,5	-34,6	-46,3	-100,0	-52,6	-51,0	-50,5	-64,0	-125,7	-102,7	-109,8	-101,2	-121,8	-201,2	-121,8	-201,2	
Taux de marge commerciale neuf %	-12,9	-14,9	-9,9	-6,9	-46,0	-26,0	-28,3	-31,3	-17,2	-49,6	-59,7	-68,4	-54,9	-47,6	-84,0	-47,6	-84,0	
Taux de marge commerciale occasion %																		

Source : Consultant

De ce tableau, il ressort que pour les:

- véhicules neufs : pour les productions annuelles pratiquées, leur marge commerciale est positive pour les véhicules neufs sur routes bitumées en bon état sauf pour les 10 tonnes et négative sur les autres catégories routières. Cependant, si un véhicule neuf arrivait à atteindre les performances d'un véhicule neuf, sa marge serait positive sur les routes bitumées et en terre moderne en bon état sauf pour les 10 tonnes et négative sur les pistes pour toutes les catégories de véhicule.
- véhicules occasion : pour les productions annuelles pratiquées, leur marge commerciale est négative sur toutes les catégories routières, certes à un degré moindre que les véhicules neufs pratiquant les mêmes productions.

Par ailleurs, les enquêtes (transporteurs et chargeurs) ont permis d'estimer les marges commerciales, relativement importantes pour les transporteurs, de l'ordre de 20% en moyenne et pour une marge médiane de 12%. La marge commerciale des chargeurs estimée à 15% peut cacher des difficultés réelles d'appréciation de leurs marges dès lors que leurs chiffres d'affaires sont réalisés ailleurs, hors de l'activité de transport. Le résultat des enquêtes est donné dans le tableau 8. ci-après :

Tableau 8.2 : Répartition de la marge commerciale

Groupe	Transporteur			Chargeur		
	%	% Cumulé	Taux	%	% Cumulé	Taux
≤ 5%	33%	33%		26%	26%	
5 – 10%	15%	48%		21%	47%	
10 – 20%	14%	62%		26%	74%	
> 20%	38%	100%		26%	100%	
Moyenne			19.67%			15.50%
Médiane			12.00%			8.25%

Source : Consultant

Cependant, Il est presque évident que les marges déclarées par les transporteurs sont trop optimistes pour être vraies car elles correspondent aux marges des véhicules occasion de 15 à 30 tonnes sur routes bitumées avec des performances de véhicules neufs. Elles doivent être par conséquent considérées comme des exceptions.

Par ailleurs, l'on sait que les transporteurs apprécient très mal leur marge à cause de l'absence totale d'outils de gestion qui caractérise leur comportement. En effet, les transporteurs opérant généralement à perte et le renouvellement du matériel ne se faisant pas à temps ou pas du tout, les marges déclarées correspondraient plutôt à la part de l'amortissement dans le coût d'exploitation des véhicules.

Ce qui expliquerait le vieillissement chronique du matériel et son mauvais entretien.

Concernant les chargeurs, qui sont généralement des commerçants, leur marge sur le transport est diluée dans la marge totale sur l'ensemble de leurs opérations, dont l'activité transport ne constitue qu'une faible partie.

2° - Les autres indicateurs de performance

Les autres indicateurs de performance du parc de camionnage sont présentés dans le tableau 8.3 ci-après.

Tableau- 8.3 : Autres indicateurs de performance du parc de camionnage

Désignation Transport	Indicateurs				
	Taux chargt %	Taux Utilist %	Nombre rotation an	Kilométrage Annuel parcouru	Distance moyenne transport (km)
1. Transport international					
1.1. Transport de solides Semi-remorque 30T	60- 65	67 – 83	12 - 36	60 000 – 90 000	1 250
1.2. Transport de liquides Semi-remorque 30T	50	67 - 83	12 -36	60 000 –90 000	1 250
2. Transport national					
2.1. Transport de solides Camions 20 – 25T	50 – 100	67 – 83	24 – 36	20 000 – 30 000	400
Semi remorque 30T	50 – 100	67 – 83	24 – 36	20 000 – 30 000	400
2.2. Transport de liquides Camion 20-25 T	50	67 – 83	24 – 36	20 000 – 30 000	400
Semi-remorques 30T	50	67 – 83	24 - 36	20 000 – 30 000	400
3. Transport régional					
3.1. Transport de solides Camion 10-20T	60 -100	67 – 83	50 - 100	12000 –24 000	75 – 100
3.2. Transport de liquides Camions 10 – 20T	50	67 - 83	50	7 500 – 10 000	75 – 100

Source : Consultant/enquêtes.

N.B. : Les indicateurs les plus bas correspondent aux véhicules d'occasion.

D'une manière générale, les performances actuelles du camionnage au Mali sont faibles, mettant ainsi en évidence l'inefficacité du transport actuel, le parc actif solide étant sous employé à plus de 50%.

VIII.2. PLAN D'ACTION DES MESURES PROPOSEES

Pour la relance de l'activité de transport de camionnage au Mali, les mesures proposées à court terme, moyen et long termes sont présentées dans le tableau 8.4 ci- après.

Tableau-8.4 : Plan d'action des mesures proposées

MESURES	ECHÉANCES	RESPONSABLE
A- MESURES A COURT TERME		
1. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE		
1.1. Etude de la restructuration DNT	2002	DNT/MET/MIC/MEF
1.2. Elaboration de l'arrêté fixant les conditions de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle de transporteur routier.	2002	DNT/ MET/MEF
1.3. Mise en place nouvelle structure de la DNTP	2003	DNTP/ MET/MEF
1.4. Etude création de l'AGEROUTE	2003	DNTP/ MET/MEF
1.5. Etude d'un programme d'assistance dans le fonctionnement des pèses-essieux	2003	DNT/ MET/DNTP
2. OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORTS		
2.1. Etude classification réseau routier du Mali	2002	DNTP/MET
2.2. Etude programme pluriannuel d'entretien routier	2002	DNTP/MET
2.3. Etude d'un plan de transport du Mali	2002 - 2003	DNT/ MET /SYNDT
2.4. Etude du renouvellement du parc de camionnage au Mali	2002 – 2003	DNT/ MET /SYNDT
2.5. Etude du transfert des gares ferroviaires à Kati	2003	DNT/ MET/RCFM
3. ORGANISATION DE LA PROFESSION		
3.1. Etude de la création d'une bourse de frets	2002 – 2003	DNT/ MET/MEF/SY
3.2. Etude de la création d'un fonds de transports	2002 – 2003	DNT/ MET/MEF/SY
3.3. Etude d'un plan de formation des transporteurs et chargeurs dans les techniques de gestion d'entreprise	2002 – 2003	DNT/ MET //SYN
3.4. Etude de la création d'un fonds de péréquation des transports	2002 – 2003	DNTP/ MET /MFC
3.5. Etude de la réglementation de la profession des intermédiaires de transports	2002 -- 2003	DNT/MET/MIC
3.6. Elaboration d'un programme de sensibilisation continue des transporteurs	2002	DNT/MET/SYND
4. COUTS ET TARIFS DE TRANSPORTS		
4.1. Etude d'un barème de tarification du transport de camionnage.	2002 - 2003	DNT/MIC/MEF/SYN
5. FILIERE COTON		
5.1. Etude de la création d'un barème de tarifs de transport coton	2002 – 2003	DNT/CMDT/MET/M DR/MEF/MIC/SYND

B- MESURES A MOYEN TERME		
1. CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE		
1.1. Mise en place des nouvelles structures de la DNT	2003	DNT/MET
1.2. Mise en place de l'AGEROUTE	2003	DNT/MET/MEF
1.3. Mise en place de l'assistance pour le fonctionnement des peses-essieux	2003	DNT/MIC/DNT/MET
2. OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORTS		
2.1. Application de la nouvelle classification des routes	2003	DNT/MET
2.2. Application programme pluriannuel d'entretien routier	2003	DNT/MET
2.3. Application du nouveau plan de transport	2003	DNT/DNT/MIC/
2.4. Application nouvelle politique de renouvellement du parc de camionnage	2003	MET DNT/MIC/MET/MEF/ SYNDICATS
2.5. Transfert des gares ferroviaires à Kati	2003-2004	DNT/MET/RCFM
3. ORGANISATION DE LA PROFESSION		
3.1. Mise en place de la nouvelle de bourse de frets	2003	DNT/MIC/MEF/SYND
3.2. Mise en place du nouveau fonds de transports	2003	DNT/MIC/MEF/SYND
3.3. Application du plan de formation des transporteurs et chargeurs	2003	DNT/MIC/SYND
3.4. Mise en place du nouveau fonds de péréquation des transports	2003	DNT/MIC/MEF/SYND
3.5. Application de la nouvelle réglementation de la profession des intermédiaires	2003	DNT/MIC/MEF/SYND
3.6. Application programme de sensibilisation continue	2003	DNT/MIC/SYND
4. COUTS ET TARIFS DE TRANSPORTS		
4.1. Application du nouveau barème des tarifs de transport de camionnage	2003 - 2004	DNT/MIC/MEF/SYND
5. FILIERE COTON		
5.1. Application du nouveau barème des tarifs de transport coton	2003	DNT/CMDT/MIC/MEF/ MDR/SYNDICATS
C. MESURES A LONG		
Suivi – Evaluations des mesures Appliquées	2004 et après	Tous services

Source : Consultant

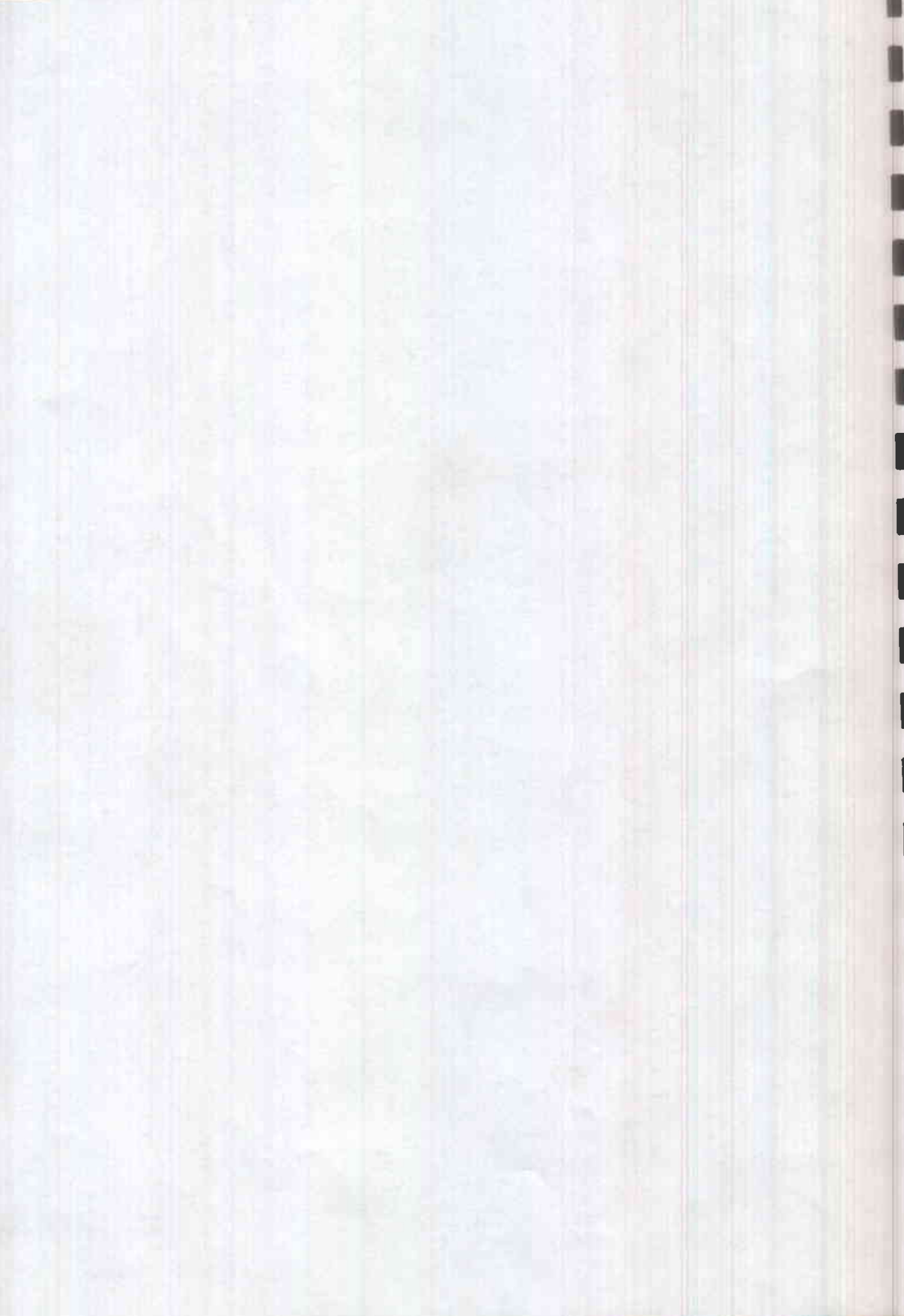
IX. CONCLUSION GENERALE

La présente étude a permis de dégager les problèmes que rencontre actuellement le camionnage au Mali. Ces problèmes touchent tous les aspects du camionnage qu'il soit institutionnel, réglementaire, organisationnel ou financier. L'application des mesures proposées pour résoudre ces problèmes permettra certainement de relancer à terme le camionnage au Mali, gage de tout développement durable de ce vaste pays continental dans le nouveau contexte de la mondialisation de l'économie.

ANNEXES

ANNEXE - 1

TERMES DE REFERENCE



Questionnaire Transporteur

Transporteur: société ou en nom individuel

Raison sociale Statut Niveau d'instruction du chef d'entreprise

Nombre d'employés :

Chauffeurs Apprentis Convoyeurs Employés de bureau Autres (?)

Charges salariales:

Salaire brut total Charges patronales Masse salariale

Syndicat d'affiliation:

Nom du syndicat Poste occupé Cotisation syndicale

Durée de vie moyenne:

Pneu neuf Pneu d'occasion Kilométrage entre 2 vidanges

Charges annuelles:

Entretien-réparation

Impôts et taxes dont :
Patente TTR

Mode et lieu d'achat des pièces détachées:

Au comptant Crédit-fournisseur Autres (?)

Chiffre d'affaires annuel

Taux de marge commerciale

Principales contraintes à l'amélioration

Principaux projets en cours de réalisation

Principaux appuis attendus de

Tableau 1. Nombre de véhicules

		Camions	Semi-remorque	Remorque	Citerne	*(préciser)	Total parc
Age du véhicule	< 5 ans						
	5 - 10 ans						
	> 10 ans						
Marque							
Tommege Intrage							
Marché d'acquisition	Local						
	U MOA						
	Autres						
État d'acquisition	Neuf						
	< 5 ans						
	5 - 10 ans						
	> 10 ans						
Mode d'acquisition	Héritage						
	Fds propres						
	Prêt bancaire						
	"travail payé"						
	*(autres)						
Durée restante	> 10 ans						
	5 - 10 ans						
	< 5 ans						
Total							

* Pour chaque mode d'acquisition, indiquer les difficultés y afférentes e.g. taux d'intérêt, délai de remboursement, etc. :

- Héritage
- Fds propres
- Prêt bancaire
- "travail payé"
- Autres (préciser)

Tableau 2. Situation par axes

		Axe 1 (%)	Axe 2 (%)	Axe 3 (%)	Axe 4 (%)	Total
Distance (km)						
Catégorie de route	Bitumée					
	Moderne					
	Piste améliorée					
	Piste saisonnière					
État de la route	Bon					
	Passable					
	Mauvais					
Nombre de jours en attente de chargement						
Nombre de rotations par mois						
Taux moyen de chargement par voyage						
Consommation de carburant						
Consommation d'huile par vidange						
Droit de stationnement						
Nombre de postes de contrôle						
Montant payé à chaque poste de contrôle						
Tarif de transport du produit	1					
	2					
	3					
	4					
Nombre de rotations par mois						
Mode obtention du fret	Direct					
	Par syndicat					
	Par autres intermédiaires (?)					
Critères de choix du chargeur	Premier venu					
	Familial/reliations					
	Expérience					
	Tarif					
	Autres (?)					

Mode de tarification	Preneur de prix					
	Négociation					
	Syndical					
	Autres ()					
Prix d'achat d'un pneu neuf par véhicule	< 10 tonnes					
	10 - 25 tonnes					
	> 25 ans					
	Citerne					
Prix d'achat d'un pneu occasion par véhicule	< 10 tonnes					
	10 - 25 tonnes					
	> 25 ans					
	Citerne					
Lieu d'achat des pneus						
Frais de route						

Questionnaire Chargeur

Chargeur: société ou en nom individuel:

Raison sociale Statut Activité principale

Syndicat d'affiliation:

Nom du syndicat Poste occupé Cotisation syndicale

Chiffre d'affaires annuel Taux de marge commerciale

Principaux appuis attendus de

Tableau 1. Filière coton

		Ramassage	Evacuation	Total
Volume transporté	Coton graine			
	Coton fibre			
	Graine de coton			
	Huile			
	Textile			
	Tourteau			
	Aliment bétail			
	Savon			
	Autres (?)			
Taux de transport	Coton graine			
	Coton fibre			
	Graine de coton			
	Huile			
	Textile			
	Tourteau			
	Aliment bétail			
	Savon			
	Autres (?)			
Charges	Stockage			
	Manutention			
	Egrenage			
	Conditionnement			
	Autres (?)			
Total				

Tableau 2. Situation par axe

		Axe 1 (%)	Axe 2 (%)	Axe 3 (%)	Axe 4 (%)	Total
Etat de la route	Bon					
	Passable					
	Mauvais					
Nombre de jours en attente de camion						
Volume transporté par produit par voyage	0					
	1					
	2					
	3					
Volume transporté pour compte propre	0					
	1					
	2					
	3					
Volume transporté pour compte propre						
Facilité transport du produit	0					
	1					
	2					
	3					
Critères de choix du transporteur	Premier venu					
	Familial relations					
	Expérience					
	Tarif					
	Autres (?)					
Mode de tarification	Preneur de prix					
	Négociation					
	Syndicat					
	Autres (?)					
Total						

ANNEXE - 3

CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE

ANNEXE 3.1- Réglementation nationale

- Loi n°92-002 du 27 août 1992 portant Code du Commerce régissant entre autres le contrat de transport ;
- Loi n°68-11/AN-RM du 17 février 1968 instituant obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres ;
- Loi n°90-08/AN-RM du 13 février 1990 portant modification du Code Général des Impôts et Affectation du produit de la taxe sur les transports routiers ;
- Ordonnance n°92-046/P-CTSP du 05 juin 1992 portant création du **Droit de Traversée Routière** ;
- Loi n°99-004 du 02 mars 1999 régissant la circulation routière ;
- Loi n°00-043 du 07 juillet 2000 régissant la profession de transporteur routier ;
- Ordonnance n°99-036/P-RM du 23 septembre 1999 portant création du Conseil Malien des Chargeurs ;
- Décret n°134/P-RM du 26 mars 1999 fixant les conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules ;
- Décret n°00-503/P-RM du 16 octobre 2000 fixant les modalités d'application de la loi n°00-043 du 07 juillet 2000 régissant la profession de transporteur routier ;
- Décret n°92-189/P-CTSP du 05 juin 1992 portant organisation du contrôle routier en République du Mali ;
- Décret n°92-190/P-CTSP du 05 juin 1992 portant organisation et les modalités de gestion du Fonds du Droit de Traversée Routière ;
- Décret n°92-243/P-RM du 15 décembre 1992 fixant les modalités d'indemnisation des dommages corporels résultant des accidents causés par les véhicules terrestres à moteur ;
- Décret n°93-442/P-RM du 10 décembre 1993 portant modification du Décret n°202/PG-RM du 24 septembre 1982 portant Code de la Route ;
- Décret n°94-181/PM-RM du 11 mai 1994 instituant les taxes des prestations de la Direction Nationale des Transports et des services régionaux et subrégionaux ;
- Arrêté interministériel n°78-06/MFC-MTTP du 06 janvier 1978 portant fixation des droits d'immobilisation et de retard des transports routiers de marchandises et produits ;
- Arrêté interministériel n°88-1774/MTTP-MDN du 05 avril 1988 interdisant les transports mixtes sur certains axes routiers de la République du Mali ;
- Arrêté n°89-45/DB du 10 juin 1989 portant création d'Autogares et de parkings dans le District de Bamako ;
- Arrêté n°00-1351/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant le détail des règles générales

d'immatriculation des véhicules ;

- Arrêté n°00-1352/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant le détail des règles de réception des véhicules ;
 - Arrêté n°00-1357/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant les conditions d'indépendance et d'efficacité du freinage des véhicules automobiles et leurs remorques ;
 - Arrêté n°00-1359/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant le détail des règles applicables aux visites techniques des véhicules ;
 - Arrêté n°00-1300/MICT-SG du 09 2000 fixant les formalités administratives d'immatriculation des véhicules ;
 - Arrêté n°00-1362/MICT-SG du 09 mai 2000 fixant les détails des règles applicables aux poids des véhicules ;
 - Arrêté n°00-1363/MICT-SG fixant les détails des règles applicables aux gabarits des véhicules ;
 - Arrêté interministériel n°99-2475/MTTP-MATS-MF du 25 octobre 1999 fixant les modalités de contrôle de la charge à l'essieu des véhicules ;
 - Arrêté interministériel n°00-1565/MICT-MEATEU du 23 mai 2000 fixant les conditions d'établissement, les lieux et la garde des barrières de pluie ;
 - Arrêté interministériel n°00-1876 du 26 mai 2000 fixant les conditions de signalisation des routes ;
 - Arrêté n°00-1518/MICT-SG du 13 septembre 2000 fixant les conditions de présignalisation des routes ;
 - Arrêté interministériel n°00-2797/MICT-MEF-MSPC-SG du 13 octobre 2000 fixant les taux des amendes forfaitaires en matière de circulation routière ;
 - Arrêté interministériel n°00-2911/MICT-MSPC du 27 octobre 2000 fixant les conditions de port de la ceinture de sécurité ;
 - Arrêté n°02-1267/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités de délivrance de l'attestation de capacité professionnelle ;
 - Arrêté n°02-1268/MICT-SG du 06 juin 2002 fixant les modalités d'exercice des activités de transporteur routier ;
 - Arrêté n°02-1269/MICT-SG du 06 juin 2002 régissant la profession de loueurs et de locataires de véhicules de transport routier ;
 - Arrêté interministériel n°02-1306/MICT-MATCL-SG du 07 juin 2002 portant création de la commission régionale des transports routiers.
-

TERMES DE REFERENCE

ETUDE POUR LES SERVICES DE CAMIONNAGE PLUS EFFICACES

I. OBJECTIFS :

Le Mali est un vaste pays de 1 240 000 km², de faible densité et enclavé. Il subit donc tout à la fois des coûts de transports intérieurs et internationaux très élevés qui grèvent son économie et sa balance de paiements. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels.

Dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports (1994 – 1998) le Gouvernement du Mali a décidé de mener une étude sur l'efficacité des services de camionnage.

Il s'agit d'une part de définir un plan d'actions cohérent et réaliste pour promouvoir le développement efficient des transports et permettre aux exportations maliennes d'être compétitives sur le marché mondial.

D'autre part, de définir un plan d'actions cohérent et réaliste permettant de disposer des services de camionnage plus efficaces afin de favoriser l'émergence d'une industrie des transports compétitive.

II. TACHES DU CONSULTANT :

Les tâches du consultant sont décrites ci-dessous.

a) Evaluer le cadre institutionnel et réglementaire :

Le travail du consultant sera d'analyser les principaux domaines à savoir :

- d'effectuer une étude bibliographique sur le parc des véhicules routiers notamment son état et sa capacité et sur les caractéristiques des infrastructures routières : état et étendue du réseau routier, description des gares routières ;
- analyser les conditions, les coûts et les contraintes d'exploitation des véhicules ;
- analyser la réglementation et les services actuels de camionnage ;
- étudier la profession ; le régime fiscal ; la tarification, le transport pour compte propre, les conditions d'importation des véhicules.

b) Déterminer la demande de transport :

Le travail du consultant sera d'évaluer d'une part la demande de transport routier international et d'autre part la demande de transport intérieur

- la demande de transport international par camion consistera à faire la distinction entre le trafic en transit et le trafic régional (inter-Etats) ;
- déterminer le volume des échanges "captifs" des corridors routiers ;
- évaluer la demande de transport international par camion ;
- la demande de transport intérieur consistera à évaluer les besoins de transport de ramassage et de drainage des produits agricoles et de la pêche des villages et des points d'achats (marchés hebdomadaires), les besoins de transport de distribution, et les besoins de transport entre régions.

Les transports intérieurs sont effectués essentiellement par la route et à un moindre degré par les rails et le fleuve.

L'ensemble de la demande de transport ne peut donc être étudié comme un seul marché, mais plutôt comme des segments qui constituent autant de besoins à satisfaire.

c) **Etudier l'organisation de la profession** :

Cette tâche comprend les études décrites ci-après :

Etude sur le financement des véhicules : le travail consistera :

- à faire un inventaire des moyens de financement des transporteurs ;
- à démontrer les sources formelles et informelles d'accès au crédit pour l'achat des véhicules routiers (neufs ou d'occasion) et des pièces détachées ;
- à identifier les contraintes de financement des transporteurs ;
- à proposer les actions permettant de résoudre ces contraintes.

Analyse de la structure de la profession : le consultant devra **étudier** la structure de la profession des camionneurs. Il s'agit d'évaluer :

- le nombre et typologie des transporteurs : propriétaires-exploitants, artisans-transporteurs, transporteurs-commerçants, entreprises de transport, etc.
- la taille des entreprises de transport (nombre de véhicules ou nombre d'employés, etc.)

Le consultant définira les voies et moyens de professionnaliser le secteur du camionnage.

Etude sur l'interface chargeurs-transporteurs : cette étude permettra de mieux comprendre les conditions dans lesquelles les transporteurs font des démarches auprès de leurs clients et d'explicitier les contraintes diverses qui peuvent aboutir à un monopole de fait sur un segment de marché.

Le travail portera sur :

- les stratégies de recherche de fret des transporteurs ;
- les intermédiaires formels et informels qui opèrent à l'interface entre chargeurs et transporteurs et dont le métier est de mettre en relation la demande de transport et l'offre (syndicats de transporteurs, coxers, courtiers etc) ;
- les voies et moyens de professionnaliser l'activité des intermédiaires.

Le consultant se prononcera, en particulier, sur la gestion du fret par le syndicat des transporteurs. Dans le passé, en effet, le principe du "tour de rôle" permet aux transporteurs inefficaces de rester en activité, ce qui ne favorise pas la concurrence.

d-) **Etudier les coûts du camionnage** :

L'objectif de cette tâche est d'analyser les coûts du camionnage et les mécanismes qui les déterminent d'une part, et d'autre part de suggérer des mécanismes susceptibles d'entraîner une réduction des coûts et une meilleure efficacité.

Cette tâche est conçue pour obtenir des données sur les prix de transport (coût pour les chargeurs) et sur des coûts de revient de transport (coûts pour les transporteurs) ; elle comprend les études décrites ci-dessous :

- Prix du transport routier :

Il s'agit de comprendre les mécanismes de formation des prix de transport par camion, d'apprécier les niveaux de prix dans le pays et de constituer une base de données sur les prix de transport pratiqués pour les produits essentiels.

Le consultant déterminera les produits essentiels dont le transport mérite d'être étudié. Un autre travail consiste à sélectionner les axes ou liaisons géographiques sur lesquels l'enquête devra porter. Le consultant mettra au point des questionnaires, réalisera des enquêtes sur les prix de transport auprès des chargeurs et des transporteurs et traitera les enquêtes.

- Coûts d'exploitation des véhicules routiers :

Le Consultant réalisera des enquêtes par entretiens approfondis auprès des transporteurs, des importateurs de véhicules, des compagnies d'assurance, des garagistes etc. afin d'évaluer les coûts d'exploitation des véhicules types.

La détermination de ces coûts sera effectuée en tenant compte des entreprises types de transport des flux types des produits essentiels.

Le consultant devra ensuite :

- analyser la formation des coûts de camionnage ;
- identifier les facteurs de coûts et de surcroûts ;
- Suggérer des mesures de réduction des coûts;

• Compétitivité de la chaîne de transport de la filière coton : compte tenu de l'importance du coton dans l'économie malienne, une étude spécifique sur la compétitivité de la chaîne de transport du coton sera réalisée. Premier produit d'exportation, le coton fibre représente plus de 50% des recettes d'exportation du pays et 85% du total des tonnages exportés. La compétitivité du coton fibre sur le marché mondial dépend donc de l'efficacité de la chaîne de transport international.

La tâche du consultant consiste à évaluer le coût global généralisé de la chaîne de transport du coton entre des pays d'outre-mer et le Mali. Il s'agit de remonter la chaîne depuis le marché final (généralement en Europe de l'Ouest ou en Amérique du Nord) jusqu'au lieu de production au Mali, et opérer à chaque stade des coûts relatifs de transport et des autres activités (stockage, manutention, transformation, conditionnement, négoce, etc...). Cette chaîne comprend donc un transport maritime, un transport terrestre par camion, un transport terrestre par fer, un maillon portuaire et les " formalités", ces dernières étant hors du champ de l'économie des transports proprement dit.

Le consultant déterminera l'impact des coûts de la chaîne de transport international sur la filière coton et formulera des propositions d'action pour réduire le coût global généralisé de la chaîne de transport du coton.

e) Faire la synthèse et le plan d'action :

Cette tâche comprend :

- la présentation d'une part des principaux résultats de l'étude, et d'autre part la mise en évidence de ratios et indicateurs d'efficacité et de rentabilité de l'industrie du camionnage au Mali : taux de parcours en charge, taux de rotation des véhicules entre Bamako et Abidjan, coefficient d'utilisation, économie du transporteur, etc ;

- le diagnostic sur l'ensemble du secteur : le consultant s'attachera à établir les faiblesses et les points forts des services du camionnage ;
- le consultant terminera par une récapitulation des mesures ou recommandations proposées sous la forme d'un plan d'actions cohérent et réaliste.

III - DELAI DE L'ETUDE :

La durée totale de l'étude est estimée à deux (2) mois. Les prestations sont estimées à quatre (4) hommes-mois.

IV - PERSONNEL DU CONSULTANT

Le consultant fournira un expert économiste en transport.

V . DEPOT DES RAPPORTS :

Le consultant produira les rapports suivants :

- un rapport provisoire en dix (10) exemplaires qui sera déposé à la fin du délai contractuel :
- l'administration disposera d'un (1) mois pour formuler ses observations sur le rapport provisoire : un rapport final en vingt (20) exemplaires qui sera déposé un (1) mois après les observations de l'administration sur le rapport provisoire.

ANNEXE - 2
QUESTIONNAIRES

ANNEXE 3.2- Réglementation internationale

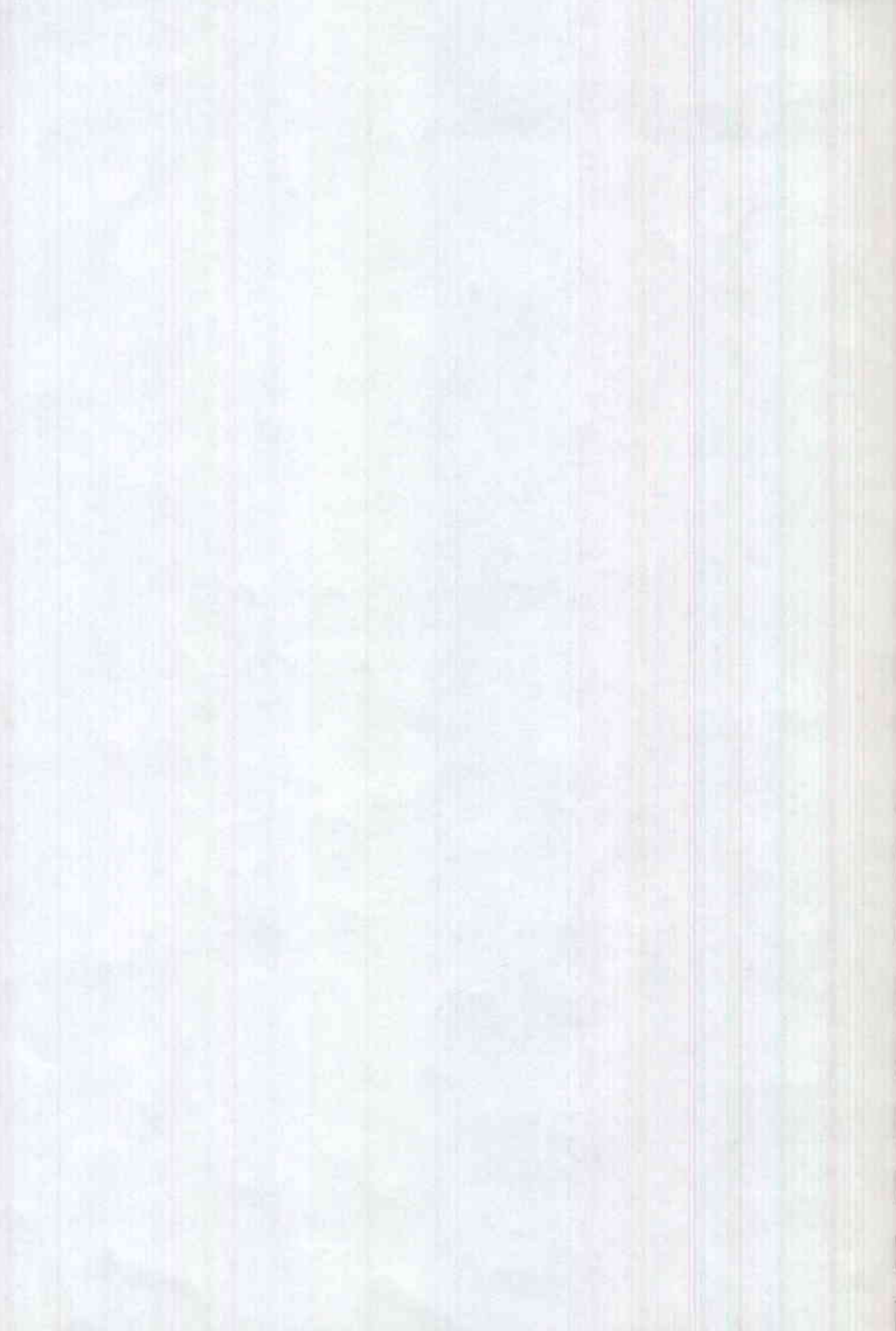
Protocoles d'accord :

- Protocole d'accord de transports routiers entre la République Populaire du Bénin et la République du Mali signé le 14 novembre 1975 à Bamako ;
 - Protocole d'accord de transports routiers entre la République Togolaise et la République du Mali signé le 26 août 1983 à Lomé ;
 - Protocole d'accord de transports routiers entre la République de Guinée et la République du Mali signé à Bamako le 08 novembre 1985 ;
 - Protocole d'accord de coopération en matière de transports routiers entre la République du Mali et la République du Ghana signé le 06 novembre 1986 à Bamako ;
 - Protocole d'accord de transport et de transit routier entre le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement du Burkina Faso signé le 30 avril 1988 à Bamako ;
 - Protocole d'accord de transports routiers entre le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République du Niger signé le 31 octobre 1990 à Niamey ;
 - Accord de coopération entre le Gouvernement du Mali et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire signé à Alger le 02 mars 1991 ;
 - Protocole d'accord relatif au transport routier entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République du Mali signé le 02 avril 1993 à Dakar ;
 - Conventions TRIE , TIE et la Carte Brune de la CEDEAO :
 - Convention A/P2/5/82 portant réglementation des transports routiers inter-Etats ;
 - Décision C/DEC7/7/91 relative à la réglementation de la circulation routière sur la base de la charge à l'essieu de 11,5 Tonnes pour la protection des infrastructures routières et des véhicules de transport routier ;
 - Convention P4/5/82 relative au transit routier inter-Etats des marchandises ;
 - Convention additionnelle A/SP. 1/5/90 portant institution au sein de la communauté d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier inter-Etats des marchandises ;
 - Protocole A/P1/5/82 portant création d'une Carte Brune CEDEAO relative à l'assurance responsabilité civile automobile au tiers.
-

ANNEXE – 4

OFFRE ET DEMANDE DE TRANSPORTS

ANNEXE – 4.1. OFFRE DE TRANSPORTS



4.1.1 – INFRASTRUCTURES

Tableau-4.1.1.1 : Corridors internationaux du Mali

N°	CORRIDORS Origine - Destination	Liaisons Réelles Potent.	LONGUEUR KM		MODE	PAYS TRANSIT	PORT
			Total	Au Mali			
1	Bamako – Dakar	R	1228	585	Rail	Sénégal	Dakar
2	Bamako – Dakar (via Kéniéba)	P	1280	510	Route	Sénégal	Dakar
3	Bamako- Dakar (via Kayes)	P	1471	795	Route	Sénégal	Dakar
4	Bamako- Dakar (via Kayes)	R	1276	600	Rte/Rail	Sénégal	Dakar
5	Bamako – Abidjan	R	1225	471	Route	C. d'Ivoire	Abidjan
6	Bamako – Abidjan (via Ouangolo)	R	1177	471	Rte/Rail	C. d'Ivoire	Abidjan
7	Bamako - San Pedro (via Bougouni)	P	1091	300	Route	C. d'Ivoire	San - Pédro
8	Bamako – Conakry (via Bougouni)	P	1153	263	Route	Guinée	Conakry
9	Bamako – Conakry (via Kangaba)	P	985	130	Route	Guinée	Conakry
10	Bamako - Conakry (via kourémalé)	P	980	127	Route	Guinée	Conakry
11	Kayes – Kaffa – Nouakchott	P	1085	140	Route	Mauritanie	Nouakchott
12	Bamako – Nema – Nouakchott (via Nara)	P	1680	470	Route	Mauritanie	Nouakchott
13	Bko – Nouakchott (via Nioro)	P	1430	483	Route	Mauritanie	Nouakchott
14	Mopti – Abidjan (via Sikasso)	R	1334	580	Route	C. Ivoire Burkina	Abidjan
15	Mopti – Abidjan (via Bobo)	R	1258	362	Rte/Rail	C.I-Burkina	Abidjan
16	Ségou – Abidjan (via Bobo)	R	1162	267	Rte/Rail	C.I-Burkina	Abidjan
17	Ségou – Abidjan (via Sikasso)	R	1142	393	Route	C.I	Abidjan
18	Mopti – Kumassi – Tema (via Bobo)	R	1392	368	Route	Bkina-Ghana	Tema
19	Lomé – Mopti – Tombouctou (via Bobo)	R	2231	768	Route	Bkina-Togo	Lomé
20	Bko-Ségou-Lomé (via Ouaga)	R	1967	499	Route	Bkina-Togo	Lomé

21	Mopti – Lomé (via Bobo)	R	1653	211	Route	Bkina-Togo	Lomé
22	Gao – Lomé (via Niamey)	R	1600	210	Route	Bkina – Togo	Lomé
23	Gao Cotonou (via Niamey)	R	1476	210	Route	Niger – Bénin	Cotonou
24	Gao – Alger (via Bouréssa)	P	2750	653	Route	Algérie	Alger
25	Gao – Oran (via Tessalit)	P	2500	697	Route	Algérie	Oran
26	Bamako – Kankan (via Siguiri)	P	385	143	Fleuve	Guinée	Kankan
27	Kayes – Saint Louis	P	948	100	Fleuve	Sénégal	St Louis
TOTAL CORRIDORS			37859	10806	3 modes	10 pays	12 ports

R : liaisons réelles et pérennes

P : liaisons potentielles non pérennes, partiellement ou totalement non aménagées

Tableau – 4.1.1.2 : Dépenses d'entretien et d'investissements routiers durant la période 1982 – 2002 (en millions de FCFA)

Désignation	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Total 1982-1992
Entretien courant (dont financement intérieur)	1441	1696	1429	1200	1400	1807	1971	1814	1814	2208	2518	19298
Entretien périodique (dont financement intérieur)	448	923	605	721	769	241	4592	4632	3079	357	4139	20506
Construction, réhabilitation et études (dont financement intérieur)	0	300	400	721	769	241	322	1200	2000	357	200	6510
	8127	10182	10665	5274	3545	2397	8388	9388	2437	3800	3550	67753
	2359	2004	2626	3079	2916	452	1507	2636	1908	954	783	21224
Total Financement	10016	12801	12699	7195	5714	4445	14951	15834	7330	6365	10207	107557
Dont financement local	3800	4000	4455	5000	5085	2500	3800	5330	5722	3162	3501	46555
Financement extérieur	6216	8801	8244	2195	629	1945	11151	10304	1608	3203	6706	61002
Valeur ajoutée	4507,2	5760,45	5714,55	32 » 7,75	2571,3	2000,25	6727,95	7125,3	3298,5	2864,25	4593,15	48400,65

Désignation	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Total 93-2002
Entretien courant (dont financement intérieur)	2453	3316	3900	4120	4200	4320	4385	4560	4742	4932	40928
Entretien périodique (dont financement intérieur)	2453	3316	3900	4120	4200	4320	4385	4560	4742	4932	40928
Construction, réhabilitation et études (dont financement intérieur)	1020	700	437	7382	6477	12608	12105	12641	11360	11060	75790
	369	103	103	200	400	1260	1211	1265	1136	1600	7647
	7966	9244	12092	16803	13416	12135	15246	15436	15745	16217	134300
	1026	438	845	675	913	462	919	1200	1697	1649	9824
Total Financement	11439	13260	16429	28305	24093	29063	31736	32637	31847	32209	251018
Dont financement local	3848	3857	4848	4995	5513	6042	6115	7025	7575	8181	58399
Financement extérieur	7591	9403	11581	23310	18580	23021	25221	25612	24272	24028	192619
Valeur ajoutée	5147,55	5967	7393,05	12373,3	10841,85	13078,25	14281,2	14686,65	14331,15	14494,05	112958,1

Source : DNTIP

4.1.2 - PARC ROUTIER



Tableau 4.1.2.1. Etat d'acquisition du véhicule

Neuf	12%
< 5 ans	12%
5 – 10 ans	38%
> 10 ans	62%
Total (échantillon de transporteurs)	138

Tableau 4.1.2.2. Marché d'acquisition du véhicule

Marché local	75%
UEMOA	17%
Autres	33%
Total (échantillon de transporteurs)	138

Tableau 4.1.2.3. Taux de chargement

	%	% cumulé	Taux
≤ 50%	15%	15%	
50 – 80%	20%	34%	
80 – 100 %	62%	97%	
100 – 120%	2%	99%	
> 120%	1%	100%	
Minimum			20
Maximum			140
Mode			100
Moyenne			80
Médiane			90

Tableau 4.1.2.4. Délai d'attente de transport

0 jour	3%
1 – 5 jours	79%
6 – 10 jours	20%
11 – 15 jours	20%
16 – 20 jours	2%
21 – 30 jours	8%
> 30 jours	5%
Indéterminé	11%

Du point de vue capacité, la situation se présente comme suit :

Tableau 4.1.2.5. Estimation de la capacité total de transport de marchandises (tonnes et m³)

	Kayes	Koulikoro	Bamako	Sikasso	Segou	Mopti	Tombouctou	Gao	Kidal	Capacité
Camions										16 609
<input type="checkbox"/> ≤ 10T	90	97	568	108	120	14	7	19	5	10 280
<input type="checkbox"/> 11 à 20T	37	19	236	22	22		2	8		5 363
<input type="checkbox"/> 21 à 25T	1	12			26			3		966
<input type="checkbox"/> Semi-remorques	24	29	477	807	229	104		15	27	1712
Citernes										5 941
<input type="checkbox"/> ≤ 10M3	1		19							200
<input type="checkbox"/> 11 à 20M3			5	31	1	1				589
<input type="checkbox"/> 21 à 25M3			2		13	11		14	4	1 012
<input type="checkbox"/> > 25M3	12				19	107				4 140

ANNEXE – 4.2. DEMANDE DE TRANSPORTS

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.1 : Produit transporté : Hydrocarbures

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine												
Kayes	10 ³ m3	48,72	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48,72
	10 ⁶ m3km	2,58	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,58
Koulikoro												
	10 ³ m3	-	2,17	-	-	-	-	-	-	-	-	2,17
	10 ⁶ m3km	-	0,110	-	-	-	-	-	-	-	-	0,110
Bamako												
	10 ³ m3	-	2,17	99,600	-	7,75	4,35	-	1,2	-	-	115,07
	10 ⁶ m3km	-	0,130	0,498	-	2,52	2,83	-	1,5	-	-	7,478
Sikasso												
	10 ³ m3	-	0,04	-	67,8	0,310	0,625	-	0,285	-	-	69,06
	10 ⁶ m3km	-	0,0174	-	2,130	0,078	0,35	-	0,31	-	-	2,8854
Ségou												
	10 ³ m3	-	0,027	0,082	0,160	8,55	0,661	-	0,77	-	-	10,250
	10 ⁶ m3km	-	0,010	0,018	0,011	0,935	0,254	-	0,76	-	-	1,988
Mopti												
	10 ³ m3	-	-	-	-	-	0,42	-	0,33	-	-	0,750
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	0,027	-	0,20	-	-	0,227
Tombouctou												
	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	7,94	-	-	-	7,94
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	-	0,073	-	-	-	0,073
Gao												
	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	-	2,06	0,26	-	2,32
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	-	-	0,053	0,102	-	0,155
Kidal												
	10 ³ m3	-	-	-	-	-	-	-	-	0,13	-	0,13
	10 ⁶ m3km	-	-	-	-	-	-	-	-	0,021	-	0,021
Sous - total												
	10 ³ m3	48,72	4,407	99,682	67,96	16,61	6,056	7,94	4,645	0,39	-	256,41
	10 ⁶ m3km	2,58	0,2674	0,516	2,141	3,533	3,461	0,073	2,823	0,123	-	15,5174
Etranger												
	10 ³ m3	-	0,734	357,262	81,55	42,35	44,29	-	4,48	-	-	530,666
	10 ⁶ m3km	-	0,95	455,872	78,16	55,45	62,17	-	8,62	-	-	661,222
Total												
	10 ³ m3	48,72	5,141	456,944	149,59	58,96	50,346	7,94	9,125	0,390	-	787,076
	10 ⁶ m3km	2,58	1,2174	456,388	80,301	58,983	65,631	0,073	11,443	0,123	-	676,7394

DEMANDE TOTALE DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.2 : Produits transporté : Marchandises solides

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	170,379	21,78	5,384	-	-	-	-	-	-	15,71	213,253
	10 ⁶ Tkm	17,362	1,31	1,8888	-	-	-	-	-	-	4,20	24,7608
Koulikoro	10 ³ T	-	178,327	335,668	1,048	0,280	-	-	-	-	27,43	542,753
	10 ⁶ Tkm	-	19,729	38,7766	0,454	0,078	-	-	-	-	12,294	71,3316
Bamako	10 ³ T	-	91,861	735,28	16,7025	27,656	18,974	0,032	4,59	0,008	12,493	907,5965
	10 ⁶ Tkm	-	4,2666	7,354	6,067	6,057	12,3915	0,022	5,748	0,013	14,745	56,6631
Sikasso	10 ³ T	-	86,575	406,746	384,262	39,948	12,166	-	3,238	-	203,57	1136,445
	10 ⁶ Tkm	-	25,554	140,763	39,766	5,765	4,29	-	3,535	-	165,83	385,503
Ségou	10 ³ T	-	3,512	393,002	58,091	134,986	25,465	1,20	33,51	0,01	39,370	689,144
	10 ⁶ Tkm	-	0,715	94,747	7,755	8,7523	10,665	0,52	32,508	0,013	33,844	189,5173
Mopti	10 ³ T	-	0,003	21,521	5,91	0,546	121,174	1,62	3,226	-	31,083	185,083
	10 ⁶ Tkm	-	0,002	13,332	2,895	0,229	7,896	0,28	1,368	-	41,290	67,292
Tombouctou	10 ³ T	-	-	0,070	-	-	0,045	6,42	-	-	-	6,535
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,060	-	-	0,017	0,436	-	-	-	0,513
Gao	10 ³ T	-	-	6,016	0,413	1,668	0,732	0,013	15,246	6,58	1,330	31,998
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,52	0,780	1,878	0,4392	0,0055	1,8276	2,584	1,470	16,5043
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	0,840	0,66	-	1,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,327	0,026	-	0,353
Sous-total	10 ³ T	170,379	381,998	1903,687	466,4265	205,084	178,554	9,285	60,650	7,258	330,986	3714,3075
	10 ⁶ Tkm	17,362	51,5766	304,4404	57,717	22,7593	35,6967	1,2635	45,3136	2,636	273,673	812,4381
Etranger	10 ³ T	78,10	44,985	630,070	135,83	118,32	87,39	6,20	27,961	1,18	-	1130,036
	10 ⁶ Tkm	57,57	58,74	771,840	119,50	138,60	116,60	8,27	42,199	0,675	-	1313,994
Total	10 ³ T	248,479	426,983	2533,757	602,2565	323,404	265,944	15,485	88,611	8,438	330,986	4844,3435
	10 ⁶ Tkm	74,932	110,3166	1076,2804	177,217	161,3593	152,2967	9,5335	87,5126	3,311	273,673	2126,4321

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.3 : Produit transporté : Céréales

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine												
Kayes	10 ³ T	17,74	-	5,00	-	-	-	-	-	-	0,66	23,40
	10 ⁶ Tkm	3,49	-	1,73	-	-	-	-	-	-	0,21	5,43
Koulikoro	10 ³ T	-	9,7	128,7	-	-	-	-	-	-	0,58	138,98
	10 ⁶ Tkm	-	2,45	20,14	-	-	-	-	-	-	0,11	22,70
Bamako	10 ³ T	-	37,14	224,00	1,31	4,24	0,44	-	0,69	-	0,142	267,962
	10 ⁶ Tkm	-	0,98	2,24	0,49	0,93	0,29	-	0,870	-	0,174	5,974
Sikasso	10 ³ T	-	10	259,7	-	0,14	0,05	-	-	-	18,67	288,56
	10 ⁶ Tkm	-	1,78	86,77	-	0,022	0,17	-	-	-	8,9	97,642
Ségou	10 ³ T	-	1,91	289,00	7,00	21,50	21,00	-	31	0,01	5,3	376,72
	10 ⁶ Tkm	-	0,533	63,29	2,08	2,42	8,53	-	29,82	0,013	2,19	108,876
Mopti	10 ³ T	-	-	13,21	1,56	-	26,08	-	2,78	-	0,31	43,94
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,94	0,76	-	3,35	-	1,1	-	0,31	13,46
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	1,02	-	-	-	1,02
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	0,241	-	-	-	0,241
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	2,25	6,57	1,021	9,841
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,400	2,58	0,460	3,440
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous - total	10 ³ T	17,74	58,75	919,61	9,87	25,88	47,63	1,02	36,72	6,58	26,683	1338,053
	10 ⁶ Tkm	3,49	5,74	182,11	3,33	3,372	12,34	0,241	32,19	2,593	12,354	320,170
Etranger	10 ³ T	-	-	18,08	-	-	8,10	-	0,16	-	-	26,340
	10 ⁶ Tkm	-	-	22,15	-	-	13,39	-	0,069	-	-	35,609
Total	10 ³ T	17,74	58,75	937,69	9,87	25,88	55,73	1,02	36,88	6,58	26,683	1190,223
	10 ⁶ Tkm	3,49	5,74	204,26	3,33	3,372	25,73	0,241	32,259	2,593	12,354	293,372

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.4 : Produit transporté : Arachide

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine	10 ³ T	14,061	-	0,004	-	-	-	-	-	-	14,9	28,965
	10 ⁶ Tkm	3,445	-	0,0018	-	-	-	-	-	-	3,8	7,2468
Koulikoro	10 ³ T	-	-	15,32	-	-	-	-	-	-	24,53	39,85
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,86	-	-	-	-	-	-	9,93	10,79
Bamako	10 ³ T	-	0,06	-	0,025	0,156	0,015	-	-	-	0,57	0,826
	10 ⁶ Tkm	-	0,0036	-	0,010	0,034	0,010	-	-	-	0,64	0,6976
Sikasso	10 ³ T	-	-	9,57	-	-	-	-	-	-	10,50	20,07
	10 ⁶ Tkm	-	-	1,85	-	-	-	-	-	-	2,58	4,43
Segou	10 ³ T	-	-	5,73	-	4,26	-	-	2,32	-	0,50	12,81
	10 ⁶ Tkm	-	-	1,26	-	0,64	-	-	2,23	-	0,194	4,324
Mopti	10 ³ T	-	-	-	-	-	2,13	1,62	-	-	-	3,75
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	0,292	0,28	-	-	-	0,572
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total	10 ³ T	14,061	0,06	30,624	0,025	4,416	2,145	1,62	2,32	0	51,0	106,271
	10 ⁶ Tkm	3,445	0,0036	3,9718	0,010	0,674	0,302	0,28	2,23	0	17,144	28,0604
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T	14,061	0,06	30,624	0,025	4,416	2,145	1,62	2,32	0	51,0	106,271
	10 ⁶ Tkm	3,445	0,0036	3,9718	0,010	0,674	0,302	0,28	2,23	0	17,144	28,0604

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.5 : Produit transporté : Produits alimentaires, chimiques et divers

Destination Origine	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etrange r	Total
Kayes	10 ³ T	24,49	-	0,380	-	-	-	-	-	-	0,150	25,02
	10 ⁶ Tkm	4,25	-	0,157	-	-	-	-	-	-	0,190	4,597
Koulikoro	10 ³ T	-	34,0	10,0	0,238	0,280	-	-	-	-	-	44,518
	10 ⁶ Tkm	-	0,68	0,60	0,104	0,078	-	-	-	-	-	1,462
Bamako	10 ³ T	-	34,23	41,9	14,10	21,60	16,93	-	3,79	0,008	8,27	140,828
	10 ⁶ Tkm	-	2,054	0,42	5,09	4,73	11,00	-	4,74	0,013	9,68	37,727
Sikasso	10 ³ T	-	16,94	0,89	39,11	3,07	2,11	-	1,08	-	41,05	104,25
	10 ⁶ Tkm	-	7,35	0,33	5,81	0,91	1,03	-	1,18	-	32,98	49,59
Ségou	10 ³ T	-	-	24,31	1,2	36,19	4,10	1,20	0,027	-	-	67,027
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,27	0,45	3,75	1,99	0,52	0,29	-	-	14,27
Mopti	10 ³ T	-	-	-	-	-	27,13	-	0,12	-	-	27,25
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	2,86	-	0,072	-	-	2,932
Tombouctou	10 ³ T	-	-	0,070	-	-	-	4,30	-	-	-	4,415
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,060	-	-	-	0,125	-	-	-	0,202
Gao	10 ³ T	-	-	5,80	0,33	1,21	0,70	0,012	8,471	0,010	0,150	16,683
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,25	0,36	1,22	0,42	0,005	1,15	0,004	0,068	10,257
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	0,840	0,35	-	1,190
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,327	0,018	-	0,345
Sous - total	10 ³ T	24,49	85,17	83,35	54,978	62,35	51,015	5,512	14,328	0,368	49,62	431,181
	10 ⁶ Tkm	4,25	10,084	15,902	11,814	10,688	17,317	0,650	7,757	0,035	42,918	121,382
Etranger	10 ³ T	78,10	44,125	224,56	102,68	95,15	55,23	6,2	25,17	1,18	-	632,395
	10 ⁶ Tkm	57,57	57,64	275,09	91,29	112,76	71,09	8,27	37,04	0,675	-	711,425
Total	10 ³ T	102,59	129,295	307,910	157,658	157,500	106,245	11,712	39,498	1,548	49,62	1063,576
	10 ⁶ Tkm	64,24	67,724	290,992	103,104	123,448	88,407	8,920	44,799	0,710	42,918	832,807

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES
Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.6 : Produit transporté : Fruits et légumes

Destination	Unité	Kayes	Kro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	2,70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2,70
	10 ⁶ Tkm	0,580	-	-	-	-	-	-	-	-	1,00	0,580
Koulikoro	10 ³ T	-	2,08	57,86	-	-	-	-	-	-	0,564	8,451
	10 ⁶ Tkm	-	0,397	7,490	-	-	-	-	-	-	-	0,397
Bamako	10 ³ T	-	-	-	-	0,100	0,010	-	0,040	-	-	0,150
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	0,022	0,0065	-	0,050	-	-	0,0785
Sikasso	10 ³ T	-	8,42	122,0	3,80	3,67	6,70	-	1,371	-	20,02	165,981
	10 ⁶ Tkm	-	3,63	46,36	0,390	1,090	1,73	-	1,50	-	12,55	67,25
Ségou	10 ³ T	-	0,105	68,50	0,890	1,550	0,035	-	-	-	3,00	74,08
	10 ⁶ Tkm	-	0,0290	21,73	0,263	0,194	0,015	-	-	-	1,500	23,731
Mopti	10 ³ T	-	-	2,25	0,08	0,010	1,300	-	-	-	26,00	29,64
	10 ⁶ Tkm	-	-	1,460	0,040	0,004	0,082	-	-	-	34,69	36,276
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	0,60	-	-	-	0,60
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	0,060	-	-	-	0,060
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	1,65	-	-	1,65
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,232	-	-	0,232
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	0,06	-	0,06
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	0,006	-	0,006
Sous - total	10 ³ T	2,70	10,605	250,61	4,77	5,33	8,045	0,60	3,061	0,06	50,02	335,801
	10 ⁶ Tkm	0,580	4,056	77,04	0,693	1,31	1,835	0,06	1,782	0,0060	49,304	136,6645
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	10 ³ T	2,70	10,605	250,61	4,77	5,33	8,045	0,60	3,061	0,06	50,02	335,801
	10 ⁶ Tkm	0,580	4,056	77,04	0,693	1,31	1,835	0,06	1,782	0,0060	49,304	136,6645

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.7 : Produit transporté : Poissons

Destination Original	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Koulikoro	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Bamako	10 ³ T	-	-	-	0,040	0,052	0,204	-	-	-	1,16	1,456
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	0,015	0,012	0,133	-	-	-	1,416	1,576
Sikasso	10 ³ T	-	0,012	-	0,50	-	-	-	-	-	1,25	1,762
	10 ⁶ Tkm	-	0,005	-	0,070	-	-	-	-	-	1,53	1,605
Ségou	10 ³ T	-	-	0,365	-	1,00	0,10	-	-	-	2,60	3,975
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,080	-	0,196	0,004	-	-	-	1,00	1,28
Mopti	10 ³ T	-	-	5,09	1,31	0,29	4,40	-	-	-	1,79	12,88
	10 ⁶ Tkm	-	-	3,30	0,652	0,125	0,550	-	-	-	2,31	6,937
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao	10 ³ T	-	-	0,010	0,057	0,117	0,010	-	0,076	-	0,114	0,384
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,013	0,062	0,118	0,006	-	0,0076	-	0,86	1,0666
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total	10 ³ T	0	0,012	5,465	1,907	1,459	4,41	0	0,076	0	6,914	20,457
	10 ⁶ Tkm	0	0,005	3,393	0,799	0,451	0,554	0	0,0076	0	6,342	12,4646
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T	0	0,012	5,465	1,907	1,459	4,41	0	0,076	0	6,914	20,457
	10 ⁶ Tkm	0	0,005	3,393	0,799	0,451	0,554	0	0,0076	0	6,342	12,4646

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES
Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.8 : Produit transporté : Coton graine + fibre + graine

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	36,92	21,78	-	-	-	-	-	-	-	-	58,70
	10 ⁶ Tkm	3,11	1,31	-	-	-	-	-	-	-	-	4,42
Koulikoro	10 ³ T	-	130,910	63,102	-	-	-	-	-	-	-	194,012
	10 ⁶ Tkm	-	16,090	6,66	-	-	-	-	-	-	-	22,75
Bamako	10 ³ T	-	17,111	11,89	-	-	-	-	-	-	-	29,001
	10 ⁶ Tkm	-	1,030	0,120	-	-	-	-	-	-	-	1,15
Sikasso	10 ³ T	-	48,24	-	284,10	26,98	0,82	-	-	-	112,08	472,22
	10 ⁶ Tkm	-	11,54	-	31,05	1,94	0,292	-	-	-	107,29	152,112
Ségou	10 ³ T	-	1,33	1,23	43,788	8,23	-	-	-	-	25,14	79,71
	10 ⁶ Tkm	-	0,106	0,270	3,42	0,592	-	-	-	-	25,98	31,368
Mopti	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total	10 ³ T	36,92	219,371	76,222	327,88	35,21	0,82	0	0	0	137,22	833,643
	10 ⁶ Tkm	3,11	30,076	7,05	34,47	2,532	0,292	-	-	-	134,27	211,80
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T	36,92	219,371	76,222	327,88	35,21	0,82	0	0	0	137,22	833,643
	10 ⁶ Tkm	3,11	30,076	7,05	34,47	2,532	0,292	-	-	-	134,27	211,80

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.9 : Produit transporté : Tourteaux

Origine	Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes		10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Koulikoro		10 ³ T	-	0,94	1,05	0,81	-	-	-	-	-	1,32	4,12
		10 ⁶ Tkm	-	0,094	0,063	0,350	-	-	-	-	-	1,690	2,197
Bamako		10 ³ T	-	0,45	1,29	0,29	0,188	0,045	-	0,030	-	2,183	4,476
		10 ⁶ Tkm	-	0,027	0,013	0,106	0,042	0,029	-	0,038	-	2,63	2,885
Sikasso		10 ³ T	-	2,903	-	1,162	5,041	2,249	-	0,400	-	-	11,755
		10 ⁶ Tkm	-	1,249	-	0,058	1,493	0,098	-	0,430	-	-	4,328
Ségou		10 ³ T	-	0,025	0,237	0,073	5,229	0,100	-	0,043	-	-	5,707
		10 ⁶ Tkm	-	0,007	0,052	0,022	0,262	0,043	-	0,044	-	-	0,430
Mopti		10 ³ T	-	-	-	-	-	2,449	-	-	-	-	2,449
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	0,122	-	-	-	-	0,122
Tombouctou		10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao		10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Kidal		10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total		10 ³ T	0	4,318	2,577	2,335	10,452	4,843	0	0,473	0	3,503	28,507
		10 ⁶ Tkm	-	1,377	0,128	0,536	1,797	1,292	-	0,512	-	4,32	9,962
Etranger		10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
		10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total		10 ³ T	0	4,318	2,577	2,335	10,452	4,843	0	0,473	0	3,503	28,507
		10 ⁶ Tkm	-	1,377	0,128	0,536	1,797	1,292	-	0,512	-	4,32	9,962

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.10 : Produit transporté : Matériaux locaux de construction (sable, gravier et moellon)

Destination	Unité	Kayes	Kro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine Kayes	10 ³ T	32,34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32,34
	10 ⁶ Tkm	1,62	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,62
Koulikoro	10 ³ T	-	0,50	58,90	-	-	-	-	-	-	-	59,40
	10 ⁶ Tkm	-	0,002	2,92	-	-	-	-	-	-	-	2,922
Bamako	10 ³ T	-	-	58,9	-	-	-	-	-	-	-	58,9
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,59	-	-	-	-	-	-	-	0,59
Sikasso	10 ³ T	-	-	-	32,34	-	-	-	-	-	-	32,34
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	1,29	-	-	-	-	-	-	1,29
Ségou	10 ³ T	-	-	-	-	32,34	-	-	-	-	-	32,34
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	0,33	-	-	-	-	-	0,33
Mopti	10 ³ T	-	-	-	-	-	32,34	-	-	-	-	32,34
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	0,33	-	-	-	-	0,33
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	0,50	-	-	-	0,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	0,010	-	-	-	0,010
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	0,50	-	-	0,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,005	-	-	0,005
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	0,25	-	0,25
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	0,002	-	0,002
Sous - total	10 ³ T	32,34	0,50	117,8	32,34	32,34	32,34	0,50	0,50	0,25	0	248,91
	10 ⁶ Tkm	1,62	0,002	3,51	1,29	0,33	0,33	0,010	0,005	0,002	0	7,099
Etranger	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T	32,34	0,50	117,8	32,34	32,34	32,34	0,50	0,50	0,25	0	248,91
	10 ⁶ Tkm	1,62	0,002	3,51	1,29	0,33	0,33	0,010	0,005	0,002	0	7,099

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Transports nationaux (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.11 : Produit transporté : Matériaux de construction (Ciment)

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine	10 ³ T	42,05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,050
	10 ⁶ Tkm	0,852	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,0852
Koulikoro	10 ³ T	-	0,196	0,66	-	-	-	-	-	-	-	0,856
	10 ⁶ Tkm	-	0,016	0,039	-	-	-	-	-	-	-	0,055
Bamako	10 ³ T	-	2,87	397,30	0,63	1,32	1,33	0,032	0,040	-	-	403,522
	10 ⁶ Tkm	-	0,172	3,97	0,234	0,287	0,923	0,022	0,050	-	-	5,658
Sikasso	10 ³ T	-	-	14,56	17,55	1,047	0,237	-	0,387	-	-	33,781
	10 ⁶ Tkm	-	-	5,443	0,300	0,310	0,97	-	0,425	-	-	7,448
Ségou	10 ³ T	-	0,142	0,79	-	24,677	0,128	-	0,120	-	-	25,857
	10 ⁶ Tkm	-	0,040	0,173	-	0,367	0,081	-	0,124	-	-	0,785
Mopti	10 ³ T	-	-	0,084	-	-	25,345	-	0,326	-	-	25,755
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,055	-	-	0,310	-	0,196	-	-	0,561
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	0,320	0,022	-	2,289	-	-	2,631
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	0,330	0,0132	-	0,033	-	-	0,3762
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous - total	10 ³ T	42,050	3,208	413,394	18,18	27,364	27,062	0,032	3,162	0	0	534,452
	10 ⁶ Tkm	0,852	0,228	9,680	0,534	1,294	2,2972	0,022	0,828	-	-	15,7352
Etranger	10 ³ T	-	0,86	387,43	33,15	23,17	24,06	-	2,631	-	-	471,301
	10 ⁶ Tkm	-	1,10	474,60	28,21	25,84	32,12	-	5,09	-	-	566,96
Total	10 ³ T	42,050	4,068	800,824	51,33	50,534	51,122	0,032	5,793	0	0	1005,753
	10 ⁶ Tkm	0,852	1,328	484,280	28,744	27,134	34,4172	0,022	5,918	-	-	582,6952

DEMANDE TOTALE DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES
Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.12 : Produit transporté : Détail

Destination	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbtoou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Origine												
Kayes	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	0,078 0,015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,078 0,015
Koulikoro	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	0,001 0,00	0,076 0,0046	-	-	-	-	-	-	-	0,077 0,0046
Bamako	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	0,330 0,122	-	-	-	-	-	0,168 0,205	0,498 0,327
Sikasso	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	0,026 0,010	5,70 0,798	-	-	-	-	-	-	5,726 0,808
Ségou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	2,84 0,622	5,14 1,52	0,010 0,0013	-	-	-	-	2,83 2,98	10,82 5,1233
Mopti	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	0,003 0,002	0,887 0,577	2,96 1,443	0,246 0,100	-	-	-	-	2,983 3,980	7,079 6,102
Tombouctou	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Gao	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	0,206 0,257	0,026 0,028	0,021 0,021	0,006 0,003	0,001 0,0005	0,01 0,001	-	0,045 0,082	0,315 0,3925
Kidal	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Sous - total	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	0,078 0,015	0,004 0,002	4,035 1,4706	14,156 3,911	0,277 0,1223	0,006 0,003	0,001 0,0005	0,01 0,001	0	6,026 7,247	24,593 12,7724
Etranger	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Total	10 ³ T 10 ⁶ Tkm	0,078 0,015	0,004 0,002	4,035 1,4706	14,156 3,911	0,277 0,1223	0,006 0,003	0,001 0,0005	0,01 0,001	0	6,026 7,247	24,593 12,7724

DEMANDE TRANSPORTEE DE MARCHANDISES

Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau – 4.2.13 : Produits transporté : Marchandises solides

Destination/ Original	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tbrou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	146,850	21,78	5,384	-	-	-	-	-	-	4,54	178,562
	10 ⁶ Tkm	14,402	1,31	1,8888	-	-	-	-	-	-	1,35	15,9508
Koulikoro	10 ³ T	-	178,327	333,528	1,048	0,280	-	-	-	-	9,033	522,216
	10 ⁶ Tkm	-	19,729	38,4246	0,454	0,078	-	-	-	-	4,844	63,5296
Bamako	10 ³ T	-	71,081	735,28	16,7025	27,656	18,974	0,032	4,59	0,008	12,493	886,8165
	10 ⁶ Tkm	-	3,0226	7,353	6,067	6,057	12,3915	0,022	5,748	0,013	14,745	55,4191
Sikasso	10 ³ T	-	82,305	345,746	384,262	39,948	12,166	-	3,238	-	188,03	1055,715
	10 ⁶ Tkm	-	23,738	117,583	39,766	5,765	4,29	-	3,535	-	156,53	351,208
Ségou	10 ³ T	-	3,512	328,702	58,091	134,986	25,463	1,20	33,51	0,01	36,37	621,844
	10 ⁶ Tkm	-	0,715	74,447	7,755	8,7523	10,663	0,52	32,508	0,013	32,344	167,7173
Mopti	10 ³ T	-	0,003	10,021	5,91	0,546	121,174	1,62	3,226	-	31,083	173,583
	10 ⁶ Tkm	-	0,002	5,832	2,895	0,229	7,896	0,28	1,368	-	41,290	59,792
Tombouctou	10 ³ T	-	-	0,070	-	-	0,045	6,42	-	-	-	6,535
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,060	-	-	0,017	0,436	-	-	-	0,513
Gao	10 ³ T	-	-	6,016	0,415	1,668	0,732	0,013	15,246	6,58	1,330	31,998
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,52	0,780	1,878	0,4392	0,0055	1,8276	2,584	1,470	16,5043
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	0,840	0,66	-	1,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	0,327	0,026	-	0,353
Sous-total	10 ³ T	146,858	357,008	1764,747	466,4265	205,084	178,554	9,285	60,650	7,258	282,899	3478,7695
	10 ⁶ Tkm	11,402	48,5176	253,1084	57,717	22,7593	35,6967	1,2635	45,3136	2,636	252,573	730,9871
Etranger	10 ³ T	78,10	44,985	598,890	135,83	118,32	87,39	6,20	27,961	1,180	-	1098,856
	10 ⁶ Tkm	57,57	58,74	733,644	119,50	138,60	116,60	8,27	42,199	0,675	-	1275,798
Total	10 ³ T	224,958	401,993	2363,637	602,2565	323,406	265,944	15,485	88,611	8,438	282,899	4577,6255
	10 ⁶ Tkm	68,972	107,2576	986,7524	177,217	161,3593	152,2967	9,5335	87,5126	3,311	252,573	2006,7851

DEMANDE NON TRANSPORTÉE DE MARCHANDISES
Transports national (intra et inter-régional) et international

Tableau - 4.2.14 : Produits transporté : Marchandises solides

Destination/ Original	Unité	Kayes	Kkro	Bamako	Sikasso	Ségou	Mopti	Tboulou	Gao	Kidal	Etranger	Total
Kayes	10 ³ T	23,521	-	-	-	-	-	-	-	-	11,17	34,691
	10 ⁶ Tkm	5,96	-	-	-	-	-	-	-	-	2,85	8,81
Koulikoro	10 ³ T	-	-	2,140	-	-	-	-	-	-	18,397	20,537
	10 ⁶ Tkm	-	-	0,352	-	-	-	-	-	-	7,45	7,802
Bamako	10 ³ T	-	20,78	-	-	-	-	-	-	-	-	20,78
	10 ⁶ Tkm	-	1,244	-	-	-	-	-	-	-	-	1,244
Sikasso	10 ³ T	-	4,21	61,00	-	-	-	-	-	-	15,52	80,730
	10 ⁶ Tkm	-	1,815	23,18	-	-	-	-	-	-	9,30	34,295
Ségou	10 ³ T	-	-	64,30	-	-	-	-	-	-	3,00	67,30
	10 ⁶ Tkm	-	-	20,30	-	-	-	-	-	-	1,50	21,80
Mopti	10 ³ T	-	-	11,50	-	-	-	-	-	-	-	11,50
	10 ⁶ Tkm	-	-	7,50	-	-	-	-	-	-	-	7,50
Tombouctou	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gao	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kidal	10 ³ T	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	10 ⁶ Tkm	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total	10 ³ T	23,521	24,99	138,94	-	-	-	-	-	-	48,087	235,538
	10 ⁶ Tkm	5,96	3,059	51,332	-	-	-	-	-	-	21,10	81,451
Etranger	10 ³ T	-	-	31,18	-	-	-	-	-	-	-	31,180
	10 ⁶ Tkm	-	-	38,196	-	-	-	-	-	-	-	38,196
Total	10 ³ T	23,521	24,99	170,120	-	-	-	-	-	-	48,087	266,718
	10 ⁶ Tkm	5,96	3,059	89,528	-	-	-	-	-	-	21,10	119,647

Tableau 4.2.15. Le trafic international de marchandises (tonnes)

Années	1996	1997	1998	1999	2000	Moyenne annuelle	Accr annuel moyen
Importation dont	778 911	917 189	864 714	1 499 343	1 523 372	1 116 706	18,3%
□ Abidjan	97%	94%	92%	96%	93%	94%	-1,1%
□ Dakar	1%	3%	3%	3%	5%	3%	48,0%
□ Lomé	1%	1%	1%	0,5%	1%	1%	0,0%
Exportation dont	197 670	262 389	145 935	102 967	202 971	182 386	0,7%
□ Abidjan	95%	95%	96%	97%	92%	95%	-0,9%

Les principaux produits d'importation proviennent par l'axe Abidjan et vont des produits alimentaires aux hydrocarbures en passant par les matériaux de construction dont le ciment et les produits chimiques.

Tableau 4.2.16. Structure des importations par l'axe Abidjan (mille tonnes)

	1997	1998	1999	2000	2001
Fret solide	664	596	794	624	664
□ Produits alimentaires	174	232	297	153	191
□ Textile	1	2	1		2
□ Véhicules et pièces détachées	24	22	25	5	7
□ Équipement	19	21	24	3	4
□ Matériaux de construction	278	120	319	276	246
□ Librairie papeteries	2	3	2		1
□ Chimie	147	129	114	75	81
□ Divers	19	67	12	112	132
Fret liquide	190	196	284	265	281
Total	854	792	1 078	889	945

A contrario, les exportations sont moins diversifiées, dominées qu'elles sont par le bétail, le coton et les fruits et légumes

Tableau 4.2.17. Structure des exportations par l'axe Abidjan (mille tonnes)

	1997	1998	1999	2000	2001
Bétail	2	2	2	2	2
Coton	138	121	151	142	86
Fruits et légumes	1				1
Divers	1	1	3	2	3
Total	142	124	156	146	92

Les autres axes de commerce international portent sur une faible gamme de produits à l'importation e.g. 3 à 4 groupes de produits sur l'axe Bamako-Lomé.

Tableau 4.2.18. Structure des importations Axe Lomé (mille tonnes)

	1997	1998	1999	2000	2001
EMATO					
Produits alimentaires	2	2	1	2	2
Ciment	2				
Véhicules	2	3	6	1	2
Autres	2	3		1	2
Total	8	7	7	4	6
% Port de Lomé	0.42%	0.27%	0.22%	-	0.25%
Hydrocarbures	0	0	1	31	35

Pour ce qui est de la demande spécifique de transport d'hydrocarbures, les importations ont progressé de 400 mille tonnes métriques en 1997 à 545 mille tonnes métriques, soit un accroissement moyen annuel de 8%.

Tableau 4.2.19. Le trafic international d'hydrocarbures (mille tonnes métriques)

Années	1997	1998	1999	2000	2001	Moyenne annuelle	Accroissement annuel moyen
□ Sénégal	65	58	64	69	82	68	6.0%
□ Côte d'Ivoire	335	381	404	368	357	369	1.6%
□ Togo + Bénin			10	57	106	58	225.6%
Total	400	439	478	494	545	471	8.0%

Source : SGS - ONAP

ANNEXE - 5

ORGANISATION DE LA PROFESSION

Tableau 5.1. Répartition des 10 premières attentes des chargeurs

	%
Appui bailleurs de fonds	17%
Réorganisation du secteur	17%
Accès au crédit	15%
Réduction des postes de contrôle	15%
Fixation des tarifs	11%
Entretien des routes	7%
Participation des transporteurs	7%
Appui Gouvernement	7%
Bitumage des routes	6%
Fiscalité	4%

Tableau 5.2. Répartition des 10 premières attentes des transporteurs

	%
Accès au crédit	18%
Appui bailleurs de fonds	16%
Appui Gouvernement	11%
Appui logistique	7%
Réduction des postes de contrôle	7%
Participation des chargeurs	7%
Fiscalité	5%
Réduction du prix du carburant	3%
Entretien des routes	2%
Fixation des tarifs	2%

Quand on sait que 74% des transporteurs ont au plus le niveau fondamental d'instruction (35% étant sans instruction), le développement des ressources est aussi une priorité qui sera adressée sous forme de formation des acteurs.

ANNEXE – 6

TARIFS ET COÛTS DE CAMIONNAGE

Au chapitre des charges variables, l'ISCP (Impôt Spécial sur Certains Produits) de 93% sur le carburant alourdit énormément le coût du camionnage. Pour les charges fixes, la fiscalité sur le salaire paraît très lourde et donc pénalisante pour la compétitivité, elle pourrait aussi induire une trop grande non déclaration du personnel de transport à la sécurité sociale pour échapper au paiement d'une telle taxe. Au regard des enquêtes, la masse salariale moyenne par transporteur est de 3.2 millions par an avec une médiane d'un million de francs cfa.

Tableau 6.1. Répartition de la masse salariale (≠)(mille fcfa)

	%	% cumulé	Montant
≤ 500	12%	12%	
500 – 1000	26%	37%	
1000 – 2000	31%	68%	
2000 – 5000	20%	88%	
5000 – 10000	5%	94%	
> 10000	6%	100%	
Minimum			300
Maximum			35 000
Mode			600
Moyenne			3 200
Médiane			1 000

6.5% des répondants n'ont pas déclaré le salaire versé au personnel

Les frais d'entretien et de réparation sont à peu près à ces mêmes niveaux moyen et médian que les charges du personnel.

Tableau 6.2. Répartition des frais d'entretiens et de réparation* (mille fcfa)

	%	% cumulé	Montant
≤ 100	14%	14%	
100 – 500	16%	31%	
500 – 1000	14%	45%	
1000 – 5000	45%	89%	
5000 – 10000	5%	94%	
> 10000	6%	100%	
Minimum			250
Maximum			25 000
Mode			600
Moyenne			2 900
Médiane			1 000

38% des répondants n'ont pas donné le coût des entretiens et réparations

Les droits de stationnement sont nettement plus faibles avec cependant des fluctuations beaucoup plus importantes, selon les axes empruntés par les camionneurs.

Tableau 6.3. Droit de stationnement (fcfa)

	%	% cumulé	Montant
≤ 500	12%	12%	
500 – 1000	32%	44%	
1000 – 5000	43%	87%	
5000 – 10000	7%	93%	
> 10000	7%	100%	
Minimum			200
Maximum			40 000
Mode			1 000
Moyenne			3 700
Médiane			715

43.5% des répondants n'ont répondu à la question relative au droit de stationnement

Au total s'il apparaît que le coût du camionnage au Mali n'est pas particulièrement plus élevé que dans les autres pays de l'UEMOA, il n'empêche qu'il est très souvent cité parmi les coûts de facteur qui réduisent la compétitivité de l'économie malienne. Mieux les transporteurs se plaignent des coûts qu'ils supportent et par conséquent estiment que les tarifs de transport ne sont pas rémunérateurs.

Il faut d'abord savoir que les coûts de transport comprennent à la fois les charges d'exploitation des véhicules et les charges occultes que constituent les sommes payées dans le cadre de tracasseries administratives et routières. Ensuite, les syndicats de transporteurs expliquent que les tarifs de transport dont se plaignent les chargeurs sont des tarifs rarement appliqués dans la réalité, la réalité étant en deçà des prix de comptabilité.

Pour la rentabilité du transport, il faudrait dans tous les cas identifier des possibilités de réduction des coûts, en même temps que le coût du camionnage cesse d'être une contrainte majeure à la compétitivité des autres activités économiques, industrielles, commerciales ou rurales.

POLITIQUES DE REDUCTION DES COUTS DE CAMIONNAGE

L'un des principaux intrants du coût d'exploitation des camions est la catégorie de route dont la réduction de l'impact négatif (en terme de renchérissement du coût du camionnage) passe par des investissements dans l'infrastructure routière. Or de 1994 à 2000, il n'y a pratiquement pas eu de construction de routes bitumées, mais beaucoup de travaux d'entretien courant et périodique.

Tableau 6.4. Etat des dépenses publiques d'entretien routier

	Coût (millions fcfa)	Distance	Travaux	Amélioration	
Routes Bitumées	45 610	1381			
1994	5 480	320			Bougouni – Sikasso – Zégoua
1996	11 500	13			Voie express Pont Fadh
	2 500	245	EP	Q1 à Q0	Faladiè – Ségou
	1 100	35	R	Q2 à Q0	Ségou – Markala
	900	13	R	Q2 à Q0	Sévaré – Mopti
1998	8 300	270	R – EP	Q2 à Q0 et Q1 à Q0	Ségou-Bla-Koutiala – Faramana
	3 500	115	EP	Q1 à Q0	Ouan – Sévaré
	3 200	55	R	Q2 à Q0	Bamako – Koulikoro
	950	13	R	Q2 à Q0	Koulouba – Kati
1999	980	52	EP	Q1 à Q0	Accès à Sélingué
2000	7 200	250	EP – R	Q1 à Q0 et Q2 à Q0	Sikasso-Koutiala – Sienso
Routes en Terre	26 501	748			
1994	172	145	EP	Q3 à Q2	Bougouni – Yanfolila – Kalana
1998	7 500	180	R	Q4 à Q2	Dièma – Didiéni
	1 350	82	EP	Q3 à Q2	Koulikoro – Banamba
1999	1 250		R	Q4 à Q2	Pont de kayes
	620	40	EP	Q3 à Q2	Fana – Dioila
2000	8 800	140	EP	Q3 à Q2	Kayes – Yélimané
	6 809	161	R	Q4 à Q2	Kati – Kita
Pistes	2 884	190			
1999	540	42	EP	Q3 à Q2	Fana – Nangola
	246				Bac de 20 T à Falo
2000	980	52	R	Q4 à Q2	San – Saye
	580	46	R	Q4 à Q2	Falo – Bani – Zambougou
	340	30	R	Q4 à Q2	Tamani – Barouéli
2000	198	20	EP	Q3 à Q2	Konobougou – Barouéli
Total	74 995	2 319			

R Réhabilitation EP Entretien Périodique

Source: DNT: Annuaire statistique 2000 des transports, p.4 – 5

De 1994 à 2000, il a été dépensé en moyenne 11 milliards de francs cfa par an sur 331 km, soit un coût unitaire de 32 millions par km de route en entretien et réhabilitation.

Le PST (Projet Sectoriel des Transports) prévoit l'aménagement de pistes rurales, la réhabilitation de routes en terre et surtout la construction de routes bitumées, toutes choses

participant significativement de la réduction du coût du camionnage. La durée de vie des pneus augmentera. Aujourd'hui, selon les axes et les catégories de routes, celle-ci varie de 1 à 24 mois de circulation sans dommage avec une moyenne de 8 mois et une médiane de 7.

Tableau 6.5. Durée de vie d'un pneu (nombre de mois)

	%	% cumulé	Mois
Pneu neuf			
<input type="checkbox"/> 1 – 3 mois	11%	11%	
<input type="checkbox"/> 4 – 6 mois	29%	40%	
<input type="checkbox"/> 7 – 9 mois	15%	55%	
<input type="checkbox"/> 10 – 12 mois	36%	91%	
<input type="checkbox"/> > 12 mois	9%	100%	
Minimum			1
Maximum			24
Mode			12
Moyenne			8
Médiane			7
Pneu d'occasion			
<input type="checkbox"/> 1 mois	60%	60%	
<input type="checkbox"/> 2 mois	19%	79%	
<input type="checkbox"/> 3 mois	6%	85%	
<input type="checkbox"/> 4 mois	11%	96%	
<input type="checkbox"/> 6 mois	2%	98%	
<input type="checkbox"/> 9 mois	2%	100%	

La fréquentation de bonnes routes a également pour effet l'augmentation du kilométrage entre deux vidanges. Cet aspect de réduction du coût ira de pair avec la modernisation du parc car quelle que soit la qualité de la route, si le véhicule reste obsolète, les révisions seront toujours plus fréquentes et le kilométrage entre vidanges réduit.

Tableau 6.6. Kilométrage entre deux vidanges

	%	% cumulé	Km
≤ 1000	22%	22%	
1000 – 2000	24%	46%	
2000 – 4000	44%	91%	
4000 – 5000	8%	98%	
> 10000	2%	100%	
Minimum			100
Maximum			15 000
Mode			3 000
Moyenne			2 300
Médiane			1 600

La modernisation du parc de véhicules passe aussi par une réduction significative du poids de la fiscalité sur le transport ou supporté par cette activité en dernier ressort. En moyenne le transport paie près de deux millions par an sous forme d'impôt et taxes avec des niveaux allant jusqu'à 15 millions. La baisse de cette pression fiscale peut prendre la forme d'une réduction de droit de douane sur le matériel roulant ou sur le carburant et les pièces de rechange ou sous forme de diminution de la TVA ou toute autre taxe intérieure telle que l'ISCP.

Tableau 6.7. Fiscalité (mille fcfa)

	%	% cumulé	Montant
Impôts et taxes			
≤ 100	14%	14%	
100 – 500	19%	33%	
500 – 1000	28%	61%	
1000 – 5000	35%	96%	
> 5000	4%	100%	
Minimum			7
Maximum			15 000
Mode			3 000
Moyenne			1 700
Médiane			600
TTR			
≤ 100	5%	5%	
100 – 500	68%	73%	
500 – 1000	10%	83%	
1000 – 5000	15%	98%	
> 5000	2%	100%	
Minimum			9.5
Maximum			15 000
Mode			300
Moyenne			900
Médiane			200

Enfin, il faut ajouter que les entreprises de transport, surtout artisanales, pourraient être amenées à vouloir maximiser leur gain en augmentant le taux de chargement du camion jusqu'à des taux élevés de surcharge, de 120 à 140%. Comme le montre le programme informatique, cela conduit à une réduction apparente du coût unitaire de transport mais avec pour effet d'accélérer l'amortissement du véhicule et de dégrader l'infrastructure routière. Les enquêtes ont recensé des taux allant de 20 à 140% avec toutefois un mode de 100% et des moyenne et médiane légèrement inférieures.

Tableau 6.8. Taux de chargement

	%	% cumulé	Taux
≤ 50%	15%	15%	
50 – 80%	20%	34%	
80 – 100 %	62%	97%	
100 – 120%	2%	99%	
> 120%	1%	100%	
			20
Minimum			140
Maximum			100
Mode			80
Moyenne			90
Médiane			

Références bibliographiques

- Bureau de la Banque Mondiale au Mali* (2001): Partenariat Mali – Banque Mondiale 1999/2000
- B. P. Baylatry* (1997): Etude en vue de la réforme de la fiscalité routière au Mali, rapport d'étude, Bamako, juillet
- BCEOM* (2001): Etude des échanges routiers de marchandises, des activités de stockage, de transit et de distribution à Bamako, Rapport de phase I, Bamako, décembre
- P. Bourrières* (1964): L'économie des transports dans les programmes de développement. PUF
- CEDES, ONT* (1981): Plan de transport du Mali 1980-1994, Rapport de synthèse
- CEE-CEA-EUROSTAT_OACI* : Guide-définitions des indicateurs de performance du secteur des transports
- BIMAN –SARL* (1997) : Etude des pistes rurales dans la région de Mopti – impact du désenclavement sur la production et le revenu des paysans.
- M. Coulibaly* (1997): Etude d'une stratégie de croissance accélérée et de développement durable au Mali – Secteur infrastructures de base – Transport, Energie, Télécommunications, Poste et Hydraulique. Bilan diagnostique et problématiques, Bamako, juin.
- M. Diakité* (1998): Contribution des services à l'économie malienne, tome II, CNUCED, Bamako, avril
- DNT* (2002): Note sur la compétitivité des transports routiers et la sécurité routière au Mali, 20 mars
- DNT* (2001): Annuaire statistique des transports
- H. Gabalda, B. Laporte, J-C Le Goff, M. Verhaeghe* (2001): Rapport de mission diagnostic [du secteur privé], août
- PAMORI* (1999): La filière "transport" et son potentiel fiscal, décembre
- E. Quinet, L. Touzery, H. Triebel* (1982): Economie des transports, Economica