

**SUPPORTS DE FORMATION
EN MATIÈRE DE TRANSPORT
RURAL**



Module 4: Mobilité rurale

**La mise à disposition de services de transport rural
conventionnel: Services de transport rural au Mali**

Séance 4.1

Partie 2

Présentation: 4.1b



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la session, les participants pourront :

- ① Décrire le contexte dans lequel s'inscrivent les services de transport rural au Mali
- ① Expliquer la manière dont les coûts de transport influent sur l'accessibilité des prix des services de transport, en particulier pour les pauvres
- ① Analyser les facteurs qui ont une incidence sur l'efficacité des services de transport au Mali
- ① Identifier les principaux enseignements tirés de cette expérience et la façon dont ceux-ci peuvent être appliqués aux autres pays

Vue d'ensemble de la session

- ① Contexte du transport au Mali
- ① Coût et accessibilité des prix du transport rural
- ① Facteurs qui ont incidence sur l'efficacité des services de transport
- ① Réflexions au sujet des enseignements tirés

2. Contexte du transport au Mali

- ③ Routes classées = 14 776 km
 - 57% en mauvais état
- ③ Chemins dans la brousse non entretenues = 30 000 km
- ③ Densité du réseau routier - la plus faible de toute l'Afrique de l'ouest
 - 1,18 km de route par 100 km² au Mali, comparé à
 - 3,1 pour la Communauté économique des états de l'Afrique de l'ouest (CEDEAO)
- ③ Flotte totale de 46 600 véhicules
 - 80% des nouvelles immatriculations de véhicules (nouveaux ou d'occasion) proviennent du district de Bamako
 - ...offre excédentaire
 - on estime à 840 le nombre de véhicules utilisés pour des activités rurales

Distance qui sépare les communautés rurales des services socio-économiques

Service	% des communautés en fonction de la distance au service			
	< 5 km	5 - 14 km	> 15 km	Ne savent pas
École primaire (1)	69.2	9.8	13.5	7.4
École primaire (2)	47.1	37.8	14.5	0.7
École primaire (3)	11.0	26.0	60.3	2.6
Collège (4)	2.1	2.2	88.1	7.6
Poste	15.4	20.7	60.2	3.8
Marché local	48.1	36.2	15.7	0.0
Transport quotidien	21.4	19.5	44.1	15.0
Transport hebdomadaire	46.9	26.1	19.8	7.2
Services de santé	16.8	32.3	37.2	13.7
Planning familial				

3. Coût & accessibilité des prix du transport rural

- ③ La pauvreté est un phénomène rural au Mali
 - 92% de *très pauvres*
 - 86% de *pauvres*
- ③ la capacité des gens vivant en milieu rural de payer pour des services de transport est très limitée
 - les *très pauvres* qui vivent dans une zone reculée avec des problèmes d'accès saisonniers
 - effectuent deux ou trois voyages par an

Dépenses moyennes par habitant (prix de 1997)

	Non-pauvres	Pauvres	Très pauvres
Dépenses annuelles (FCFA)	355,520	178,344	107,562
% des dépenses totales :			
Alimentation	55.8	64.6	64.6
Habillement	13.7	10.1	10.1
Logement, énergie et eau	12.2	12.1	12.1
Transport et communications	4.0	2.1	2.1
Santé	2.6	1.7	1.7
Éducation	1.4	0.7	0.7
Autre	10.3	8.7	8.7
Dépenses annuelles consacrées au transport (FCFA)	14,220	3,745	2,260

⊗ Les coûts de transport augmentent alors que :

- l'état des routes se dégrade
- l'accès est menacé par de fortes pluies

⊗ Étude de 1978

- les **coûts de transport ont été multipliés par 1,5** lors du passage de routes pavées aux routes bitumées en bon état
- les **coûts doublent** lors du passage de routes pavées aux pistes en mauvais état
 - ces différentiels existent toujours

⊗ Le fardeau du transport est particulièrement accentué dans les zones rurales dû au fait que :

- la majorité des gens pauvres vivent dans des zones rurales
- des infrastructures en mauvais état - coûts de transport élevés

Coûts de transport types constatés au cours des visites sur le terrain

Route	Distance (km)	Type de route	Type de chargement	Coût (FCFA)
Bamako (urbaine)	6	Pavée	Passager	155
Bamako-Fana	125	Pavée	Passager	1000
Dioila (rurale)	15	Chemin	Passager	250
Segou-Katiena	87	1/2 Pavée, 1/2 Chemin	Passager Marchandises	1000 (sèche) 1500 (humide) 6.0/kg (sèche) 12.5/kg (humide)
Kolokani (rurale)	25	Chemin	Passager	400
Kolokani (rurale)	45	Chemin	Passager Marchandises	500 (sèche) 1000 (humide) 15/kg (sèche)
Kolokani (rurale)	11	Pas d'accès aux véhicules	Marchandises par traction animale	5/kg

4. Facteurs qui ont une incidence sur l'efficacité des services de transport au Mali

1. Syndicats de transport

2. Le cadre de la politique des transports

3. Financement

4. Infrastructures

1. Syndicats de transport

- ③ Depuis 1992 - **aucune réglementation gouvernementale** en matière de routes et de tarifs des billets
- ③ Suite à la libéralisation - **réduction des coûts de transport**
 - les taux de fret se trouvaient en deçà des coûts d'exploitation à long-terme - ce qui a conduit à la disparition d'un certain nombre d'exploitants de véhicules dans le pays
 - par exemple, le prix par tonne-kilomètre a chuté de 32-35 FCFA avant la libéralisation à 16 FCFA après la libéralisation
- ③ Afin de stopper la disparition de l'industrie du transport, les syndicats de transport ont **volontairement** publié les prix minimum et maximum appliqués à tout le réseau de transport routier
 - prix basés sur les précédents chiffres du gouvernement
 - toujours en vigueur aujourd'hui

④ Quatre grands syndicats

- auxquels appartiennent quasiment tous les exploitants

④ Le système syndical demande aux exploitants d'utiliser les parcs de camions pour obtenir des cargaisons

- premier arrivé, premier servi
- les exploitants doivent attendre plusieurs jours pour arrimer un chargement
- particulièrement accentué à Bamako

④ Pour devenir membre d'un syndicat

- frais d'adhésion (tous les 3 ans)
- cotisation annuelle
- petit droit d'entrée au parc de camions
- Frais exigés pour chaque voyage effectué

Les files d'attente pour les chargements
et les prix fixés pour les routes
spécifiques rendent la flotte
de véhicules complètement inefficace

🌀 Pas d'avantages pour les exploitants

- pour être informés de leurs coûts d'exploitation
- pour renouveler leurs véhicules afin d'optimiser leur utilisation

🌀 Résultat ?

- une flotte obsolète
- survit uniquement grâce au système

2. Le cadre de la politique des transports

⊙ Confusion sur la politique des transports

- différentes organisations sont partie prenante dans le système des transports
- mais aucune ne sait ce que les autres font
- pas de coordination

⊙ Exemple :

- les syndicats de transport s'entretiennent avec le Ministère des Transports mais c'est le Ministère des Finances qui perçoit tous les frais de douane, taxes sur le carburant et taxes de transport
 - Les ministères comme les syndicats ne savent pas exactement à quelles fins sont utilisées les taxes

⊙ Résultat

- des relations individuelles nouées entre les syndicats et chacune des organisations
- un équilibre contre-productif

- ③ Une pression exercée au Mali pour développer un Conseil du réseau routier
 - les parties prenantes mènent une politique coordonnée
- ③ Une plus grande transparence est requise
 - d'où proviennent les revenus générés et dans quel but le sont-ils?
- ③ La confusion rend le processus de transport extrêmement lent et incertain
 - aucune mesure pour inciter les exploitants les plus performants à rejoindre le marché

3. Financement

- ③ Financement insuffisant - ne représente pas une entrave pour des services de transport rural de plus en plus performants
 - pas de pénurie de véhicules pour la demande
 - les gens trouvent le moyen d'acheter des véhicules
- ③ **Si** la flotte de véhicules peut être exploitée de manière plus efficace
 - une aide pour financer une flotte de véhicules plus moderne pourrait être justifiée

4. Infrastructures

- ③ La principale entrave à :
 - une plus grande mise à disposition des services de transport rural
 - une meilleure commercialisation des produits agricoles
- ③ Pas d'entretien périodique ou entretien inadapté
 - ornières profondes, nids de poule, problèmes d'accès saisonniers
- ③ Priorité
 - s'attaquer aux problèmes d'accès saisonniers (saison sèche)
 - augmenter la capacité du trafic
 - améliorations ponctuelles sur une petite portion du réseau global = améliorations considérables

Mise à disposition des services de transport rural : Mali



Activité de groupe

- A. *Quels facteurs ont une incidence sur le coût et l'efficacité des services de transport dans d'autres pays ?*
- B. *Quels enseignements peut-on tirer de l'expérience malienne ?*