
L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT RURAL ETUDE DE CAS: SUR LES SERVICES DE TRANSPORT RURAUX AU MALI

S. D. Ellis, TRL Limited

Objectif de l'article

Les coûts de transport du Mali sont très élevés mais la viabilité des services de transport est limitée à cause de la faible densité de la population. Cependant des actions pourraient être menées pour améliorer l'efficacité du transport rural, réduire leur coût et augmenter l'offre de service.

Lisez et analyser cette étude de cas et préparez une liste d'interventions avec leur impact et leurs priorités pour servir de base pour un document stratégique.

1. DONNEES DE BASE SUR LE TRANSPORT AU MALI

La longueur des routes classifiées au Mali est de 14,776km (statistique du transport annuel 1995), et il existe probablement un autre réseau de 30,000km de pistes non-entretenu. Le réseau classifié est mal entretenu, 57% des routes étant classé sous "routes en mauvaise condition". La densité des routes au Mali est une des plus basse en Afrique de l'Ouest, ayant 1.18km de routes par 100km carrés comparés avec la densité de 3.1 pour la communauté économique de l'Afrique Occidentale (CEAO).

Le pays vient juste d'introduire un nouveau système d'immatriculation de véhicules et la détermination de la taille du parc automobile est difficile. La meilleure estimation étant d'un parc de voitures de 46 600 dont 80% des voitures immatriculées sous le nouveau système, sont des voitures neuves ou d'occasion venant du district de Bamako. Le nombre de voitures utilisées dans les régions rurales est estimé à 840. Le parc de voitures est très concentré sur la région de Bamako et en conséquence ceci est souvent perçu comme une offre excessive. Globalement, 5 Maliens sur 1,000 ont un véhicule comparé à 7 sur mille dans le CEAO.

Le Tableau 1 indique la distance séparant les communautés rurales de certains services sociaux et économiques essentiels. Presque 70% des communautés sont dans un périmètre de 5km des écoles primaires, mais la distance augmente lorsqu'il s'agit d'écoles secondaires, 88% des communautés étant à plus de 15km. Presque 50% des communautés sont dans un périmètre de 5km des transports hebdomadaires et seulement 21% des communautés sont dans un périmètre de 5km du transport quotidien. Ceci est un problème spécialement pour l'accès aux services de santé dans les cas d'urgence avec 37% étant à plus de 15km. Le système de marchés étant très développé au Mali et en

conséquence presque 50% des communautés sont dans un périmètre de 5 km des marchés et 84% à 15km.

Tableau 1: Distance des communautés rurales aux services socio-économiques

Services	% des communautés à une certaine distance des services			
	< 5Km	< 5Km	>15km	Ne sait pas
Ecole primaire(1)	69.2	9.8	13.5	7.4
Ecole primaire (2)	47.1	37.8	14.5	0.7
Ecole primaire (3)	11.0	26.0	60.3	2.6
Ecole secondaire	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 journalier	21.4	19.5	44.1	15.0
Transport hebdomadaire	46.9	26.1	19.8	7.2
Clinique offrant le planning familial	16.8	32.3	37.2	13.7

2. LE COUT DU TRANSPORT RURAL AU MALI

Pour déterminer le niveau d'accès aux services de transport rural, il est bon de le situer dans le contexte des revenus et des dépenses rurales. Le Tableau 2 présente les dépenses moyennes par tête d'habitant au Mali. Il devrait être noté que la pauvreté est un phénomène commun dans les régions rurales du Mali. 92% des gens très pauvres et 86% des pauvres habitent la campagne.

Tableau 2: Dépense moyenne par tête d'habitant (prix 1997)

	Non pauvre	Pauvre	Très pauvre
Dépenses annuelles (FCFA)	355,520	178,344	107,562
% de la dépense totale			
Nourriture	55.8	64.6	64.3
Vêtements	13.7	10.1	10.1
Loyer, énergie et eau	12.2	12.1	12.1
Transport et communication	4.0	2.1	2.1
Santé	2.6	1.7	1.7
Education	1.4	0.7	0.7
Autre	10.3	8.7	8.7
Dépenses disponibles annuelles pour le transport (FCFA)	14,220	3,745	2,260

Si les dépenses annuelles sont comparées au coût de transport pratiqué lors de notre visite sur le terrain, il devient évident que les gens ruraux ont des ressources limitées pour accéder aux services de transport. Une personne très pauvre vivant dans une région

éloignée avec des problèmes d'accès saisonnier comme Kolokani (rural) dans le Tableau 3, ne fait possiblement qu'un ou deux déplacements par an. Même si on l'on assume que ce nombre peut être multiplié par le nombre de personnes par ménage, il devient clair que la possibilité de déplacement est limitée.

Le Tableau 3 montre que les frais de transport sont dépendants de l'état de l'infrastructure et, là où les routes sont en mauvaises conditions en certaines saisons, le prix du transport augmente à mesure que la route se détériore, ainsi que lorsque l'accès est sujet à de fortes pluies. Une étude réalisée en 1978 a montré que le prix du transport augmente de 1.5 fois si l'on passe d'une route revêtue à une route en terre latérite ou gravier, et que le prix double s'il on passe d'une route revêtue à une piste de moindre qualité.

Tableau 3: Frais de transport par type de route

Route	Distance (km)	Type de route	Type de chargement	Frais de transport (FCFA)
Bamako (urbain)	6	Revêtue	Passager	155
Bamako-Fana	125	Revêtue	Passager	1,000
Dioila (rural)	15	Piste	Passager	250
Segou-Katiéna	87	1/2Piste ½ Revêtue	Passager marchandises	1,000 (s. sèches) 1,500(s. de pluies) 6.0/kg (sec) 12.5/kg (mouillé)
Kolokani (rural)	25	Piste	Passager	400
Kolokani (rural)	45	Piste	Passager marchandises	500 (s. sèches) 1,000(s. de pluies) 15/Kg (sec)
Kolokani (rural)	11	Pas d'accès aux véhicules	Marchandises tirées par charrette à animal	5/kg

La majorité des pauvres vivants dans les zones rurales conjuguer avec les mauvaises conditions des infrastructures résulte en un prix élevé de transport, et ceci fait des dépenses de transport un fardeau particulièrement lourd dans les régions rurales.

3. FACTEURS GOUVERNANT L'EFFICACITE DU TRANSPORT

3.1 Les syndicats de transport

Depuis 1992 le marché des transports a été libéralisé au Mali avec entière dérégulation sur les tarifs et les lignes de transport. Cependant, après la libéralisation il y a eu une réduction importante des prix du transport dans ce pays. Cela a été perçu comme une opération de dumping des services de transport, les tarifs de transport de marchandises

étaient en dessous du coût de transport et cela a conduit à la faillite d'un certain nombre d'exploitants. Par exemple, dans l'industrie du pétrole, le prix par tonne-km est passé de 32-35 FCFA avant la libéralisation à 16 FCFA après la libéralisation.

Pour limiter le nombre de cas de faillite dans le secteur, les syndicats de transport sont intervenus pour fixer des prix minimum et maximum pour l'ensemble du secteur de transport. Ces prix sont basés sur les tarifs pratiqués précédemment par le gouvernement avant la libéralisation. Cette pratique est toujours en cours aujourd'hui.

Quatre syndicats de transport existent actuellement au Mali. Bien qu'il n'ait pas été possible de déterminer le nombre exact d'exploitants qui appartiennent à ces syndicats, nos observations suggèrent que 100% des exploitants dans les régions rurales y appartiennent ainsi que la majorité des exploitants des lignes inter-urbaines.

Le système des syndicats exige que les exploitants utilisent des parcs à camions où ils attendent les clients sur la base du "premier venu, premier servi". Cela veut dire que les exploitants peuvent attendre parfois plusieurs jours pour assurer un chargement. Ce problème est spécialement aigu à Bamako, mais il peut aussi être observé dans des nombreux marchés ruraux dans tout le pays. Pour adhérer à un syndicat, il faut payer une souscription de 10,000 FCFA tous les trois ans, une cotisation de 2,000 FCFA chaque année et 500 FCFA par jour pour l'utilisation du parc à camions. De surcroît une redevance doit être payée pour chaque voyage réalisé 500 à 1,000 FCFA selon le voyage et la taille du véhicule.

Faire la queue pour le chargement et l'existence de tarifs fixes pour chaque itinéraire rend l'exploitation des véhicules peu efficace. Il n'y a pas d'aiguillons pour les exploitants pour contrôler leur coût d'exploitation, ou pour améliorer leurs performances d'exploitation. Il en résulte un parc de véhicules très vieux qui ne peut subsister qu'à cause de ce système.

3.2 La politique de transport

En ce moment il y a une confusion considérable sur la politique de transport au Mali. Il y a plusieurs organisations qui ont un intérêt dans l'activité de transport, mais personne n'est au courant de ce que fait l'autre. Par exemple le syndicat du transport traite avec le Ministère du Transport mais c'est le Ministère de Finance qui collecte les taxes d'importation et des taxes sur les carburants et sur le transport. Ni le Ministère du Transport, ni celui des Finances ne sait dans quels buts les revenus provenant de ces taxes, sont utilisés.

Il n'y a pas de coordination entre les différents organismes. Au niveau rural, la situation est encore plus compliquée parce que le Ministère du Développement Rural et celui de l'Agriculture et le CMDT et le OHVN ont tous concernés par l'efficacité du système de transport rural. Comme résultat, des relations individuelles sont développées entre les syndicats et chacun des organismes concernés et un système inefficace est ainsi maintenu. Il existe au Mali une pression pour établir un conseil routier où tous les partis intéressés peuvent se rencontrer et développer une politique coordonnée des transports au Mali. Plus

de clarté est requise pour savoir quels genres de revenus sont collectés et pour quelle raison. La confusion rend le processus du transport long et incertain et n'attire pas les compagnies de transport performantes à joindre le marché.

Ces problèmes sont actuels en ce moment parce qu'une compagnie américaine veut investir dans le pays et y introduire un parc de voitures modernes. Cependant les Américains ont besoin d'être rassurés qu'ils vont pouvoir exploiter leurs véhicules sans obstacles (droit de passage...). S'ils ne les obtiennent pas, probablement qu'ils n'investiront pas dans le pays.

3.3 Finance

Les finances sont souvent citées comme l'obstacle majeur qui empêche le renouvellement du parc de véhicules vétustes. Cependant il n'y a pas de manque de véhicules sur le marché. Il y a des gens qui achètent des véhicules, même si cela est difficile. Ceci est particulièrement courant à Bamako où il y a un influx rapide de véhicules achetées en utilisant des sources financement privées. A ce stade, le manque de fonds n'est pas une contrainte qui limite l'augmentation de l'efficacité des services de transport ruraux. Si le parc de véhicules peut être opéré de façon plus efficace, il y a des forts arguments pour une aide financière pour l'achat des véhicules plus modernes.

3.4 L'infrastructure

L'infrastructure a été citée comme une contrainte majeure limitant une augmentation possible de l'offre de service des transports ruraux et à un meilleur marketing des produits agricoles. Le réseau des routes rurales est en mauvaise condition parce que l'entretien a été inadéquat ou défaillant. En conséquence les routes sont souvent dans des conditions rendant l'accès difficile pendant la saison des pluies. La plus grande priorité devrait être de remédier aux problèmes d'accès saisonnier. Pendant la saison sèche les véhicules peuvent accéder aux villages et peuvent transporter les passagers et les produits au marché, mais pendant la saison des pluies les routes deviennent impraticables et les villages isolés. La plupart de ces routes pourraient être rendues praticables pendant toute l'année, grâce à des inventions ponctuelles.

Il est improbable que des investissements pour la réhabilitation de tout le réseau attireraient davantage de véhicules sur la route. La priorité doit revenir à l'accès saisonnier et à la praticabilité de la route, ce qui bénéficierait aussi bien les exploitants de transport que les communautés.