Public Disclosure Authorized

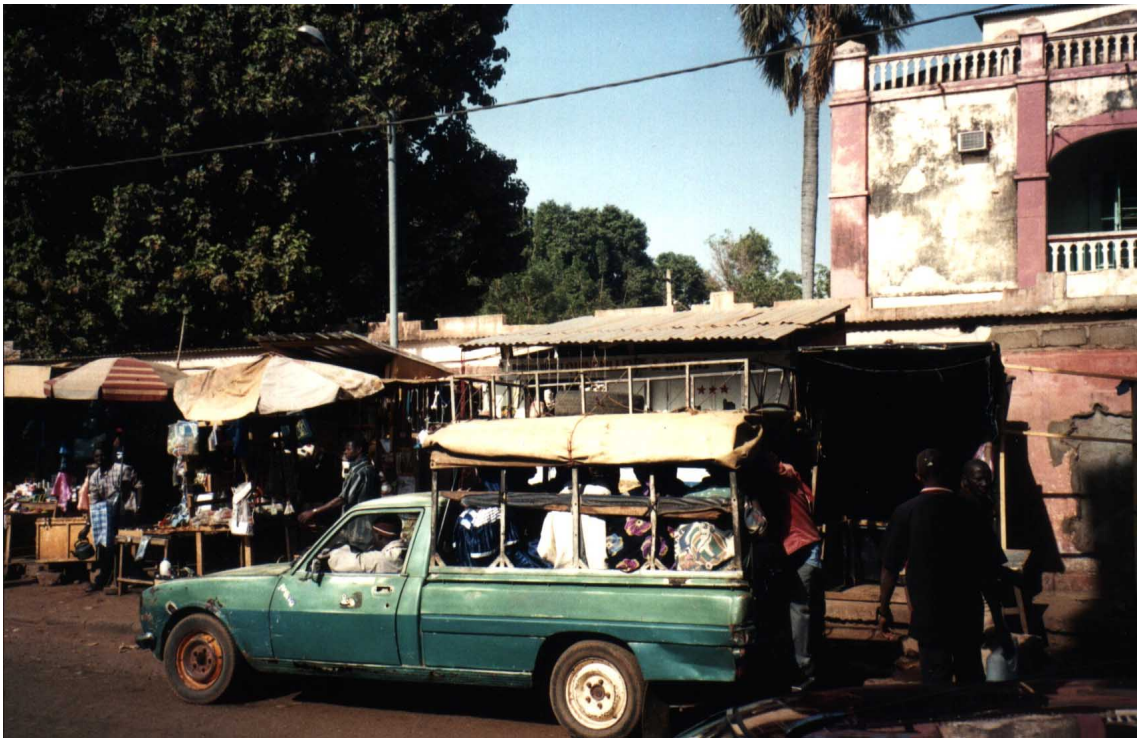
PROGRAMME DE POLITIQUES DE TRANSPORT EN AFRIQUE SUBSAHARIENNE

BANQUE MONDIALE ET COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

Document de travail SSATP N° 49

27303

Mobilité urbaine



Public Disclosure Authorized

Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne

Tome II : Le cas de Bamako

Novembre 2000

Région Afrique
Banque mondiale

Mobilité Urbaine

Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne

Tome II : Le cas de Bamako

Novembre 2000

Région Afrique
Banque mondiale

SOMMAIRE

PRÉFACE

RÉSUMÉ

INTRODUCTION **1**

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE L'ÉCONOMIE MALIENNE EN BREF **5**

CHAPITRE 1 CONTEXTE HISTORIQUE ET URBAIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS À BAMAKO **7**

1. La dynamique urbaine de Bamako 7
2. Histoire des transports collectifs urbains : les échecs des entreprises structurées 9

CHAPITRE 2 MODE D'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT ACTUEL DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE BAMAKO **17**

1. L'offre de transport collectif À Bamako : le réseau de lignes, le parc de véhicules et les tarifs 17
2. Les acteurs du système de transport 24

CHAPITRE 3 FINANCEMENT ET RENTABILITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF ARTISANAL À BAMAKO **31**

I. Les modalités et les besoins de financement des véhicules 31
2. Nature et importance des besoins de financement 32
3. La rentabilité du secteur de transport artisanal 33

CHAPITRE 4 RENOUVELLEMENT DU PARC DE VÉHICULES **45**

1. La détermination du flux discrétionnaire 45
2. Le comportement financier des opérateurs et la rentabilité actuelle de l'activité 47
3. L'équilibre financier dans le cas de remplacement par des véhicules neufs ou rénovés sur financements spéciaux 51
4. Interprétation des résultats 53

CONCLUSION GÉNÉRALE **55**

1. L'organisation du système de transports collectifs 55
2. La nécessité d'un véritable service public de transport 58
3. Le financement du parc et de son renouvellement 60

ANNEXES **62**

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES **69**

CARTE **70**

PRÉFACE

Un des axes de réflexion de la composante Mobilité urbaine du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) porte sur le fonctionnement des opérateurs de services de transport en commun. Cette priorité a été inscrite dans le Plan de développement stratégique 1998-2002 de la composante, approuvé en septembre 1998 par le comité d'orientation tenu dans la ville du Cap, Afrique du Sud.

Les services de transport en commun assurés de façon quasi exclusive par des petits opérateurs privés – micro-entreprises – fournissent des emplois nombreux pour les populations les plus pauvres. Ils permettent également l'accès aux marchés, aux écoles, aux services sociaux. Acteurs clés dans les services de transports urbains, ces opérateurs, de par leurs activités, contribuent à l'économie urbaine africaine.

L'étude régionale lancée début 1999 par la composante Mobilité urbaine du SSATP porte sur quatre villes : Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi. Elle a été réalisée par le réseau SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne) qui, de par sa structure, a utilisé de façon optimale son réseau d'experts africains basés dans les villes en question. A ce titre, cette étude contribue également au renforcement des capacités régionales, autre objectif visé par la composante. Cette étude régionale a été financée par la Coopération française, partenaire important du SSATP et de sa composante Mobilité urbaine.

L'étude menée sur Abidjan a fait l'objet d'un document de travail et d'une note technique, en version française et anglaise. L'étude sur Bamako fait l'objet du présent document. La publication des études sur Harare et Nairobi suivront d'ici peu.

D'ores et déjà, les études sur les opérateurs de services de transport en commun à Abidjan et à Bamako nous apportent des enseignements utiles pour l'amélioration du fonctionnement de ce secteur d'activités, de la mobilité urbaine et la contribution à la réduction de la pauvreté dans les centres urbains d'Afrique subsaharienne.

Snorri Hallgrimsson

Coordinateur du Programme SSATP

Région Afrique

RÉSUMÉ

Parmi les capitales d'Afrique de l'Ouest, Bamako s'est toujours singularisée par un système de transport collectif au sein duquel les entreprises structurées n'ont jamais pu survivre durablement. L'offre de transport en commun relève principalement d'un grand nombre de petites entreprises avec des propriétaires possédant, dans la majorité des cas, un seul véhicule.

Au sein de ce secteur atomisé, les Toyota Hiace de 18 places dominent aujourd'hui le parc des transports collectifs au détriment des Peugeot 404 ou 504 qui n'assurent pas des revenus comparables aux différents opérateurs, chauffeurs, propriétaires chauffeurs et propriétaires non chauffeurs à la recherche de compléments de revenus.

Le système de transport collectif, contrôlé de fait par le syndicat des chauffeurs gère les comités des places et répartit les véhicules entre les lignes. Sa flexibilité et son adaptation aux nouveaux besoins restent un atout indéniable.

La structure radiale du réseau, les temps d'attente des usagers aux points de regroupement, la concentration des emplois dans le centre ville et donc les flux radiaux participant au phénomène de congestion aux heures de pointe, le niveau de plus en plus élevé de pollution atmosphérique sont autant d'éléments militant en faveur d'une amélioration du système.

L'analyse de la rentabilité et du renouvellement du parc montre clairement que :

- l'achat d'un véhicule Toyota d'occasion ne pose pas de problèmes majeurs aux propriétaires chauffeurs et aux propriétaires non exploitants directs. Les chauffeurs accèdent à la propriété du véhicule par le « travailler-payer », des personnes continuent à investir dans l'achat de véhicules d'occasion pour faire travailler un parent ou tirer des revenus complémentaires grâce aux versements réguliers des chauffeurs ;
- l'achat de véhicules neufs ou rénovés, n'est pas possible en raison de la faiblesse relative des revenus discrétionnaires procurés par cette activité aux artisans et aux propriétaires non conducteurs.

Les préconisations suggérées ici portent sur l'amélioration du système de transport avec la mise en place d'une autorité organisatrice, la professionnalisation progressive du secteur, les incitations au regroupement des opérateurs du secteur artisanal (coopératives de production et d'achat), la mise en place d'un système de billetterie, etc. Parallèlement, l'amélioration des résultats d'exploitation pour les artisans devrait être poursuivie par des mesures visant à accroître la productivité externe du système : entretien régulier du réseau de voirie emprunté par les véhicules de transport collectif, lutte contre les taxis clandestins, respect des arrêts fixes.

En raison d'un très grand nombre d'acteurs impliqués dans le fonctionnement du système, il est souhaitable, à moyen terme, de créer une autorité organisatrice des transports urbains en tenant compte des enseignements du cas de Dakar. Cette autorité organisatrice, nécessairement distincte des opérateurs, devrait être composée par des représentants de l'État, du district de Bamako et des collectivités comme les mairies d'arrondissement. Elle aurait pour mission de définir un cahier des charges s'imposant aux opérateurs et d'assurer une régulation du système : contrôle de l'accès à l'entrée, répartition du parc de véhicules entre les lignes, création de lignes nouvelles, politique tarifaire.

INTRODUCTION

La recherche sur les micro-entreprises de transport urbain à Bamako a débuté en février 1999, et des enquêtes complémentaires ont été réalisées au cours de l'été 1999 par les partenaires maliens du réseau SITRASS Mamadou DJENAPO et Daouda KONE associés à cette recherche.

Pour comprendre la situation actuelle des transports collectifs à Bamako, il est apparu indispensable, dans un premier temps, de rappeler le contexte historique et urbain des transports de cette ville depuis l'indépendance. Bamako représente un cas atypique comparativement à d'autres grandes villes d'Afrique de l'Ouest : aucune entreprise publique ou privée " conventionnelle " n'a pu se maintenir durablement et le secteur artisanal occupe une place prépondérante qu'il faut devoir expliquer (**Chapitre 1**).

Les modes d'organisation et de fonctionnement des transports collectifs de Bamako permettent de comprendre le jeu des acteurs publics et privés, les conditions actuelles d'exploitation, les dysfonctionnements éventuels du système de transport (**Chapitre 2**).

L'activité des transports urbains de personnes est-elle rentable ou plus exactement comment cette rentabilité est-elle perçue ? Le dépouillement des informations sur les recettes et dépenses d'exploitation de deux types de véhicule (Peugeot bâché 404 ou 504 et Toyota Hiace) permet alors de reconstituer des comptes mensuels pour un propriétaire d'une part, pour un propriétaire exploitant direct ou artisan d'autre part (**Chapitre 3**).

C'est sur cette base que des simulations financières ont été faites en prenant en compte les conditions d'obtention actuelles du crédit et son coût pour l'achat d'un « bon » véhicule d'occasion, et en comparant les résultats sur les comptes d'exploitation avec ceux obtenus avec les conditions de prêt plus avantageuses. **(Chapitre 4)**

Faut-il alors davantage organiser les micro-entreprises dans le sens d'un service public et comment ? Les rapports de force entre acteurs du transport urbain autorisent-ils une régulation du système de transport cohérente avec la régulation interne assurée par le syndicat des transporteurs ? Dans ce cadre, l'accès à la propriété du véhicule par des chauffeurs et le renouvellement du matériel roulant par les artisans transporteurs doivent-ils être encouragés et sous quelle forme ? Des mécanismes de crédit doivent-ils être conçus spécialement et l'accès à ce crédit conditionné par l'adhésion et le respect d'un cahier des charges pour l'exploitation de lignes de transport ? Autant de questions auxquelles on s'efforcera d'apporter des éléments de réponse. (**Conclusion et recommandations**)

Ce rapport a été rédigé par Jean Michel CUSSET, directeur de recherche au CNRS, chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports, et Abdoulaye TOUNKARA, maître de conférences associé à l'Université Jean Moulin, Lyon III, économiste consultant.

La simulation des financements de véhicules et les commentaires ont été réalisés par Eddy BLOY, professeur à l'Université Lumière Lyon 2.

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

L'ÉCONOMIE MALIENNE EN BREF

Le Mali a une superficie de 1.240.192 km^2. Enclavé entre 7 pays (Algérie, Mauritanie, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger), le pays ne dispose d'aucune façade maritime. Ses principales voies de communication internationale sont la route Bamako-Abidjan et la voie ferrée Bamako-Dakar, ayant respectivement une longueur d'environ 1400 km et 1200 km.

Le taux de croissance démographique du Mali est estimé à 2,8 %, et celui de la population active de 2,7 %. La population résidente s'élève à 10.795.000 d'habitants[1], soit une densité de 8,1 habitants par km^2. Elle est essentiellement rurale (environ 70 % de la population) et se caractérise par sa jeunesse : 44 % a moins de 18 ans.

Tableau 1. Quelques indicateurs de développement humain

	Mali	Burkina Faso
Espérance de vie à la naissance	46,6	46,4
Taux d'alphabétisation des adultes	29,3	18,7
Taux de scolarisation, tous niveaux confondus	17	20
Consommation d'électricité (kw/h)	28	22

Source : PNUD Rapport mondial sur le développement humain, 1996

L'économie du Mali est essentiellement agricole et dépend largement de produits agricoles (riz, coton) et de l'or. L'agriculture contribue à 49 % du PIB et elle emploie plus de 70 % de la population active. La contribution de l'industrie et des services est de 18 % et 33 % respectivement. L'industrie minière se développe depuis 1990 grâce à l'investissement étranger. La mise en exploitation des mines (Siama, Sadiola) apporte à l'État malien des ressources substantielles nécessaires à l'effort de développement.

Tableau 2. Principaux indicateurs économiques

	1994	1995	1996	1997	1998	1999[2]
PIB (milliards FCFA)	1 029	1 231	1 361	1 431	1 570	1 715
Taux de croissance économique	2,4	5,9	4	6,5	5,3	6
PIB / habitant [3]				149	160	171
Croissance du PIB / habitant				5,6 %	7,4 %	6,9 %
Taux d'inflation annuelle				0,9 %	3 %	

Source : BCEAO et Commission de l'UEMOA. Mai 1999.

Le commerce extérieur a connu un regain avec la dévaluation du FCFA en 1994. Le dynamisme de l'exportation contribue à la réduction du déficit commercial, qui passe de 16 % du PIB en 1994 à seulement 9 % en 1997. L'or et le coton représentent les piliers de l'exportation malienne :

---

[1] . On estime à 3 millions, le nombre de maliens vivant hors du pays.

[2] . Prévisions.

[3] . En milliers de FCFA.

sur les 562 millions USD leurs parts étaient de 276 et 201 millions USD, soit 49 % et 36 %, respectivement. L'importation (750 millions USD en 1997) porte essentiellement sur les biens d'équipements (29,5) et les produits pétroliers (14).

Compte tenu d'un taux de croissance démographique de 2,7 %, le revenu par habitant croît faiblement et reste l'un des plus faibles du monde. Cependant, après des années d'instabilité, l'économie malienne a connu un taux de croissance du PIB de 5,8 % en moyenne sur la période allant de 1994 à 1997, contre 0,6 % entre 1990 et 1993. L'inflation est maîtrisée : 3 % environ, correspondant à la norme communautaire.

Les politiques de réformes économiques et les programmes d'ajustement structurel mis en œuvre avec l'appui de la Banque mondiale, le FMI et d'autres partenaires depuis deux décennies commencent à porter leur fruit. Le pays tient ses engagements à l'égard des institutions financières internationales, les grands équilibres macro-économiques ont été rétablis, preuve d'une relative bonne santé économique.

L'État malien a décidé de se désengager progressivement de toutes les activités marchandes, y compris des services publics marchands, au profit du secteur privé national et étranger. L'assainissement des finances publiques contribue à faire peser moins lourdement la fiscalité sur les entreprises et à recentrer les dépenses publiques vers les secteurs sociaux et les investissements. La mise en place d'un cadre incitatif des investissements traduit dans les faits sa volonté de libéraliser l'économie.

Le nombre d'entreprises privées a rapidement augmenté au cours des dix dernières années. Le secteur des entreprises publiques voit ses effectifs stagner. Les entreprises privées représentent désormais plus de 80 % des entreprises maliennes. En incluant le secteur informel, le secteur privé représente plus de 90 % de l'emploi du Mali.

Le projet d'ajustement sectoriel des transports *

Le projet d'ajustement sectoriel des transports (PAST) du Mali ne comporte pas de composante « transport urbain ». Cependant certains aspects du PAST auront des répercussions sur les conditions de fonctionnement des transports collectifs de Bamako. Ainsi la composante urbaine prévoit un programme quinquennal centré, entre autres objectifs, sur l'aménagement de la voirie urbaine principale de Bamako : voirie Faladié-Pönt des Martyrs, et sa liaison avec le nouveau pont sur le Niger (23,8 millions de dollars).

De même, la composante « développement des capacités et formation » devrait pallier les insuffisances dans la connaissance scientifique du secteur des transports et renforcer les capacités d'études générales et de planification de la DNT. Enfin le programme de contrôle technique des véhicules, contrôle confié à des firmes privées indépendantes, devrait assainir le parc des véhicules de transport de voyageurs. Il est prévu que les véhicules ne remplissant pas les conditions techniques seront retirés de la circulation et leurs cartes grises remplacées par des cartes temporaires (3 mois) pour permettre l'exécution des réparations nécessaires. La carte grise ne sera pas renouvelée dans le cas où le véhicule ne satisfait pas au contrôle technique la seconde fois.

* Rapport d'évaluation, Projet sectoriel des transports, République du Mali, 1997.

CHAPITRE 1

CONTEXTE HISTORIQUE ET URBAIN DES TRANSPORTS COLLECTIFS À BAMAKO

Après un aperçu de la dynamique urbaine de la ville, on retracera l'évolution de ses transports collectifs depuis l'indépendance du Mali.

1. LA DYNAMIQUE URBAINE DE BAMAKO

1.1. Croissance démographique : plus d'un million d'habitants

Comme la plupart des pays africains, le Mali s'urbanise rapidement. La population urbaine est passée de 11 % de la population totale en 1960 à 26 % en 1994, 28 % en 1996 et serait de l'ordre de 30 % en 2000.

Capitale administrative et économique du Mali, Bamako est aussi la plus grande ville. Elle est le siège des grandes institutions administratives et financières. On y trouve les grands hôpitaux ainsi que la plupart des grandes écoles du pays. Plus des 3/4 des entreprises industrielles et artisanales y sont localisées.

La réforme administrative de 1979 a regroupé la commune urbaine de Bamako et les 20 villages limitrophes en une entité territoriale, le district de Bamako, divisé en 6 communes, totalisant 62 quartiers. Le district de Bamako a rang de région au même titre que les sept autres du pays. Les réformes de décentralisation de 1996 prévoient qu'un maire de district remplacera le gouverneur après les élections communales de 1998.

A la veille de l'indépendance en 1958, la ville de Bamako ne comptait que 100 000 habitants. La population du District a atteint 800 000 habitants en 1992 ; elle est estimée aujourd'hui à 1 016 167 habitants[1]. Elle est jeune (plus de 50 % de la population a moins de 20 ans) et les familles sont nombreuses (plus de 7 personnes par famille). Par rapport à l'ensemble du pays, Bamako concentre 39 % de la population urbaine. Le district compte plus de 7,5 fois plus d'habitants que Ségou, la seconde ville du Mali.

L'agglomération a connu un taux d'accroissement annuel de la population de 6 et 7 % au cours de la période 1980-1995, plus de deux fois supérieur à la moyenne nationale. Cette forte croissance démographique s'accompagne d'une occupation importante de l'espace (forte consommation d'espace et faible verticalité du bâti). Ce fort taux d'urbanisation peut être un frein à la croissance de la productivité urbaine si le niveau d'investissement public n'est pas suffisamment important pour répondre à la demande de service. Une des réponses à cette inadéquation pourrait être l'organisation d'un bon système de transport urbain, véritable enjeu depuis quatre décennies.

La création du district visait en partie à faciliter la mobilisation des ressources nécessaires à des actions en matière de développement urbain. Le niveau des investissements publics n'a cessé de décroître sur la période 1960-1970. Mais des actions concrètes furent menées quelques années plus tard, dans le cadre de projets urbains bénéficiant du financement de la Banque mondiale.

---

[1] . RGP, 1998.

Le district assure des services urbains à caractère municipal : l'entretien de la voirie et l'organisation des transports publics figurent parmi ses principales fonctions. Cependant, l'effet d'agglomération suscite une demande de services de plus en plus grande, notamment en besoin de transport, pour une population faiblement solvable. D'où un foisonnement d'activités informelles pour l'immense majorité de la population urbaine à la recherche de ressources dans un contexte de faiblesse du niveau de l'emploi structuré. Le secteur artisanal dit " informel " est depuis longtemps une réponse à cette demande insatisfaite, car il ne nécessite pas de qualification particulière et l'accès à la profession est facile.

Tableau 3 Taux d'équipement des ménages à Bamako et Ouagadougou. Véhicules pour 100 ménages

	Bamako	Ouagadougou
Bicyclettes	22	80
Deux roues à moteur	86	150
Voiture	28	17

Sources : Enquête ménage Ouagadougou 1992 (LET-CEDRES) et Bamako 1993 (LET-ARETRANS)

1.2. Développement spatial

La ville se développe de manière très contrastée sur les deux rives du fleuve Niger.

Sur la rive gauche, l'ancien quartier européen est le centre administratif et commercial. Les autres quartiers anciens complètent cette zone d'habitat en se déployant vers l'est et l'ouest, le long de la voie ferrée[2]. Le transfert de l'aéroport plus au sud de l'agglomération a libéré des terrains pour la construction. Le projet ACI 2000 sur le site de l'ancien aéroport devra accueillir à terme le nouveau centre administratif et financier de Bamako.

Sur la rive droite, des quartiers d'habitat ont surgi à partir de 1960, sans doute grâce à la construction du nouveau pont sur le Niger. Pendant longtemps, l'existence d'un seul pont reliant les deux rives a freiné l'extension sur la rive droite. L'ouverture d'un second pont en 1993 a donné une impulsion à l'extension urbaine au sud de l'agglomération et a désenclavé plusieurs quartiers. La rive droite représente 35 % de la population de Bamako. Elle accueille 60 % des nouvelles populations et sa croissance démographique annuelle a été de près de 10 % au cours des deux dernières décennies. La densité de la population reste cependant faible. L'état des routes semble en moins bon état et l'équipement en services collectifs est inférieur à celui de la rive gauche.

La croissance de l'agglomération est essentiellement horizontale. Sa superficie est passée de 1200 hectares en 1960 à 19 000 hectares en 1980, se traduisant par la naissance de quartiers d'habitats spontanés à la périphérie. Le principe du lotissement conduit à une forte consommation d'espace, des coûts d'équipement importants et un rallongement des distances de déplacement.

Les artères disposées en radiales à partir du centre sont bitumées et les voies internes aux quartiers en latérite. Le réseau routier propre au gouvernorat du district de Bamako et aux 6 communes est long de 100 km, dont 90 km revêtus. Les 60 % du réseau revêtu sont en bon état, 20 % en assez bon état et le reste est passable ou médiocre[3]. D'une manière générale, les principaux axes sont en bon état et ces dernières années, de nombreux aménagements de voirie ont contribué à améliorer la circulation. Cependant et malgré la mise en sens unique de nombreuses rues, le centre urbain est congestionné tous les jours de la semaine : les arrêts

[2] KONÉ Daouda. Espace social et mobilités : Bamako et sa rive droite. Mémoire de DEA en Economie des transports. Université Aix-Marseille 2. 1988.

[3] Cf. B. Fomba, S. Guiro, Les transports urbains à Bamako. Réunion du comité d'orientation, document de travail SSATP N°36, Le Cap, 20 septembre 1998, Banque mondiale, octobre 1998.

intempestifs des *durunis* et des *sotrama*,* les nombreux petits commerces qui encombrent les trottoirs obligeant les piétons à marcher sur la chaussée aggravent la situation.

Cette croissance urbaine forte est souvent perçue comme facteur explicatif du développement des formes de transports urbains de Bamako. Il faut noter qu'ici, les transports collectifs répondent avant tout à l'expression d'une demande qu'aucun mode conventionnel n'a pu satisfaire. Les transports collectifs urbains occupent désormais une place importante dans l'ensemble des déplacements.

Tableau 4. La répartition modale à Bamako en 1993 (en %)

	Avec marche à pied	Sans marche à pied
Marche à pied	56	-
Bicyclettes	2	4
Deux roues à moteur	17	39
Voiture	9,5	22
Transport collectif	15,5	35 *
Total	100	100

** Duruni et Sotrama 24 %, Bamabus et Tatabus 10 %, autres 1 %*

Source : Enquête ménage de 1993, LET-ARETRANS

2. HISTOIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS : LES ÉCHECS DES ENTREPRISES STRUCTURÉES

L'histoire des transports collectifs urbains à Bamako est très mouvementée, se caractérisant par les échecs répétés des expériences d'entreprises publiques ou de sociétés privées. Un secteur artisanal fortement atomisé a fini par s'imposer grâce, notamment, à sa capacité d'auto-organisation. Toutefois, l'analyse de cette période souffre du manque de données statistiques fiables sur le niveau de l'offre qui n'était connu que par sondage. Tout au long de cette période, les tarifs urbains n'ont pas connu d'augmentation significative, alors même que la demande de transport connaissait une croissance importante. Le secteur privé a su répondre à cette faiblesse des tarifs par une qualité de l'offre pour maintenir sa part de marché.

Jusqu'à l'indépendance en 1960, le transport de personnes restait rudimentaire : des charrettes attelées assuraient dans un premier temps la desserte des marchés et avec l'extension de la ville apparurent les pick-up bâchés (Peugeot 404) ou *durunis* ; quelques taxis assuraient un transport complémentaire. Plusieurs périodes jalonnent cette histoire : 1960-1975, 1975-1990, 1991-1999[4].

2.1. De l'indépendance en 1960 à 1975 : coexistence du secteur artisanal inorganisé et d'un secteur public défaillant

Au moment de l'indépendance en 1960, l'intervention publique s'est avérée indispensable dans tous les secteurs de l'économie malienne, y compris celui des transports. Deux entreprises

* On désigne par « duruni », les 404 ou 504 Peuget bâchés, aménagés de bancs pour le transport de personnes, et « sotrama », les autres véhicules, principalement Toyota Hiace, et les Mercedes.

[4] Pour les deux premières périodes, cf. A. Tounkara et alii, Politiques de transport urbain en Afrique sub-saharienne, étude du cas de Bamako, INRETS-SITRASS, 1991, pp.7-12.

publiques de bus se succédèrent : les transports urbains de Bamako (TUB) jusqu'en 1968, et la Compagnie malienne des transports routiers de 1968 à 1975.

L'expérience de la société TUB

L'entreprise TUB avait la concession des axes lourds, réputés rentables, et recevait, de façon épisodique des subventions d'exploitation. Elle subissait la concurrence du secteur privé artisanal (*durunis*) qui, en principe, ne pouvait exploiter les mêmes lignes, mais était prompte à profiter du service défaillant de la société publique.

Les *durunis* sont apparus dans les années '60. Ils étaient exploités essentiellement par des chauffeurs propriétaires. Les autorités publiques ont longtemps encouragé le regroupement des transporteurs (urbains et interurbains) au sein de coopératives, coiffées par l'UNCTRM (Union coopérative des transports routiers du Mali), sans doute par conformité aux orientations politiques de l'époque, pour faire face au dynamisme des transporteurs individuels refusant toute forme d'association. Mais l'expérience des coopératives resta très limitée, les plus connues étant : la CTUB (Coopérative de transport urbain de Bamako) dont l'activité porte sur l'exploitation des taxis, et la CTR (Coopérative de transports routiers) pour le transport interurbain. Curieusement, ces deux coopératives n'étaient pas membres de l'UNCTRM mais de la DRCN (Direction régionale de la coopération nationale) chargée de toutes les organisations coopératives au niveau du district. Les coopératives sont restées longtemps les interlocutrices auprès de l'État sur toutes les décisions concernant l'organisation des transports urbains et interurbains. Leurs membres étaient en réalité les opérateurs intervenant dans le transport urbain et interurbain.

La raison véritable de l'émergence et du développement du secteur artisanal des transports urbains de Bamako réside dans ses modalités de financement. En 1967, une opération " coup de poing " réquisitionne les deux tiers du parc de taxis, véhicules non déclarés, dont beaucoup de fonctionnaires étaient les véritables propriétaires[5], dans le but d'accroître l'offre publique de transport d'une part, et de repérer et de sanctionner les fonctionnaires qui s'adonneraient à cette activité lucrative. L'entreprise publique TUB qui transportait essentiellement des scolaires et des fonctionnaires a cependant cessé ses activités en 1968. L'État n'était plus en mesure de combler les déficits d'exploitation en raison des difficultés économiques et de la dévaluation du franc malien par rapport au franc CFA. De plus, la majorité des 55 autobus étaient immobilisés en raison de pannes et aucun renouvellement du parc n'était envisageable. En réalité, l'augmentation de l'offre publique n'était pas proportionnelle à celle de la population urbaine en forte croissance.

La CMTR : du transport interurbain au transport urbain

En 1970, l'entreprise publique TUB fut absorbée par la CMTR (Compagnie malienne des transports routiers), publique elle aussi. Cette dernière, qui assurait jusque là des liaisons interurbaines exploite également les lignes urbaines avec un parc de 51 fourgonnettes Renault, remplacées ensuite par des véhicules japonais. Les difficultés de trésorerie liées à la faiblesse des tarifs et la crise pétrolière de 1973 contraignirent la CMTR à limiter l'exploitation de lignes urbaines et à comprimer son personnel. Les bénéfices dégagés par l'activité de transport interurbain permettaient une subvention croisée ; l'État refusait de subventionner la CMTR pour combler le déficit du service public urbain.

En février 1976, la CMTR, dont la part du marché des transports urbains était estimée à 30 % environ, cessa ses activités et les *durunis* reprirent l'exploitation de ses lignes, exploitation qui leur avait été interdite auparavant.

---

[5] . Un fonctionnaire ne peut, selon la loi malienne, exercer la profession de transporteur.

Le discours officiel a attribué l'échec des sociétés publiques au dynamisme du secteur artisanal. Ce dernier, marginalisé, est suspecté de mener une activité illégale. Mais il se caractérisait aussi par son inorganisation. La plupart des exploitants opéraient isolément, et en raison de leurs faibles moyens financiers, ne respectaient pas la réglementation (manque de pièces administratives, usage de prête-noms, non respect des normes de sécurité…). Ils offraient toutefois un service répondant à la demande des usagers : transport mixte, desserte des quartiers périphériques, service à la demande, etc. Leur activité était alors qualifiée d'informelle pour plusieurs raisons : absence de convention de service public entre ceux qui la mènent et l'État, inexistence d'entreprises structurée, propension à exercer l'activité à la limite de la légalité.

2.2 De 1976 à 1990 : les modes de gestion artisanale se développent et la profession s'organise

Le vide créé par la disparition des sociétés publiques a fait le nid d'un secteur privé dynamique, fortement atomisé (1 à 3 véhicules par exploitant). On commence à noter un début d'organisation dans la profession avec l'apparition des comités syndicaux des chauffeurs pour gérer le principe du tour de rôle sur les places. Là réside une particularité importante des transports collectifs urbains de Bamako ; l'organisation des conducteurs avait un double but : gérer les places de regroupement et instaurer une discipline dans la concurrence âpre que se livrent les chauffeurs dans la recherche de la recette journalière.

L'expérience SOTRAMA

Dans ce contexte où le service public minimum n'était plus assuré, les autorités publiques encouragèrent la création d'entreprises privées pour assurer une offre stable sur les axes lourds. La SOTRAMA (Société des transports du Mali) fut la première à exploiter des véhicules minibus à la place des pick-up bâchés. Créée en 1978 par un transporteur professionnel, président de l'UNCTRM, elle fut autorisée à exploiter trois axes importants de trafic, soit 6 lignes à partir d'une station centrale à proximité de la Grande Mosquée, ce qui représentait une part importante du marché des transports urbains de Bamako. Le capital était fixé à 446 millions de FCFA, le transporteur s'étant engagé à réaliser des investissements de 3 152 francs maliens avec une prévision de 750 emplois. Les fonds propres représentaient 14,2 % du financement, le crédit fournisseurs 72,8 % et le crédit bancaire à court et moyen terme 13 %.

La SOTRAMA disposait au départ d'un parc de sept minibus. Alors qu'il était prévu de porter le parc à 140 véhicules dès la première année d'exploitation, puis de le doubler avec l'exploitation d'autres itinéraires, l'expérience tourna court. Les pratiques de gestion de cette entreprise ne différaient en rien de celles des artisans opérant dans les transports urbains : réparation de véhicules en panne par " cannibalisme ", manque de techniciens qualifiés pour l'entretien du parc, manque d'expérience manifeste dans la gestion du fonds de roulement, etc.

Pour accroître le parc de véhicules de la société, ses dirigeants acceptèrent tout simplement de ranger sous leur bannière, contre le paiement d'une cotisation journalière de 1 000 FCFA, les artisans indépendants dont les minibus "affrétés" pouvaient alors en toute légalité exploiter les lignes de la SOTRAMA. On trouve là l'origine du terme *sotrama* pour désigner tout véhicule minibus destiné au transport urbain.

Le parc propre de la SOTRAMA ne connut pas d'accroissement significatif : 30 véhicules seulement deux ans après sa création. Elle poursuivit néanmoins ses activités jusqu'au milieu des années 1980 car l'opération "d'affrètement" connut un réel succès et le nombre de véhicules *sotrama* augmenta considérablement alors que celui des taxis et des *durunis* stagnait, puis diminuait. Ainsi, des artisans ont pu exploiter en toute légalité des lignes qui leur était théoriquement interdites.

D'autres expériences originales

Entre 1980 et 1985, deux sociétés de bus (Atch-transport et Renov-Auto) firent une brève apparition sur le marché des transports urbains de Bamako. La première exploitait une quinzaine d'autobus financés sur fonds propres, pour un effectif salarié d'une soixantaine de personnes. Confrontée à des problèmes techniques (véhicules inadaptés pour le mauvais état de la voirie, manque de pièces de rechange, etc.), l'exploitation s'avéra rapidement déficitaire en raison de la faiblesse des tarifs. Une mesure administrative ordonna l'immobilisation de quelques véhicules après une augmentation non autorisée des tarifs sur certaines lignes.

Quant à la société Renov-Auto, à l'origine un garage de réparation et d'importation de véhicules neufs, ses activités étaient diversifiées : transport urbain et interurbain, travaux publics. Son parc de transport urbain fut d'une trentaine de véhicules réputés pour leur confort. Cependant le mode d'exploitation de ces véhicules était celui du secteur artisanal : les conducteurs étaient liés par contrat à la société qui assurait l'entretien et les grosses réparations. L'entreprise s'est retirée du transport urbain en cédant ses véhicules à des exploitants individuels pour mieux se consacrer à ses autres activités.

Les projets d'entreprises publiques

Les autorités publiques quant à elles, n'abandonnèrent pas l'idée d'un retrait total du transport urbain. Ainsi, en 1982, une étude à l'initiative des Cités Unies (Fédération Mondiale des Villes Jumelées), a abouti à un projet de société d'économie mixte TUBA (Transport Urbain de Bamako) dont les partenaires sont : le district (45 %), le privé malien (40 %) et les partenaires techniques (15 %). Le montage financier et le statut de la future société présentaient des avantages évidents : exonération de droits de douane sur les importations de matériel et pièces détachées et garantie du gouvernement sur les investissements. Toutefois, la société ne pouvait avoir l'exclusivité pour exploiter les lignes les plus rentables. Elle devait se soumettre à la concurrence du secteur artisanal. L'échec de ce projet, techniquement fiable, s'explique par la force que représente désormais les exploitants individuels organisés en syndicats pour l'exploitation des différentes places routières.

Il a fallu attendre 1987 pour que le district de Bamako, avec l'appui de la ville italienne de Turin et des Cités Unies, crée la SPGA (Société publique du garage administratif) dont l'ambition était d'offrir à l'agglomération un minimum de service public, notamment en faveur des quartiers de banlieue. La SPGA démarra son activité en exploitant trois lignes avec 8 camionnettes Fiat-Iveco ou *hyppo bus,* équipés pour faire du transport mixte. Malgré son succès auprès des usagers, elle n'a jamais pu atteindre son objectif d'accroître son parc avec une trentaine de véhicules supplémentaires et assurer la desserte des lignes de la périphérie**.**

Les années ‘80 consacrèrent le mode de gestion artisanal grâce à la capacité d'organisation des transporteurs individuels. La principale composante de l'offre de transport collectif urbain de Bamako est constituée désormais par les pick-up bâchés *durunis* et les minibus *sotrama*. Leur parc n'est connu qu'à travers l'exploitation des fichiers statistiques de l'ONT (Office National des Transports), imparfaitement tenus. Ces véhicules, équipés pour le transport mixte sont adaptés au mauvais état de la voirie urbaine. La capacité du secteur artisanal à fournir une telle offre montre sa force dans l'organisation des transports. L'état d'esprit des autorités publiques est que désormais, l'attribution d'agrément doit tenir compte de l'expérience des *durunis* et *sotrama*, et la force sociale que représente désormais le secteur artisanal. Accorder des avantages à une société ne peut que léser les exploitants individuels qui n'en ont pas et qui ont toujours répondu à la défaillance des entreprises publiques.

2.3 Depuis 1990 : le renforcement du secteur artisanal est manifeste

Plusieurs projets d'entreprises privées reçurent l'agrément des pouvoirs publics au début des années '90. Ces entreprises ont bénéficié, lors de leur création, de l'appui financier des banques et des institutions internationales et de l'assistance technique de vrais professionnels du transport urbain. Cependant leur part de marché est relativement faible par rapport à celui des transporteurs individuels. De plus, les contraintes liées à l'exploitation (faible niveau des tarifs, conditions d'exploitation des lignes) affectent la rentabilité de ces entreprises qui doivent faire face à leurs obligations face aux bailleurs de fonds.

Bamabus et Tatabus disposaient de l'exclusivité de l'exploitation des véhicules de plus de 16 places sur certaines lignes, et l'exclusivité de stationnement à des points matérialisés (arrêts) sur leurs itinéraires. Elles avaient à elles deux un parc total de 88 autobus et transportaient chacune environ 20 000 passagers par jour ; elles ont connu dès le départ des difficultés en raison de la concurrence avec le secteur artisanal et du non respect par l'administration de ses engagements, en particulier l'amélioration de la voirie.

L'expérience Bamabus

En 1993 est créée la Sotraca SA (Société des Trois Caïmans). Elle est gérée par VIA-GTI associée à RVI (51 %) et pour 49 %, un groupe d'investisseurs (Compagnie d'assurance, personnes privées du Mali, Somatra, etc), exploite les bus Bamabus. La société a bénéficié au départ d'un financement de la Caisse française de développement (800 millions de FCFA pour l'acquisition de véhicules) d'une assistance technique jusqu'en 1994, année de la dévaluation du franc CFA. L'activité démarra en 1992 et l'entreprise a bénéficié des avantages fiscaux en matière de droits de douane, patentes, et autres impôts. Le personnel roulant comprenait 100 chauffeurs et receveurs, 6 mécaniciens et le personnel administratif. La société a eu la concession de service publique en exploitant 2 lignes avec 20 véhicules de grande capacité (Renault S105). Seuls les *sotrama* de moins de 15 places pouvaient exploiter ces lignes.

Le déficit d'exploitation en fin 1993 s'élevait à 156 millions de FCFA. La dévaluation du FCFA en 1994 a doublé le montant de l'emprunt (qui est passé de 800 millions à 1,6 milliards) et renchéri le coût de l'assistance étrangère et des pièces de rechange. Malgré le concours de la Caisse française de développement qui a maintenu l'ancienne parité du franc CFA avec l'aval de l'État pour 400 millions de FCFA et 450 en risques directs, la société ne put faire face au remboursement des capitaux. En 1997, le plan de renouvellement des véhicules n'a pu trouver de financement. Outre les difficultés de financement, il convient de noter la faiblesse des tarifs ainsi que les conditions d'exploitation des autobus notamment en matière de circulation. Les recettes nettes dégagées sur l'exploitation des lignes interurbaines (5 véhicules) ne permettaient pas de combler le déficit des lignes urbaines. L'entreprise cessa ses activités en 1998.

L'expérience Tababus

La STUB (Société des Transports Urbains de Bamako) plus connue sous le nom de Tababus, est une société privée dont le principal actionnaire est un professionnel des transports. Créée en 1992, son lancement a nécessité un investissement de 1 milliard de FCFA portant sur l'acquisition de matériel roulant et des infrastructures : une soixantaine de minibus Mercedes Benz (40 places), des véhicules de service et de dépannage, des bâtiments administratifs et techniques, et des équipements administratifs. La société a bénéficié du financement des grandes banques (BOAD et BMCD), et de plusieurs partenaires techniques dont Mercedes Benz pour l'étude et la livraison d'un type de véhicule adapté au transport urbain de Bamako. La société emploie un effectif d'environ 250 agents.

Une convention de concession d'une durée de 8 ans, renouvelable par période de 5 ans est conclue avec le gouvernorat du district. L'activité de la STUB porte sur la desserte des quartiers de la rive droite (5 lignes) à partir du centre-ville. Son réseau comporte des emplacements d'arrêts fixes et les billets sont vendus à l'unité à bord des véhicules. En 1993, elle transportait quotidiennement 20 000 passagers environ.

Une bonne partie du parc de Tababus est immobilisé (taux de disponibilité du matériel roulant inférieur à 50 %). De même la maintenance (en sous-traitance) connaît-elle aussi des difficultés, et l'entretien des véhicules en état de fonctionnement se fait en prélevant des pièces sur les véhicules immobilisés.

Ces deux sociétés (Bamabus et Tababus) ont vu leurs difficultés s'aggraver après la dévaluation de 1994, leurs dettes envers leurs fournisseurs étant libellées en devises étrangères. Enfin malgré le relèvement des tarifs après la dévaluation (passant de 55 et 85 à 100-125 FCFA), le taux de recouvrement des dépenses par les recettes restait très insuffisant. Elles ont tenté de s'adapter à la nouvelle donne de différentes façons : modification des itinéraires, réduction des rotations, des points d'arrêt, du parc en circulation et diversification de leurs activités (transport urbain de voyageurs, location de véhicules à des tiers). Elles ont demandé à l'État, en vain semble-t-il, le versement de compensations tarifaires [6].

Les tentatives émanant du milieu des transports : les GIE

La question du financement de l'offre de transport se pose désormais avec acuité. Les années '90 vont marquer les prises d'initiative des syndicats de chauffeurs et de propriétaires tant au point de vue des modalités de financement que des systèmes d'organisation. L'UNCTRM éclate en 1990. Le syndicat patronal se consacre au transport interurbain de personnes et de marchandises où de véritables entreprises privées structurées ont vu le jour depuis quelques années.

En 1990, Unitrans-SA, société privée appartenant à des transporteurs professionnels maliens du syndicat des transports reçut l'agrément. La société devait être financée par un prêt bancaire et exploiter des autobus de marque indienne, mais elle ne vit jamais le jour.

En 1993, est créé le GIE (Groupement d'intérêt économique) dénommé Bama-Transport dont l'objet est le transport urbain. Les ressources du GIE sont constituées en partie par la cotisation annuelle des adhérents. Ces derniers sont tous propriétaires exploitants et leurs véhicules mis à la disposition du groupement pour exploitation. L'objectif du GIE est de se porter garant pour chaque adhérent bénéficiaire d'un crédit bancaire, notamment pour l'acquisition de véhicule. Une partie de ce prêt est directement gérée par le GIE et l'organisme bancaire prêteur afin de prévenir tout incident de paiement portant sur le crédit en cours. L'activité de Bama-Transport reste encore limitée, le parc de véhicules n'étant constitué que par ceux des fondateurs du GIE.

L'expérience d'un autre GIE dénommé KAFOTRANSPORT, créé par des propriétaires chauffeurs aurait échoué*. Les raisons de l'échec sont attribuées au manque de suivi et à l'absence de formation des gestionnaires. En réalité, il convient de noter la forte opposition du syndicat des chauffeurs à cette forme de groupement. Ils ont réussi à convaincre les propriétaires que le GIE est une manière d'accaparer leur capital.

Aujourd'hui, le fait marquant est le poids énorme des syndicats de chauffeurs (comités syndicaux) qui organisent et contrôlent les services de transports collectifs urbains sur l'ensemble

---

[6] Informations tirées de la communication de B. Fomba, "Les transports urbains à Bamako", in Actes de la Réunion du Comité d'orientation SSATP "Transports urbains", Le Cap, 20/09/1998, Banque mondiale, octobre 1998 (SSATP Working Paper N° 36, October 1998).

* Dans le texte, on utilisera indifféremment les mots de «chauffeur» et de «conducteur».

des places du centre-ville et à la périphérie. Les syndicats des transporteurs, présents sur quelques places, ne constituent pas un contre-poids suffisamment important pour modifier les rapports de force. Les syndicats de chauffeurs militent pour être les interlocuteurs directs entre propriétaires et conducteurs de véhicules. Ils militent également pour amener les propriétaires à leur confier directement les véhicules, leur laissant le soin de salarier les conducteurs. A terme, leur souhait serait d'être directement les propriétaires de véhicules en s'organisant en association pour pouvoir accéder au crédit bancaire. Au centre des débats on trouve le statut des salariés des transports urbains et la couverture sociale.

Le GIE Kafo Transport

Kafo Transport, créé en 1995, regroupait au départ 56 adhérents qui, tous les jours, versaient chacun 1000 FCFA sur un compte bancaire au nom du GIE. Le montant de ces dépôts était alors utilisé sous forme de prêts aux adhérents pour financer leurs grosses réparations de véhicule.

Mais le groupement a été rapidement fragilisé par l'absence de discipline de ses adhérents en raison des retards dans le remboursement des prêts et des lacunes du règlement intérieur du GIE.

En fait l'objectif au départ était de constituer un capital important à partir des cotisations des membres, pour servir de fonds de garantie aux prêts que ceux-ci auraient été amenés à faire auprès de la banque recevant leurs dépôts. Mais l'expérience a tourné cours en 1997, faute de discipline interne.

Selon M. Camara, responsable du secteur transport urbain de l'UNTRUI, l'État préfère l'organisation traditionnelle du transport public urbain ; il refuse de subventionner des "carrosseries". Le gouvernement n'a pas soutenu le GIE dans la mesure où il n'a pas fait bénéficier les membres du groupement, ayant acheté des véhicules neufs, de l'exonération fiscale sur 3 ans, revue initialement. La rentabilité des véhicules est moins rapide, le retour d'investissement ne pouvant se faire qu'au bout de 5 ans, compte tenu des annuités d'emprunt à rembourser.

CHAPITRE 2

MODE D'ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT ACTUEL DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE BAMAKO

Le système des transports collectifs urbains de Bamako est "ouvert" bien que fonctionnant dans un cadre organisé. Il présente à la fois des pratiques informelles (en amont) dans les modalités de financement en particulier, et structurées (en aval) dans le mode d'organisation. La forte atomisation du secteur produit, paradoxalement, des formes d'association pour organiser et favoriser l'apparition du surplus, nécessaire à la rentabilité d'une activité individuelle.

Plusieurs acteurs participent au fonctionnement du système : les conducteurs, les propriétaires et les pouvoirs publics, c'est à dire l'État, par le biais de la Direction régionale des transports, et le district de Bamako. Toutefois, l'organisation proprement dite et le fonctionnement du réseau reviennent aux syndicats de transporteurs, principalement à celui des chauffeurs et propriétaires chauffeurs.

Dans l'ensemble le fonctionnement reste relativement «libéral» en ce sens que les conditions d'accès à la profession en général et à l'activité de transport urbain en particulier ne reposent pas sur des critères de professionnalisation ou de compétence. Des formalités sont prévues par la réglementation des transports, mais il convient de noter l'absence de réelle régulation du secteur tant au niveau de l'entrée dans la profession qu'à celui du fonctionnement. Ce type de fonctionnement libéral n'exclut cependant pas l'existence de syndicats de chauffeurs ou de propriétaires, dont la stratégie ne se limite pas à la seule défense des intérêts matériels des adhérents.

Une des particularités de ce système réside dans la nature des relations entre les différents opérateurs : elle n'est pas définie contractuellement. De plus, la grande majorité des propriétaires n'ont pas de réelle représentativité dans le système. La question du statut des chauffeurs se pose avec acuité dans un contexte où ces derniers gardent la maîtrise de l'exploitation du véhicule. L'absence de contrat écrit facilite les situations individualistes propices à l'apparition de nouvelles formes de transport illégal.

1. L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF À BAMAKO : LE RÉSEAU DE LIGNES, LE PARC DE VÉHICULES ET LES TARIFS

1.1 Le réseau de transports collectifs de Bamako

L'orientation radiale du réseau des voies urbaines fait que toutes les lignes de transport collectif convergent vers le centre-ville. Elles correspondent aux principales artères de la ville, présentant les meilleures conditions de circulation : voies bitumées, système d'éclairage urbain, signalisation.

Le réseau de transport en commun est organisé autour de " places " à partir desquelles s'organise la desserte des quartiers de la périphérie. Ces places sont : Cinéma vox, Railda, Assemblée, Grande Mosquée, Nouveau Marché Médine.

Les lignes, les places et les arrêts fixes sont déterminés par arrêté du district en concertation avec les organisations de transporteurs. Une ligne est un itinéraire auquel est associé le quartier

desservi à la périphérie ou la place du centre-ville. Le réseau compte actuellement 46 lignes (seulement 6 lignes à la fin des années 60), desservant une soixantaine de destinations en fonction de la demande des usagers. La longueur des lignes varie de 3 à 15 kilomètres. La plupart d'entre elles ont des tronçons communs. La création et l'extension des lignes est autorisée par le district, après la demande de la population et un dialogue avec les comités syndicaux.

Le réseau présente un bon maillage. Les 3/4 des lignes partent de trois places : Railda, Assemblée, Grande Mosquée, dont les parkings sont contigus permettant les correspondances entre toutes les lignes urbaines.

L'aménagement des places est du ressort du district, et les services techniques de la voirie interviennent pour les problèmes de réfection et de réparation sur la voie publique.

1.1.1 Les comités et la gestion des places et des lignes

Les comités sont membres des sous-sections du Syndicat des chauffeurs (le Syndicat National des Transports Privés est organisé en sections, sous-sections et comités). Plusieurs comités sont présents sur chaque place et un même comité peut gérer plusieurs lignes. Leurs adhérents sont les chauffeurs non propriétaires et les chauffeurs propriétaires. Chaque chauffeur ou propriétaire-chauffeur décide lui-même à quel comité adhérer ; en conséquence il prend à sa charge les cotisations syndicales. Il est possible d'adhérer à deux comités et payer deux cotisations. Dans le cas plus rare où le Syntrui gère un comité avec le syndicat des chauffeurs, le propriétaire d'un véhicule adhère lui-même à ce comité.

La gestion des places leur est confiée, en collaboration parfois avec le syndicat de propriétaires, le Syntrui. Elle consiste à instaurer le principe du tour de rôle, sa régularité, et l'affectation des véhicules sur les différentes lignes en fonction de la demande. Ce mode de gestion a su limiter l'anarchie qui pourrait régner sur les places en responsabilisant les adhérents, et en facilitant l'esprit de solidarité entre les chauffeurs. Toutefois, la multiplication des comités aux différentes places est la traduction d'une logique individualiste du système très marquée.

Cette responsabilité confiée aux comités est le résultat d'un long processus marqué par des conflits d'intérêt entre les intervenants directs au transport. Si les ressources des comités sont constituées par les cotisations des adhérents, leurs actions dépassent quelques fois la défense de leurs intérêts matériels et moraux. Ainsi, ont-ils été tenté par la gestion directe des véhicules, en amenant tous les acteurs, propriétaires et chauffeurs, à s'engager sur une convention qui définit une plate forme minimum portant sur les conditions de l'embauche et le montant fixe à verser aux propriétaires. Cette tentative a échoué à cause du refus de certains chauffeurs à se soumettre à des règles dépassant la simple gestion des lignes. Le statut des chauffeurs, la question de la protection sociale restent des points importants dans le développement des transports urbains.

1.1.2 Les conditions de fonctionnement du réseau

Le fonctionnement du système se caractérise par l'absence de billetterie à bord des véhicules, l'absence de points d'arrêt fixes sur les lignes (sauf pour les entreprises Bamabus et Tababus), les lignes non affectées, et l'absence d'obligation de service public. Le transport à la demande de marchandises et de personnes est une pratique courante dans le secteur. Le fonctionnement de ce marché concurrentiel a des conséquences néfastes sur le niveau et la qualité de l'offre. La conséquence est une dégradation de la sécurité et une baisse de la qualité de service pour la clientèle, du point de vue des conditions mêmes du transport. Pour les opérateurs de transport, l'abondance de l'offre tient aux nombreuses autorisations administratives accordées, alors que les

autorités publiques n'ont qu'une vague idée sur le niveau de l'offre et de la demande. Cette méconnaissance du secteur favorise l'apparition et le développement du transport clandestin.

Deux solutions sont proposées : la « légalisation » des clandestins (à condition que les véhicules soient en bon état et qu'ils soient affectés à de nouvelles lignes), et la limitation du nombre de véhicules autorisés par itinéraire.

Les avis restent partagés sur la pratique des arrêts à la demande : établir des points d'arrêt fixes le long des lignes a de nombreux avantages pour la plupart des chauffeurs enquêtés : encombrement moindre sur les lignes, risques d'accident moins importants, travail plus facile. En revanche, pour une minorité de répondants, le système des arrêts à la demande permet d'avoir plus de clientèle.

1.2 Les tarifs des transports collectifs

Durant 20 ans (de1960 à 1980), les tarifs des transports urbains de Bamako ont très peu évolué. Inchangés de 1960 à 1968 (25 FCFA pour les *durunis*, 100 F pour les taxis), la tarification par zone est apparue en 1980 où les tarifs furent portés à 70 F (zones 1 et 2) et 85 francs (zones 3 et 4) pour les *durunis*. La plus forte augmentation concernait les tarifs des taxis pour lesquels, au lieu de 100 F la course, les tarifs étaient de 100 F par personne. Pour les *durunis*, deux hausses sont intervenues au cours de l'année 1981, puis en 1985, les tarifs furent portés à 55 FCFA (zones 1 et 2) et 65 FCFA (zones 3 et 4). Depuis cette année, des hausses régulières intervinrent sous la pression des syndicats des chauffeurs, motivés par la hausse du coût de la vie et du prix du carburant.

1.2.1 La tarification par zone : quelques éléments de la rentabilité

Les tarifs par zone sont résumés dans le tableau ci-dessous. Ils ne sont pas fonction directement de la longueur des lignes. Ainsi, une relation comme Grande Mosquée – Itema revient à 85 F pour une distance d'à peine 4 km, alors qu'une autre, Railda – Lafiabougou, longue de 7 km revient à 75 F.

Tableau 5 Les tarifs des transports de personnes à Bamako en 1996

	Zone 1	*Zone 2*	*Zone 3*	*Zone 4*
Distance au centre	2-5 km	3-4 km	4-5 km	4-5 km
Duruni	75	75	90	100
Sotrama	75	75	90	100
Tababus et Bamabus	125	125	125	125
Taxi location	700	1 500	2 000	2 500
Taxi à feu *	475	935	1 400	1 560

** avec compteur et lumière sur le toit*

On observera les différences de tarif entre le transport artisanal (duruni ou sotrama) et le transport par autobus (Tababus et Bamabus). La question du niveau des tarifs opère une partition entre les opérateurs de transport urbain de Bamako. D'un côté, pour la majorité des propriétaires-chauffeurs et des propriétaires, et contrairement à ce que l'on pourrait penser, la faiblesse des tarifs n'est revendiquée que par une petite minorité. Une des principales composantes de la

recette du transport artisanal concerne les transports à la demande et le transport urbain de marchandises de faible tonnage, dont les tarifs sont négociés. De par son caractère aléatoire et irrégulier, il reste difficile d'en apprécier le montant. Il est cependant suffisamment important pour constituer un élément important du revenu du conducteur. Il convient de noter que la recette brute n'est pas le déterminant exclusif de la rentabilité de l'activité, notion appréciée seulement du point de vue du propriétaire.

Par ailleurs, les entreprises structurées (Tababus et Bamabus), lient leurs difficultés d'exploitation en partie à la faiblesse des tarifs. Elles ne peuvent concurrencer le transport artisanal en faisant du transport à la demande de personnes et de marchandises. Il convient en outre de noter que ces entreprises structurées sont soumises à des conditions de remboursement de dette que ne supportent pas les entreprises artisanales. Enfin, les conditions d'exploitation (embouteillage, par exemple), sont quelques fois pénalisantes pour les gros véhicules contraints d'emprunter un itinéraire fixe et soumis à la contrainte de service public.

1.2.2 Une tentative d'évaluation de l'activité : la fréquentation journalière

L'absence de système de billetterie dans le secteur artisanal ne permet pas de connaître le nombre de passagers transportés par jour par les véhicules du secteur artisanal. Les chiffres sur la fréquentation donnés par les chauffeurs sont le plus souvent fantaisistes. Connaître la recette réelle, c'est selon eux, chercher à remettre en cause le contrat qui lie le conducteur et le propriétaire du véhicule.

Tableau 6 : La fréquentation des lignes selon les chauffeurs

Nom de la ligne	Nombre de rotations/jour	Passagers par rotation	Passagers transportés par jour en moyenne
Badialan circulaire	15	30-40	450 – 600
Sabalibougou	15	31-38	465 – 570
Lafiabougou-Combattants	14	28-30	392 – 420
Missira	14	26	364
Banconi	22	20-30	440 – 660
Magnambougou	8	26-34	208 – 272

Notre estimation, faite à partir d'un comptage sur 3 lignes importantes de la ville donne des résultats sensiblement différents comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous.

Tableau 7. La fréquentation des lignes selon les chauffeurs et à l'issue d'un comptage à bord

	Estimations des chauffeurs			Comptage	
	Rotations	Passagers par rotation	Fréquentation	Rotations	Fréquentation
Railda-Faladié	13	35	455	10	340
Railda –Magnambougou	9 à 13	20 à 36	280 environ	10	310
Railda-Sabalibougou	8 à 18	20 à 45	300 à 500	9	290

1.3 Le parc de véhicules de transport collectif et semi-collectif

1.3.1 Un parc difficile à connaître

Il est difficile de faire une estimation du parc réel de véhicules en circulation. La raison principale est que tous les propriétaires ne sont pas en règle, soit qu'ils n'aient pas payé la redevance pour la carte de circulation, soit qu'ils ne se soient pas acquittés de la vignette annuelle.

Les annuaires de l'Observatoire des transports de 1996 et 1998 indiquent le nombre de vignettes vendues pour les principales villes en distinguant les transports en commun de personnes et les transports de marchandises et en tenant compte de l'âge du véhicule : 10 ans et moins et plus de 10 ans (le tarif est réduit dans ce dernier cas).

Si l'on compare les informations sur les vignettes vendues avec celles fournies par le Bureau des transports du district à partir des cartes de circulation distribuées, on arrive à un ordre de grandeur comparable pour l'ensemble des véhicules de transport en commun : en 1996, 2650 vignettes ont été vendues et 2789 cartes de circulation ont été attribuées.

Tableau 8 : Nombre de vignettes vendues pour les véhicules de TC dans le district de Bamako

	1993	**1994**	**1995**	**1996**
10 ans et moins				
Véhicules <= 16 places	256	241	210	167
16 <pl <= 35	209	314	391	578
35<pl <= 45	6	9	8	12
45<pl	7	29	10	27
Plus de 10 ans				
<= 16 pl	1199	1115	1304	1191
16<pl <= 35	197	286	456	674
35<pl <= 45	7	9	8	11
45 < pl	35	20	23	15
TOTAL	**1916**	**2023**	**2410**	**2675**

source : Annuaires de l'Observatoire des Transports, 1996 et 1998

1.3.2 L'évolution du parc depuis 1977

La reconstitution du parc a été faite à partir de 3 sources : les données de l'ONT (cf. thèse d'A. Tounkara), celles provenant du registre de paiement des taxes du District (de 1980 à 1985) et à partir de 1986, les données du District. Les données du tableau ci-dessous permettent de se faire une idée sur l'importance relative des différentes catégories de véhicules.

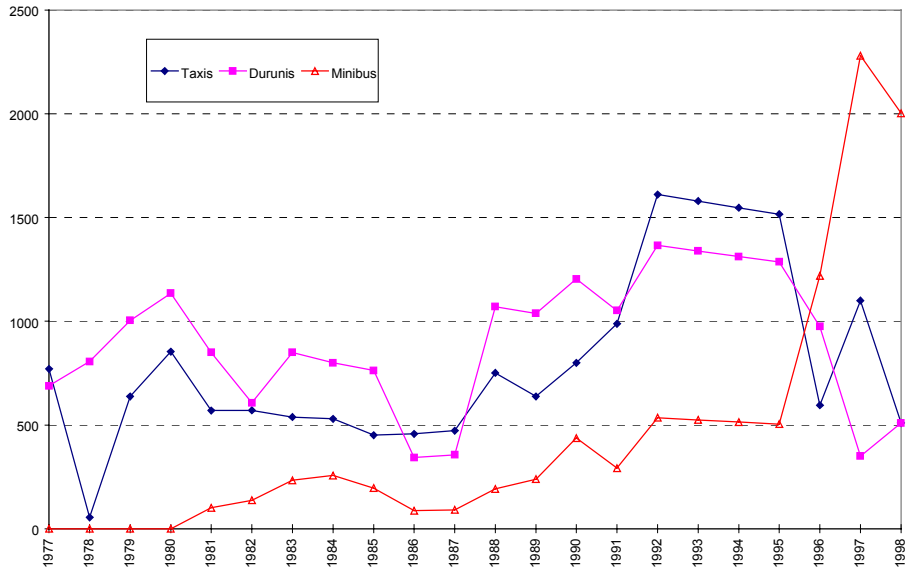


Figure 1. Évolution du parc de véhicules de transport collectif et semi-collectif
Sources : A. Tounkara, op. cit., Bureau des transports du district

Les séries chronologiques se caractérisent par des fluctuations de forte amplitude. Plusieurs explications à ces fluctuations : mauvaise tenue des fichiers, immobilisation temporaire ou prolongée de véhicules dont les propriétaires ne sont pas en règle, véhicules immobilisés plus d'un an en raison de pannes ou de réparations que le propriétaire n'est pas en mesure de faire faire, absence de régulation centralisée du système.

La tendance est cependant à la croissance globale du parc et à la part relative croissante des minibus de marque Toyota qui remplacent les *durunis*. Cette préférence envers les minibus Toyota ou Mercedes s'explique par les filières d'importation, et par une offre moins importante de 404 Peugeot d'occasion, véhicules réputés pour leur robustesse.

Le caractère très fluctuant du parc de taxis et de *durunis* est remarquable et reflète l'évolution du marché des transports collectifs urbains ainsi que le jeu de la concurrence entre les opérateurs. Les taxis à feu ont longtemps été victimes du succès de l'activité clandestine des taxis. La légalisation des taxis location au début des années '90 a freiné la décroissance du parc de taxis à feu, même si l'activité illégale se poursuit de manière importante. Pour les *duruni*, l'absence de régulation du parc se double d'une préférence envers ces types de véhicules pour le transport interurbain dont la demande est soutenue et le parc de véhicules en progression.

Quant au parc de véhicules sotrama, il est en augmentation régulière et la forte croissance entre 1995 et 1996 s'explique par la concordance de plusieurs facteurs. En premier lieu, la forte demande de transport sur certains axes rentabilise ce type de véhicule, dont la demande à l'importation devient importante. Le véhicule sotrama est de loin, celui qui, de l'avis de tous les opérateurs de transport, réalise la plus importante recette journalière, et donc, la plus importante recette pour le propriétaire. En second lieu, les circuits d'importation sont plus

réguliers : le marché d'occasion du port de Lomé offre la possibilité d'acquérir ces véhicules à un tarif concurrentiel ; l'importation directe du Japon ou de la Belgique a des coûts de revient plus faibles. Il convient également de noter que l'amélioration de la situation économique du Mali n'est pas étrangère dans cette évolution : les petits investisseurs trouvent rentable cette forme de placement.

Enfin une vue plus complète de l'offre de transport collectif et semi-collectif nécessiterait une évaluation du nombre de taxis clandestins, c'est-à-dire de voitures banalisées.

1.4 Les emplois générés par le secteur privé des transports urbains

Les transports collectifs occupent une place importante dans l'économie urbaine : emplois directs (chauffeurs et seconds), *américains*, ateliers de maintenance et de réparation, magasins de pièces détachées, carrossiers, vente de carburant, etc. Il n'existe pas de données sur l'importance relative de cette activité. L'observation permet cependant d'affirmer qu'elle est élevée. Pour s'en convaincre, il n'y a qu'à considérer l'évaluation sommaire qui suit.

Les 2 500 véhicules du secteur artisanal (510 *duruni* et 2003 *sotrama*) représentent autant de conducteurs et autant de receveurs. Les résultats de l'enquête révèlent que 45 % des chauffeurs travaillent avec un chauffeur en second ou un « américain ». De plus les personnes employées au niveau des 33 comités (cf. plus loin) seraient au nombre de 400 environ.

L'emploi direct généré par le secteur artisanal serait de 5 000 conducteurs et receveurs, 1 130 chauffeurs en second et 400 employés dans les comités, soit plus de 6 530 personnes.

1.5 Transports collectifs et besoins de mobilité

Le système de transport collectif de Bamako apparaît assez développé avec un parc de véhicules en constante augmentation. Les usagers, des représentants de la population au niveau de quartiers ont été amenés ces dernières années à entamer des négociations auprès du syndicat des chauffeurs pour améliorer l'offre de transport : extension de lignes existantes, création de nouvelles lignes.

Cependant les transports collectifs de Bamako souffrent d'insuffisances signalées dans l'ensemble des études sur cette ville : embouteillages et attentes, inconfort et accidents, difficultés ou impossibilités de se rendre en transport collectif dans certains quartiers périphériques ; certains habitants de la périphérie déclarent perdre jusqu'à une heure et demie le matin, et presque autant le soir, avant de trouver une place dans un véhicule.

D'une manière plus générale, la structure radiale du réseau entraîne un doublement du prix du transport pour les usagers se déplaçant entre plusieurs zones de tarification ; le service après 20 heures n'est assuré que sur un nombre limité de lignes*.

1.6 Les transports collectifs et les accidents

Les statistiques sur les accidents de la circulation routière dans le district de Bamako donnent quelques informations sur les accidents impliquant les transports collectifs. On a utilisé les dernières données de l'Observatoire des Transports pour la période 1993-1997.

---

* Sur ces différents aspects, on a repris les informations contenues dans le rapport de Nathalie Malou cité en référence bibliographique.

Par rapport au nombre total d'accidents, la part relative des transports collectifs est en légère augmentation : autour de 10 % en 1994 et 1995, et de 13 % en 1996 et 1997.

S'agissant de la gravité des accidents, le nombre de tués occupants des transports collectifs est en augmentation : 3 en 1996, 9 en 1997 contre seulement 1 en 1993 et 1995.

Plus inquiétante est l'évolution du nombre de blessés graves occupants des transports collectifs bien que l'analyse se heurte au fait que les occupants des poids lourds soient compris dans la rubrique « occupants transports collectifs » en 1993, 1994 et 1996. En 1996, avec 21 blessés graves, les occupants des transports collectifs représentaient 8,8 % de l'ensemble ; en 1997, le nombre de blessés graves atteint 66 personnes avec 20 % du total.

L'évolution est similaire pour les blessés légers : la part des occupants des transports collectifs passe de 6,8 % en 1995 à 22,7 % en 1997.

2. LES ACTEURS DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Plusieurs organismes administratifs de l'État et du district, ainsi que des corporations professionnelles et syndicales interviennent dans les transports urbains. Cependant, en l'absence d'autorité organisatrice des transports, comme c'est le cas dans bien des capitales d'Afrique de l'Ouest, Dakar excepté, les conflits de compétence entre l'État et le district, les conflits d'intérêts entre les groupements professionnels pour le contrôle du système de transport sont inévitables et récurrents.

Au départ, les acteurs initiateurs des transports collectifs à Bamako ont été les administrations centrales quand elles ont tenté de mettre en place des entreprises publiques dont la pérennité a été, on l'a vu, remise en cause pour différentes raisons. Plus tard, les tentatives d'entreprises comme Tatabus et Bamabus ou celles de groupement d'intérêt économique, ont échoué ou sont sur le point de l'être. Trois raisons principales à cette situation reviennent dans les analyses :

- le syndicat des chauffeurs et des propriétaires chauffeurs contrôle de fait le système de transport et reste hostile à toute remise en cause du monopole de fait du transport artisanal. Selon ses représentants, il est le seul interlocuteur qualifié face aux administrations et revendique fortement les initiatives prises dans l'organisation du système de transport.
- l'État a toujours refusé de favoriser des groupements ou des entreprises par des dispositions fiscales avantageuses et l'exonération de droits de douanes sur les véhicules de transport collectif. Compte-tenu du niveau des tarifs et des conditions de circulation, sans compter la concurrence des entreprises artisanales, les entreprises structurées, même de faible taille, n'ont pas pu subsister.
- Enfin, la répartition des compétences entre la Direction régionale des transports et le district de Bamako n'est pas claire en matière de transports urbains. Il semble que des tensions existent entre eux à ce sujet. ***C'est la raison pour laquelle la création d'une réelle autorité des transports urbains, comme celle qui se dessine à Dakar, serait indispensable pour une agglomération comme celle de Bamako***.

2.1 L'accès à la profession de transporteur : le rôle des pouvoirs publics

Faire du transport urbain avec un véhicule aménagé n'exige pas un processus compliqué de demandes d'autorisation. Cela se fait en plusieurs temps :

La Direction régionale des transports délivre une **carte de transport** par véhicule (2 750 à 5 500 FCFA) après que celui-ci a fait l'objet d'une visite technique et une fois payée la vignette

annuelle d'un montant de 7 000 FCFA pour un *duruni* et de 10 000 FCFA pour un *sotrama*, le propriétaire choisit de faire du transport urbain ou du transport urbain de voyageurs.

Le *Bureau des transports et de la circulation du district* délivre une **carte de circulation (ou de stationnement)** soit pour le transport urbain, soit pour le transport interurbain qui donne le droit d'utilisation de la voirie pour faire du transport collectif et le droit de stationner aux arrêts et dans les parkings. Tous les mois, le propriétaire doit s'acquitter de cette taxe dont le montant varie selon le type de véhicule : 2 250 FCFA pour un *duruni*, 4 000 à 5 500 FCFA pour un *sotrama* selon la capacité (5500 FCFA pour plus de 18 places).

Pour être en règle, un véhicule doit avoir passé une visite technique (une par semestre), être assuré, avoir une vignette et une carte de stationnement avec acquittement mensuel de la taxe correspondante. Enfin le véhicule qui fait du transport urbain doit être peint en vert et avoir une plaque d'immatriculation avec des chiffres blancs sur fond rouge.

A priori, il ne semble pas avoir de contingentement dans la délivrance de la carte de transport, ou celle de stationnement. Le Bureau des transports ne peut connaître la répartition du parc de véhicules de TC entre les places et les lignes qu'à partir de comptages. Or ceux-ci sont très épisodiques, faute de moyens. De plus, un comité pouvant gérer plusieurs lignes à partir d'une même place, dans la journée certains véhicules sont transférés d'une ligne à l'autre en fonction de l'importance de la demande.

L'État intervient de différentes façons sur le système de transport de Bamako en déterminant les tarifs, le coût des carburants et en contrôlant les importations de véhicules. Si l'État tolère le système actuel dominé par des micro-entreprises de transport, il semble bien que sa préférence aille à un système de transport " conventionnel " ou du moins à une bonne complémentarité entre entreprises structurées et entreprises artisanales. Selon la DNT, une amélioration des transports collectifs urbains à Bamako, tant sur le plan de la sécurité que sur celui d'un service de qualité pour les usagers, implique la mise en place d'un cadre institutionnel adéquat, la professionalisation progressive des acteurs (propriétaires regroupés au sein de GIE, formation des conducteurs par exemple)[1].

2.2 Les acteurs régulateurs du système

En principe, plusieurs acteurs devraient assurer ce rôle de régulation du système de transport collectif : le ministère des Transports qui délivre les cartes de transports, le Bureau des transports du district qui délivre les cartes de stationnement autorisant à faire du transport de personnes dans Bamako, le syndicat des chauffeurs qui contrôle les comités et gère les places d'où partent différentes lignes. Or ces actions de régulation ne sont pas assurées ou le sont mal pour des raisons tenant :

- au manque d'informations fiables sur la situation des transports collectifs (nombre de véhicules en circulation, répartition des véhicules entre les lignes, nombre de personnes autorisées à faire du transport, nombre de " clandestins ")

- au fait que la délégation de service public donnée *de facto* au transport artisanal n'impose pas des coûts de transaction exorbitants aux pouvoirs publics qui se contentent de percevoir les droits et taxes

- au fait que cette opacité du marché semble convenir au syndicat de chauffeurs et à ses comités qui souhaiteraient encore moins de contrôle public et la possibilité pour leurs adhérents de faire indistinctement du transport urbain et interurbain.

[1] Cf. note 1, B. Fomba et S. Guiso, (1998)

S'il n'y a pas de régulation à l'entrée dans le secteur du transport collectif urbain, on a peu d'informations sur la régulation assurée par les comités des places. Certes, au niveau d'un comité, les responsables peuvent affecter les chauffeurs ou propriétaires chauffeurs adhérents à telle ou telle ligne selon le moment de la journée. Toutefois, il n'y a pas de réelle coordination et concertation entre les comités. Ainsi par exemple, la démarche d'adhésion à un comité est faite par chaque nouveau conducteur en fonction de ses propres critères et ses relations. Il ne semble pas qu'il y ait un système de rotation de lignes pour éviter que les mêmes chauffeurs circulent en permanence sur les plus rentables.

2.3 Les organisations syndicales

Le syndicat des chauffeurs et propriétaires-chauffeurs [2]

Depuis les années '60, les coopératives de transport ont joué un rôle important dans l'organisation des transports du Mali. Elles étaient membres de l'Union nationale des coopératives de transport du Mali (UNCTRM), qui a la double casquette d'être une union de coopérative et une entreprise de transport, avant d'être intermédiaire entre les coopératives, les chargeurs et l'État.

Au niveau de Bamako, il existait deux coopératives : la CTUB, Coopérative des transports urbains de Bamako (coopérative de taxis) non membre de l'UNCTRM, et la Coopérative de transport routier (CTR) pour le transport interurbain de voyageurs et de marchandises. La CTUB est sous la tutelle de la Direction régionale de la coopération nationale (DRCN).

En 1973 fut créé le Syndicat des transporteurs privés, premier syndicat de propriétaires de véhicules de transport collectif. Il était une des sections de l'Union nationale des travailleurs du Mali (UNTM). Il représentait en fait les propriétaires-chauffeurs de *durunis* et les simples conducteurs. Il est divisé en sous-sections et comités, et c'est au niveau de ces derniers que l'on trouvait les comités de chauffeurs.

En face, les propriétaires sont très nombreux et peu sont adhérents à l'Union des transporteurs urbains et interurbains.

Au milieu des années '80, l'UNCTRM a créé l'Union des transports urbains de Bamako (UTUB), une sorte de rassemblement patronal, dont la mission était de regrouper toutes les entreprises de transport urbain (CTUB, SOTRAMA, RENOV-Auto, etc) ainsi que les propriétaires-chauffeurs du Syndicat des transports privés. Une division claire des responsabilités était proposée, soutenue par la DNT : la gestion des " places " reviendrait désormais à la CTUB, le pouvoir d'auto-régulation de la profession échappant alors aux chauffeurs dont le syndicat aurait été uniquement revendicatif, la *défense des intérêts matériels et moraux de ses membres*.

Tableau 9 : Estimation du personnel du syndicat utilisé pour la gestion des lignes à Bamako

	Organisateurs	Billetteurs	Chefs de ligne	Total
Moyenne par comité	5	3 à 6	3	10
Ensemble des 33 comités	165	148	99	412

[2] Nous avons rencontré trois responsables de ce syndicat, convoqués par M. Sibé du district. Un entretien complémentaire avec M. N'Faly Sanogo lors de la seconde mission a permis d'approfondir l'organisation du syndicat et d'apprécier le personnel utilisé pour l'organisation du système.

L'Union nationale des transporteurs urbains et interurbains : les professionnels

Les **propriétaires de véhicules** sont, de fait, assez extérieurs au système de transport, dans la mesure où ils ne cherchent pas réellement à le remettre en cause et qu'ils ne se considèrent pas, pour la plupart, comme des « transporteurs ». Evidemment il faut exclure quelques rares propriétaires disposant de plus de cinq véhicules, lesquels exercent une activité leur permettant d'assurer l'entretien des véhicules et disposent d'une comptabilité autorisant une gestion du parc et de son renouvellement. De par leur poids dans le système ils peuvent en atténuer quelques inconvénients, dans leurs rapports avec la police par exemple.

L'UNTRUI a été créée en 1992 ; elle comporte plusieurs sections dont une section nationale des transports privés. Cette organisation a tenté de regrouper les propriétaires de véhicules de transport urbain au sein de GIE. Sur une même ligne, l'ensemble des opérateurs devraient se grouper. L'expérience de Kafo Transport a été un échec comme on l'a expliqué plus haut.

Le syndicat des transporteurs routiers qui représente les acteurs de la profession et non pas les propriétaires qui se contentent de faire du transport uniquement pour obtenir des revenus complémentaires, a un point de vue assez clair sur les transports collectifs de Bamako.

Le métier de transporteur devrait être prévu dans un cadre juridique. Le chauffeur se comporte comme s'il était le propriétaire, ce qui aboutit à un échec. En fait, il faudrait une vraie formation à la fois pour les conducteurs et les transporteurs (propriétaires). Le propriétaire devrait pouvoir contrôler la recette avec la distribution de tickets aux usagers. L'entrée de nouveaux transporteurs dans le secteur devrait être parrainée par des membres du syndicat.

Avec le système actuel, les chauffeurs sont contraints de travailler sans arrêt au détriment de la sécurité et du véhicule pour apporter la recette journalière au propriétaire.

La tarification n'est pas revue régulièrement, le tarif est " humanisé " ; avec la dévaluation le passage de 75 à 125 FCFA a entraîné une grève des usagers pendant 2 jours ; les pouvoirs publics sont revenus sur les tarifs qui progressivement sont passés de 90 FCFA à plus.

L'entrée dans la profession n'est pas subordonnée à une exigence de qualification préalable pour faire du transport collectif en ville, tant pour les propriétaires que les artisans ou les simples chauffeurs.

La régulation ne se fait donc pas par le ministère des Transports ou le district en ce sens que les cartes de transport et les cartes de circulation-stationnement sont délivrées après versement des taxes correspondantes.

La FNTRM (Fédération nationale des transporteurs routiers du Mali)

Ce syndicat des transporteurs est tout récent. Il a été constitué au cours d'un congrès à Bamako les 20-21-22 décembre 1999. Cette fédération regroupe uniquement des professionnels, donc pas de chauffeurs ou de rabatteurs de lignes. Ses objectifs annoncés sont les suivants :

- création d'un cadre juridique pour le secteur
- obtenir une définition stricte de la profession
- obtenir une réglementation plus stricte d'accès à la profession
- assurer aux transporteurs, dont plus de 50 % sont illettrés, une formation en organisation et gestion des transports
- regroupement des transporteurs en coopératives, GIE, sociétés viables et crédibles auprès des banques.

La Fédération nationale est subdivisée en fédérations régionales. Elle est divisée en cinq sous-secteurs à la tête desquels se trouve un vice-président : urbain, interurbain, hydrocarbures, marchandises, matériaux urbains.

2.4 Les opérateurs sur le terrain : chauffeurs et propriétaires chauffeurs

2.4.1 Les chauffeurs : des artisans potentiels ?

Les 75 chauffeurs enquêtés en 1999 interrogés forment une population relativement jeune (78 % ont moins de 40 ans, 5 % seulement ont 50 ans et plus), avec un faible niveau d'instruction : 48 % n'ont pas fait d'études, 21 % n'ont pas dépassé l'école primaire et seulement moins d'un tiers (31 %) ont suivi des cours dans le secondaire ou ont un niveau CEP ou CAP. Cela pose un réel problème pour la formation professionnelle des chauffeurs puisque seuls ceux qui ont un niveau minimum d'instruction sont en mesure de suivre une formation. Les deux tiers des chauffeurs sont mariés et sont en charge de famille.

L'activité antérieure

La plupart des chauffeurs ont travaillé auparavant dans le secteur des transports : comme apprentis chauffeurs, le cas le plus fréquent, mais aussi comme chauffeurs routiers dans le transport interurbain. Un certain nombre travaillait dans une activité liée au transport comme réparateurs de véhicules ou mécaniciens ; enfin une minorité ont exercé une activité antérieure comme employés ou agriculteurs ; ceux avec un niveau d'études limité au secondaire, étaient chômeurs.

42 chauffeurs déclarent être syndiqués et être rattachés à un comité. Les principaux avantages qu'ils en retirent sont les aides financières en cas d'événement familial, la défense de leurs intérêts face à l'administration, l'organisation des lignes. Mais ils attendent davantage : le syndicat devrait pouvoir intervenir pour qu'ils obtiennent des prêts quand ils veulent acheter un véhicule. Des chauffeurs reprochent au syndicat son incompétence, son manque de crédibilité ou ne lui font pas confiance.

Les perspectives : devenir propriétaire pour la plupart

Les chauffeurs considèrent généralement leur statut comme transitoire dans la mesure où, pour une grande majorité, l'objectif est de devenir propriétaire d'un véhicule et de devenir indépendant (58 sur 75). Leur préférence va à un Toyota, véhicule qu'ils considèrent comme plus résistant, plus pratique et rapide. S'ils recherchent un véhicule d'occasion, c'est principalement en raison du coût, et vraisemblablement de la durée moins longue de remboursement sous une forme ou une autre ; une durée de vie supérieure, une meilleure rentabilité liée à moins de frais de réparation militent en faveur d'un véhicule neuf.

Selon les chauffeurs, ils deviendront propriétaires avant tout par le système " travailler-payer " exclusivement ; certains envisagent des sources complémentaires de financement : apport personnel, aide ou don d'un membre de la famille. Si le recours à une banque n'est pratiquement pas mentionné à ce niveau, en revanche un certain nombre de chauffeurs estiment que des facilités de crédit à long terme à des conditions avantageuses serait une forme d'encouragement à devenir propriétaire.

2.4.2 Les chauffeurs propriétaires

Les chauffeurs propriétaires dont l'âge varie entre 27 et 58 ans dans notre échantillon, sont issus de divers horizons. Une majorité est composée d**'anciens chauffeurs**, plus rarement d'apprentis chauffeurs ; ils sont parvenus à devenir artisans conformément à leur volonté. On retrouve également d'anciens mécaniciens, des fonctionnaires " déflatés " utilisant leurs indemnités de licenciement à l'achat d'un véhicule ; enfin d'autres sont venus à ce métier sur les conseils et l'aide de parents.

70 % des propriétaires chauffeurs enquêtés déclarent adhérer au Syndicat des chauffeurs. Les avantages d'une telle adhésion résident selon eux dans la défense de leurs intérêts auprès des administrations centrales et locales (district), la gestion des « places » par les Comités qui assurent ainsi une discipline interne par les tours de rôle et limitent la concurrence des clandestins sur les lignes.

Le véhicule qu'ils exploitent actuellement a été acquis avec des sources de financement différentes selon les cas : le système " travailler-payer "(ou location bail du propriétaire pour lequel ils travaillaient auparavant) pour un grand nombre d'anciens chauffeurs, sur ressources propres dans le cas d'activité antérieure autre, par des aides financières de la famille, voire le don d'un parent. On trouve un seul cas de financement par crédit bancaire.

70 % des propriétaires chauffeurs désirent renouveler leur véhicule ; le véhicule choisi sera en toute hypothèse un véhicule d'occasion, un Toyota Hiace dans presque tous les cas. Le véhicule sera acheté à crédit le plus souvent sous des formes diverses : recours à un prêt auprès d'une institution financière, prêt autre, travailler payer. Quelques-uns rachèteront un autre véhicule par la vente du véhicule actuel et au moyen d'un apport personnel.

2.5 Les propriétaires

Les propriétaires enquêtés exercent des professions diverses : une majorité d'entre eux sont commerçants ; on trouve ensuite des fonctionnaires et des réparateurs ou mécaniciens ; certains se disent transporteurs sans que l'on sache si ce sont de vrais professionnels comme transporteurs de marchandises ou de voyageurs dans l'interurbain.

70 % des enquêtés n'exercent cette activité que depuis 1990 mais on ne peut affirmer si cela est représentatif de la situation d'ensemble. L'entrée dans le secteur est motivée dans 50 % des cas par la recherche de revenus complémentaires.

13 % seulement des propriétaires sont adhérents à un syndicat et 58 % déclarent qu'il n'existe pas de syndicat de propriétaires, ce qui est vrai dans le sens où le syndicat existant est un syndicat de transporteurs professionnels.

Le parc possédé

Sur les 31 propriétaires enquêtés, 18 ne possèdent qu'un seul véhicule de transport urbain de personnes : 9 propriétaires ont deux véhicules, 3 ont trois véhicules et un a un parc de 15 véhicules Peugeot. La capacité déclarée de ces véhicules varie selon la marque et le type. Les 404 Peugeot aménagées accueillent 13 à 14 passagers, les 504 un peu plus, soit 16 passagers. Les Toyota Hiace ont une capacité déclarée supérieure variant de 18 à 22 places. Tous les propriétaires sauf un seul ont acheté leur véhicule d'occasion.

L'affectation des revenus tirés des véhicules de transport

Près de la moitié des propriétaires enquêtés mettent chaque mois de côté une partie des versements des chauffeurs ; le montant déclaré de cette épargne varie entre 50 000 à 150 000 FCFA dans les « mauvais mois », entre 100 000 et 300 000 FCFA dans les « bons mois ».

Sur les 31 propriétaires, 6 seulement déclarent affecter l'intégralité de leurs revenus aux besoins de la famille, 2 pour financer exclusivement l'achat d'un autre véhicule ; 23 enfin consacrent ces revenus à la fois à la famille, au financement d'autres activités et au renouvellement de leur véhicule.

Conclusion partielle

Le secteur des micro-entreprises de transport urbain à Bamako assure une desserte relativement complète du périmètre du district ; il a su s'adapter à la demande générée par les nouveaux quartiers qui se sont développés sur la rive gauche avec la construction du deuxième pont sur le Niger. Une enquête auprès de la clientèle permettrait de mieux connaître les atouts et les lacunes de ces services collectifs.

Ce secteur reste encore mal connu non pas tant en raison de la permanence d'un sous-secteur informel de clandestins ; il est sans doute peu important en raison tant du système de gestion des « places par les comités » que par l'absence d'informatisation des enregistrements de cartes de transport par la Direction régionale des transports et de délivrance des cartes de circulation par le district de Bamako.

La présence d'un syndicat des chauffeurs et propriétaires chauffeur très actif ne doit pas masquer l'absence de regroupements d'opérateurs au niveau même de l'exploitation de véhicules (échecs des GIE…) et celle de coopératives qui permettraient, comme on a pu l'observer dans des villes d'Asie) l'achat en commun de pièces détachées ou la gestion d'un atelier collectif.

Le système peut perdurer dans la mesure où des particuliers achètent des véhicules pour le transport de personnes pour s'assurer des sources régulières et complémentaires de revenus.

La pratique du « travailler-payer » permet, quant à elle, la permanence d'artisans chauffeurs, anciens conducteurs ayant racheté à son propriétaire le véhicule exploité comme conducteur.

La régulation de l'activité au niveau de sa gestion quotidienne par les Comités qui, au niveau d'un terminal, peuvent affecter les véhicules à telle ou telle ligne en fonction du moment dans la journée, n'est pas suffisante. La liberté d'entrée sans contraintes autre que financières a pour principaux défauts une offre excessive de véhicules (déplorée par beaucoup d'opérateurs), une affectation du parc entre les comités laissée au libre arbitre des chauffeurs ou des propriétaires chauffeurs. Cela ne peut être sans conséquence sur la rentabilité même de cette activité.

CHAPITRE 3

FINANCEMENT ET RENTABILITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF ARTISANAL À BAMAKO

Nous aborderons ici les modalités de financement des véhicules, les besoins de financement exprimés par les propriétaires d'une part, les propriétaires exploitants d'autre part, et nous terminerons par la rentabilité de cette activité.

I. LES MODALITÉS ET LES BESOINS DE FINANCEMENT DES VÉHICULES

1. Modalités actuelles : trois principales sources de financement

Bien qu'elles ne soient plus d'actualité, les données issues de l'enquête PDI du milieu des années '80 permettent de se faire une idée sur le rôle limité des organismes de crédit dans le financement des transports à Bamako. On estime à seulement 2 %, le nombre de ménages à Bamako qui recourent au crédit pour l'achat d'un véhicule. La plupart des établissements officiels de vente de véhicules réalisent une part importante de leurs ventes à crédit (60 %), mais les organismes officiels (État, représentations étrangères, ONG) sont leurs clients.

Dans ce contexte, le secteur artisanal des transports collectifs de personnes ignore les circuits bancaires et les sociétés de crédit-bail automobile pour le financement des véhicules. Ces organismes sont par nature méfiants envers ces petits investisseurs ne présentant pas de solides garanties de remboursement.

Même si un nombre important de propriétaires versent régulièrement une part des recettes sur un compte bancaire, 3 % seulement des enquêtés ont eu recours à une institution de crédit. Le non recours au crédit bancaire n'est pas expliqué par trois quarts d'entre eux, cela paraissant évident ; 22 % estiment quant à eux qu'ils n'en ont pas besoin puisqu'ils ont la possibilité d'autofinancer l'achat d'un véhicule, véhicule presque toujours d'occasion.

Il n'existe pas, de ce point de vue, de véritable marché de capitaux accessible aux opérateurs du transport artisanal (propriétaires et chauffeurs). Il n'est pas facile dans le contexte actuel de cerner de près les sources de financement qui sont nombreuses et la plupart des opérateurs de transport ne donnent pas les indications nécessaires. L'immense majorité des propriétaires ne tiennent pas de document comptable, il est difficile dans ces conditions de retracer les sources de financement et l'affectation des revenus de l'activité.

Notre enquête a permis cependant de recenser trois sources de financement pour un premier véhicule : l'épargne personnelle et familiale (33 % des enquêtés), le don d'un membre de la famille (26 %), le crédit-bail du propriétaire de véhicule (22 %).

Les propriétaires non exploitants financent leur premier véhicule, au moment de l'entrée dans le secteur, sur leurs ressources personnelles, avec l'aide de la famille ou grâce aux revenus tirés d'autres activités. La mobilisation des ressources nécessaires à l'autofinancement met à contribution plusieurs acteurs dans le circuit de la famille et des relations privées. De même, les revenus tirés des petites activités urbaines ou la liquidation des biens préalablement acquis (immobilier, cheptel, etc.), sont déterminants dans le financement du transport et mettent en évidence l'imbrication du transport avec les autres activités urbaines.

Le crédit-bail « informel » sous la forme de « travailler-payer » est le principal moyen pour les chauffeurs d'acquérir le véhicule du propriétaire auquel ils sont liés. Une proportion importante des artisans ont eu recours à cette modalité de financement. Elle relève de l'entraide entre les deux parties, liées par une confiance mutuelle (pratique courante dans le circuit familial). Le conducteur s'engage, dans un temps minimum (18 à 24 mois) à rembourser le prix d'achat du véhicule, les dépenses liées à sa mise en exploitation et une somme forfaitaire représentant la rémunération du capital investi. Ceci constitue un bon indicateur de rentabilité du secteur.

L'importance des dons d'un membre de la famille (26 % selon les enquêtés) met en évidence la contribution de la diaspora malienne au financement des activités urbaines. Au traditionnel transfert monétaire est associé celui des petits équipements, dont les véhicules d'occasion affectés dans le transport urbain. Les bénéficiaires des véhicules entrant dans cette catégorie n'ont de ce fait pas à assumer les coûts de renouvellement et ont une appréciation biaisée de la rentabilité du secteur.

Les modalités de collecte de l'épargne nécessaire au financement constituent un véritable circuit financier différent du marché officiel du crédit. L'utilisation de ces formes d'épargne dans le transport lui donne, temporairement, une dimension d'accumulation. Le surplus financier dégagé par l'activité de transport n'est pas obligatoirement investi dans le secteur. Le transport est lui même un des vecteurs de l'accumulation dans les autres activités urbaines. Sa rentabilité est de ce fait difficile à évaluer.

2. NATURE ET IMPORTANCE DES BESOINS DE FINANCEMENT

2.1. Les besoins de financement

Dans l'ensemble, les exploitants artisans et les propriétaires de véhicules ont une bonne évaluation de leurs besoins de financement à court terme. Si l'achat de véhicule de remplacement est l'investissement le plus cité par les enquêtés, l'autofinancement semble être le mode le plus fréquent de financement.

Pour les propriétaires exploitants, les besoins de financement déclarés concernent principalement l'achat de véhicules d'occasion dont le prix est estimé entre 3,5 et 5 millions de FCFA. Les prêts bancaires à plus d'un an sont mentionnés par 2 artisans seulement, pour un montant respectif de 4,5 et 5 millions de FCFA. Le crédit bail est également mentionné par deux autres artisans pour l'achat d'un autre véhicule. En fait, l'apport personnel est la principale sinon l'unique source de financement.

Les artisans qui épargnent mettent de côté par mois entre 100 000 et 200 000 FCFA, parfois bien plus : jusqu'à 430 000 FCFA. Ainsi la capacité de renouveler un véhicule ou d'en acheter un second est largement subordonnée à la propension à épargner. Pour une épargne mensuelle de 150 000 FCFA par mois, il faut 27 mois environ pour acheter un Toyota d'occasion d'une valeur de 4 millions de FCFA. Ce schéma correspond au plus fréquent au vu des déclarations d'artisans enquêtés.

Les ressources constituant l'autofinancement sont constituées par l'épargne personnelle (21 %) et le revente du véhicule (16 %). Le « travailler-payer » (21 %), prêt bancaire (21 %), crédit non précisé (10 %) constituent les autres modalités citées par les enquêtés.

Quant aux propriétaires non exploitants, leurs prévisions de dépense portent essentiellement autant sur les grosses réparations que sur l'achat de véhicules d'occasion. Dans le cas de l'achat d'un véhicule, le prix moyen estimé est de l'ordre de 4 millions de FCFA ; les grosses

réparations varient selon les cas de 200 000 à 450 000 FCFA. Dans tous les cas, l'apport personnel constitue le mode de financement.

2.2 Une estimation globale des besoins

En 1998, le parc total de véhicules de transport collectif (*duruni* et *sotrama*) était d'environ 2 500 véhicules. En faisant l'hypothèse d'un renouvellement nécessaire de 50 % du parc dans les 2 prochaines années, soit 1 250 véhicules, on peut estimer le besoin global de financement.

Si les véhicules sont remplacés par des Toyota Hiace d'occasion, hypothèse la plus vraisemblable, à un prix moyen de 5 millions de francs CFA TTC, le besoin de financement serait de l'ordre de 6 250 millions de francs CFA.

3. LA RENTABILITÉ DU SECTEUR DE TRANSPORT ARTISANAL

Le dynamisme du secteur artisanal observé au cours de la longue histoire des transports collectifs urbains de Bamako est le signe d'une rentabilité certaine. Tout dépend de la manière de mettre en évidence les termes de cette rentabilité. L'approche traditionnelle, consistant à rapporter les recettes du propriétaire à un stock de capital, ne permet qu'une appréciation partielle. Le revenu tiré de l'activité de transport est réparti entre le conducteur et le propriétaire. Il ne peut s'analyser ni comme salaire, ni comme profit. Enfin, les sources de financement n'ont pas de coût explicite. Il convient alors de se limiter aux différents flux monétaires déclarés par les principaux acteurs.

Pour la plupart des propriétaires, la rentabilité signifie que l'on ne perd pas d'argent et que l'affectation du véhicule au transport urbain de personnes permet, toutes charges payées, de dégager un bénéfice net journalier ou mensuel. Rares sont ceux qui donnent une autre appréciation de la rentabilité en termes de retour d'investissement.

Les propriétaires chauffeurs estiment, quant à eux, qu'ils gagnent de l'argent et ne travaillent donc pas à perte. Ils ne s'interrogent pas sur la possibilité d'exercer un autre métier plus rémunérateur, d'autant qu'ils sont assez souvent d'anciens chauffeurs.

De fait plusieurs facteurs rentrent en compte pour l'existence ou non d'une rentabilité et son ampleur : la concurrence sur le marché des transports urbains (voir en annexe son appréciation par les propriétaires), l'état du réseau routier, l'âge et l'état du véhicule, le niveau des tarifs.

Les comptes simplifiés de trésorerie et d'exploitation pour chauffeurs, des propriétaires chauffeurs d'une part, des propriétaires non exploitants directs d'autre part, nous permettront d'évaluer les différentes formes de la rentabilité du secteur.

1. L'analyse des coûts d'exploitation dans le secteur artisanal

La distinction entre coûts variables et coûts fixes fournira un éclairage sur les modalités d'intervention des différents opérateurs dans l'exploitation des véhicules.

Les coûts variables

Ils comprennent l'ensemble des dépenses nécessaires au fonctionnement journalier du véhicule, et sont de ce fait, à la charge du conducteur. Les modalités de prise en charge sont définies verbalement entre le propriétaire et le conducteur.

Le carburant

La consommation en carburant est comprise entre 13 litres et 16 litres au 100 km. Les conditions de circulation urbaine, l'état d'occasion des véhicules expliquent son niveau élevé. Le prix[1] relativement faible du gas-oil (275 contre 390 FCFA pour l'essence), explique partiellement le nombre de rotations plus élevé pour les véhicules qui consomment ce type de carburant et font facilement des retours à vide aux heures de pointe. Le poste carburant constitue un élément important de la dépense journalière du conducteur. Il représente environ 25 % du chiffre d'affaires journalier, selon les différentes sources.

Vidange et graissage

Cette opération d'entretien a lieu deux fois par mois. La mauvaise qualité du lubrifiant utilisé par l'immense majorité des conducteurs nécessite régulièrement de changer le filtre à essence ou à gas-oil. La dépense moyenne est de 15 000 FCFA par opération. Elle est à la charge du conducteur et dans une faible proportion à la charge du propriétaire.

Gardiennage-lavage

Ce poste de dépense nécessite un faible budget : 2500 FCFA environ par mois pour les artisans transporteurs. L'entretien a lieu le plus souvent au domicile du chauffeur ou sur les places de regroupement équipés d'une borne fontaine sous la responsabilité du syndicat. On a ajouté le coût de gardiennage du véhicule dans un garage, estimé à 4500 FCFA par mois.

Pneumatiques

Les chauffeurs ont à leur charge les frais de réparation en cas de crevaison (1000 à 2000 FCFA par semaine). Pour les artisans ou les propriétaires, la dépense mensuelle moyenne est de l'ordre de 23 000 FCFA pour l'achat de pneumatiques neufs et les réparations.

Petites réparations à la charge du chauffeur

Evalué à environ 6 500 FCFA par mois, le poste « petites réparations » porte sur l'acquisition d'accessoires comme les feux de signalisation et les petits équipements. Le plus souvent les dépenses de faible montant sont à la charge des conducteurs. Lorsque la réparation nécessite une immobilisation du véhicule, elle est prise en charge par le propriétaire.

Frais divers

Ils correspondent aux dépenses pour réparation de boîte à vitesse, d'embrayage, changement de batterie, etc. On a estimé ce poste à 20 000 FCFA dans le cas d'un véhicule Peugeot et à 35 000 FCFA dans celui d'un Toyota Hiace. Ce sont des frais supportés par les propriétaires et par les artisans.

Redevances gare/terminal

Ces redevances correspondent à l'achat des billets journaliers du syndicat délivrés au terminal (150 ou 200 FCFA), au droit de chargement versé au gérant du terminal (de 100 à 600 F selon les chauffeurs enquêtés), On a retenu un montant moyen de 4 600 FCFA.

[1]. Prix des carburants au 25 mars 2000 : 440 FCFA pour l'essence, et 325 FCFA pour le gas-oil.

Contrôle policier

Ces « péages-contrôles » routiers sont irréguliers et varient de 500 à 2000 FCFA par jour selon les déclarations des chauffeurs. Ils sont à la charge du conducteur et de l'artisan transporteur. On a retenu ici un montant moyen de 11 500 FCFA.

Les coûts fixes

Ils comprennent l'ensemble des dépenses à la charge du propriétaire.

Salaires des chauffeurs, receveurs : les propriétaires versent, en moyenne, à leur chauffeur un salaire mensuel de 25 000 FCFA si le véhicule est un Peugeot bâché, et de 35 000 FCFA dans le cas d'une Toyota Hiace ou d'une Mercedès. Les artisans rémunèrent leurs receveurs à la journée en leur versant le plus souvent 2000 FCFA, repas compris. Dans le cas d'un véhicule exploité avec un chauffeur en second (ou américain), celui-ci reçoit une rémunération journalière qui peut aller de 1500 à 4000 FCFA. Cette variabilité semble indépendante de la nature du véhicule exploité mais dépend fortement de la nature des liens et accords avec l'artisan ou le chauffeur titulaire. On a pris l'hypothèse ici d'un chauffeur en second utilisé de fait pendant 10 jours et rémunéré à 3000 FCFA par jour.

Assurances

Les primes d'assurance sont généralement payables par trimestres. Ramenée au mois, la prime d'assurance varie entre 25 000 et 35 000 FCFA.

Impôts et taxes

Ils comprennent la vignette du véhicule (7 000 à 8 000 FCFA selon le véhicule), la carte de transport (6 000 FCFA par an) et la carte de circulation (2 750 à 5 500 FCFA par mois).

Les grosses réparations

Le changement de moteur est cité comme étant la grosse réparation la plus fréquente. Le coût est de l'ordre de 450 000 FCFA. Ce poste est alimenté sur la base des dépenses antérieures ou prévues, déclarées par les propriétaires et les artisans.

2. les comptes de trésorerie par acteur

Sur la base des comptages effectués à bord des véhicules et des déclarations des chauffeurs, il a été possible d'établir le compte de trésorerie des acteurs du transport urbain. Nous distinguerons la trésorerie du chauffeur de celle du propriétaire avec différents cas de figure.

2.1 Comptes de trésorerie d'un chauffeur

Les postes importants de la trésorerie d'un chauffeur sont les dépenses de carburant et la recette tarifaire. Les véhicules Peugeot 404 (duruni) consomment de l'essence, tandis que pour les Toyota, il est possible d'établir deux types de compte en fonction de la nature du carburant consommé pour mettre en évidence l'effet carburant sur le revenu des conducteurs.

Cas d'un chauffeur de 404 Peugeot essence, sur la ligne circulaire du Badialan

Les caractéristiques de cette exploitation sont les suivantes : longueur de la ligne 7 à 8 kilomètres ; en moyenne 14 rotations par jour ; environ 200 à 230 km parcourus et 300 passagers transportés ; tarif moyen 85 FCFA. La consommation du véhicule est estimée à 13 litres aux 100

km, et le chauffeur titulaire fait appel aux services d'un conducteur en second de façon irrégulière. Durée d'exploitation : 23 jours par mois.

Il convient de noter que la durée d'exploitation sans immobilisation pour cause de réparation, et tenant uniquement compte d'un jour de repos par semaine que s'octroie le conducteur, comporte 26 jours. Dans le cas peu probable où l'activité se déroule dans ces conditions, la recette tarifaire mensuelle est évaluée à quelque 660 000 FCFA par mois, permettant de dégager un revenu substantiel de 101 000 FCFA pour le conducteur de ce type de véhicule.

Cependant, les résultats des enquêtes conduisent à retenir 270 jours effectifs d'exploitation par an pour les véhicules de transport collectif urbain dont la plupart ont plus de 15 ans d'âge. Les journées d'immobilisation comprennent le repos hebdomadaire, les jours de réparation et d'entretien, les périodes d'immobilisation exceptionnelle comme les grèves et les intempéries, les vacances scolaires où la demande est faible. Ces 270 jours d'exploitation effectifs correspondent à 312 jours environ d'exploitation contractuelle. En effet, le contrat liant propriétaire et chauffeur ne prévoit pas, dans l'immense majorité des cas, de jour de repos hebdomadaire : pour 6 jours d'exploitation effective par semaine, le conducteur verse 7 jours de revenu au propriétaire. Dans de telles conditions, les revenus réels mensuels des conducteurs de Peugeot 404 sont relativement faibles, comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10. Détermination du revenu réel mensuel d'un conducteur de Peugeot 404 (13-15 places)

DÉPENSES	**(FCFA)**	**RECETTES**	**(FCFA)**
Frais de carburant	245 000	Recette tarifaire	586 500
Redevances diverses au terminal	4 600		
Contrôles routiers	11 500	Autres recettes	23 000
Gardiennage-lavage	7 000		
Petites réparations à la charge du chauffeur	6 500		
Rémunération chauffeur en second	30 000		
Indemnités receveur	46 000		
Versement au propriétaire	172 5000		
Total	523 100	Total	609 500
		Bonus	86 400
		Salaire fixe	25 000
		Salaire réel	**111 400**

Il convient en outre de déduire de ce revenu net d'environ 90 000 FCFA par mois les dépenses du conducteur couvrant les frais de repas journaliers (environ 20 000 FCFA par mois). ***On en conclut que le revenu disponible du conducteur de Peugeot 404 (duruni) n'est plus que de 70 000 FCFA par mois, pour 15 à 16 heures d'activité par jour.***

Cas d'un chauffeur de Toyota Hiace diesel, de la ligne Railda-Sabalibougou

Les principales différences avec le cas précédent portent sur la nature du carburant (du diesel pour le Toyota au lieu de l'essence pour le Peugeot), le versement journalier au propriétaire (17 500 FCFA en moyenne au lieu de 7 500 FCFA), et le salaire mensuel du chauffeur (35 000 au lieu de 25 000 FCFA).

Si les revendeurs de véhicules de Bamako estiment la consommation de ces types de véhicules à 11 litres aux 100 km, il convient d'être prudent dans la prise en compte de cette information, en considérant l'âge des véhicules dont les plus récents datent de 1989, et dont manifestement les conducteurs négligent l'entretien en matière de carburation. La différence avec les véhicules à essence se fera par le prix du carburant (275 FCFA le litre contre 390 FCFA).

Il convient en outre de signaler que le revenu journalier versé au propriétaire varie de 15 000 à 20 000 FCFA selon les véhicules Toyota (*sotrama*, dont certains sont de marque Mercedes). Cela tient à plusieurs facteurs parmi lesquels la capacité du véhicule (18 à 20 places), le type de carburant consommé, le degré d'implication du propriétaire dans les dépenses d'entretien du véhicule. En fonction de ces différents facteurs, la nature du contrat est variable.

Dans l'hypothèse peu probable d'une exploitation mensuelle sans immobilisation du véhicule, le revenu mensuel du conducteur d'un Toyota diesel s'élèverait à 160 000 FCFA environ. La dépense de carburant serait de 220 000 FCFA en moyenne, contre 265 000 FCFA si le véhicule consommait de l'essence. Dans ce dernier cas, le revenu du conducteur ne serait que de 115 000 FCFA, soit à peine 15 % de plus que celui d'un conducteur de *duruni* qui travaillerait dans les mêmes conditions.

Dans le cas le plus fréquent où la durée d'exploitation annuelle serait de 270 jours environ, les revenus réels des conducteurs seraient nettement faibles. Cependant, on note l'importance du poste carburant dans la différence de niveau de revenu entre un conducteur de Toyota diesel et un autre qui conduirait le même véhicule à essence.

Le tableau ci-dessous donne l'évaluation du revenu réel sur la ligne Railda-Sabalibougou. Les comptages sur cette ligne de 10 km donnent une douzaine de rotations par jour avec un taux de remplissage moyen de 0,95.

Longueur journalière parcourue : 240 km

Consommation de carburant : 13 litres de diesel aux 100 km

Recettes tarifaires ordinaires mensuelles pour 26 jours d'exploitation à un tarif moyen de 85 FCFA

Tableau 11. La détermination du revenu réel d'un conducteur de Toyota Diesel (18-20 places).

DÉPENSES	(FCFA)	RECETTES	(FCFA)
Frais de carburant	223 080	Recette tarifaire	901680
Redevances au terminal	4 600	Recettes diverses	23 000
Contrôles routiers	11 500		
Gardiennage-lavage	7 000		
Petites réparations	6 500		
Chauffeur en second	30 000		
Rémunération receveur	52 000		
Versement au propriétaire	455 000		
Total	783 680	Total	924 680
		Bonus	135 000
		Salaire fixe	35 000
		Salaire réel	**170 000**

Avec un revenu réel de 170 000 FCFA environ, ce chauffeur de Toyota diesel bénéficie d'un salaire net supérieur de 45 000 FCFA par rapport au chauffeur de Peugeot essence précédant s'il travaillait 26 jours (126 000 FCFA mensuels), ce qui représente une valeur supérieure de 34 %.

Dans l'exploitation d'un Toyota, l'effet « carburant » est déterminant sur le compte de trésorerie du chauffeur. En effet, ce poste passe de 223 000 FCFA pour un diesel à 268 000 FCFA pour un véhicule à essence dans les mêmes conditions d'exploitation (ligne de 240 km, près de 400 passagers par jour, tarif moyen de 85 FCFA) ; en conséquence le salaire réel mensuel du chauffeur d'un véhicule Toyota à essence n'est que de 126 000 FCA environ. La différence de revenu entre conducteurs de Toyota est due à l'effet carburant. Elle est peut-être en réalité inférieure si l'on considère que le propriétaire d'un Toyota essence exige un versement journalier moins important du chauffeur.

Cela expliquerait en grande partie la préférence marquée des chauffeurs pour un Toyota diesel dans l'hypothèse de l'accession à la propriété d'un véhicule, accession souhaitée par la très grande majorité. En effet, la comparaison Toyota-Peugeot fonctionnant tous deux à l'essence ne laisse plus qu'un avantage de 18 % pour le chauffeur de Toyota. L'effet carburant est également important dans les relations contractuelles entre propriétaires et conducteurs de véhicule, ce qui est de nature à réduire davantage le revenu de ces derniers.

2.2 Comptes mensuels de trésorerie des propriétaires

On distinguera propriétaire de Peugeot 404 ou 504 et propriétaire de Toyota Hiace. Dans les deux cas, les recettes proviennent uniquement des versements journaliers des conducteurs. Il convient de souligner que la nature de la ligne (longueur, état de la voirie, importance de la clientèle) n'est pas le déterminant principal du revenu du propriétaire, le conducteur étant libre d'adhérer à un syndicat et donc d'exploiter une ligne. En revanche, certains propriétaires exigent

une amplitude d'exploitation du véhicule limitée à 22 heures pour éviter que le chauffeur utilise le véhicule en dehors des heures normales d'exploitation et en accélère ainsi l'usure.

Cas d'un propriétaire de 404 bâchée

Les contrats entre propriétaires et chauffeurs fixent le montant de la recette journalière versée par le conducteur à 7 500 FCFA, et le salaire mensuel du conducteur à 25 000 FCFA, dans le cas d'une exploitation du véhicule sans immobilisation pour cause de panne. Dans cette hypothèse, la recette mensuelle du propriétaire s'élèverait à 225 000 FCFA.

L'enquête a permis d'évaluer la durée moyenne d'exploitation contractuelle à 312 jours par an, correspondant à une recette mensuelle revenant au propriétaire de 195 000 FCFA. Ce dernier doit en outre prendre en charge les grosses réparations (remplacement du moteur, remplacement de pièces importantes) dont le montant varie de 400 000 FCFA à 450 000 FCFA par an. De plus la prime annuelle d'assurance est d'environ 250 000 FCFA, payable par trimestre et ramenée ici au mois. Le tableau ci-dessous donne le compte mensuel d'un propriétaire de *duruni* pour 26 jours d'exploitation.

Tableau 12. Compte mensuel type d'un propriétaire de Peugeot bâché (13-15 places).

DÉPENSES	(FCFA)		RECETTES	(FCFA)
Assurance	20 000		***Recette brute***	***195 000***
Vignette	7 000			
Carte de transport annuelle	500			
Carte circulation	2 750			
Visite technique	2000			
Redevances fixes		***32 250***		
Vidange	26 000			
Pneu	23 000			
Divers*	20 000			
Entretien courant		***69 000***		
Grosses réparations		***35 000***		
Salaire chauffeur		***22 000***		
Dépenses totales		**158 250**	**Recettes brutes**	**195 000**
Résultat		**36 750**		

* Boîte, embrayage, batterie...

Les conditions réelles d'exploitation limitant la durée annuelle d'exploitation à 312 jours environ font que le revenu annuel réel du propriétaire d'un Peugeot 404 (*duruni*) est d'environ 441 000 FCFA. Un tel revenu ne peut être suffisant que s'il est perçu comme supplément de revenu. Mais il laisse un temps de récupération de l'investissement extrêmement important (plus de 7 ans).

Cette très faible rentabilité n'est pas étrangère au déclin observé de ce type de véhicule dans le parc des véhicules de transport urbain de voyageurs à Bamako. Cela rejoint l'analyse faite par les opérateurs sur la fin irréversible des *durunis* dans le transport urbain.

Cas d'un propriétaire de Toyota Hiace

Les conditions d'exploitation diffèrent sensiblement de celles d'un *duruni*, pour les postes assurance, vignette, grosses réparations, salaire du chauffeur et recette journalière.

Si l'on se place dans les conditions idéales d'exploitation (12 mois d'activité sans arrêt prolongé du véhicule), l'exploitation de ce type de véhicule laisserait un revenu substantiel mensuel d'environ 323 500 FCFA, correspondant à un revenu annuel de 3 882 000 FCFA. Le délai de récupération de l'investissement annuel serait de l'ordre de 8 mois à 17 mois, sachant que le prix d'un Toyota d'occasion varie de 3 millions (année 1986) à 5,5 millions de FCFA (année 1991).

Dans les conditions réelles d'exploitation, le revenu mensuel net du propriétaire n'est que de 261 500 FCFA, comme on peut le constater sur le tableau ci-dessous :

Tableau 13. Compte mensuel de trésorerie d'un propriétaire de Toyota Hiace

DÉPENSES	(FCFA)		RECETTES	(FCFA)
Assurance	25 000		Recette brute	***455 000***
Vignette	8 000			
Carte transport annuelle	500			
Carte circulation	5 500			
Visite technique	2 000			
Taxes et redevances fixes		***41 000***		
Vidange	26 000			
Pneu	23 000			
Divers	35 000			
Entretien courant		***84 000***		
Grosses réparations		***37 500***		
Salaire chauffeur		***31 000***		
Dépenses totales		**193 500**	**Recettes totales**	**455 000**
Résultat		**261 500**		

Ainsi, le revenu réel net d'un propriétaire de Toyota serait d'environ 3 138 000 FCFA, ce qui représente un délai de récupération variant de 12 mois à 21 mois environ.

Dans notre enquête, il n'est pas rare de trouver des propriétaires de plusieurs *sotramas*. Dans ce cas, les recettes nettes de ces véhicules permettraient plus facilement de remplacer un véhicule trop âgé par un véhicule d'occasion en meilleur état. Il convient également de remarquer que ce type d'investissement devient intéressant pour un investisseur disposant d'une activité principale ; le revenu du transport représentera un revenu d'appoint fort appréciable.

2.3 Comptes de propriétaires chauffeurs ou artisans

Les conditions d'exploitation sont similaires à celles des chauffeurs non propriétaires concernant l'exploitation de la ligne elle même, et à celles des propriétaires pour l'entretien, la réparation, les taxes et redevances sur les véhicules. De plus, il convient de noter que les artisans recourent peu aux chauffeurs en second (américains).

Cas d'un artisan, propriétaire d'un Peugeot 404 bâchée

Pour un artisan travaillant dans les conditions idéales d'exploitation (un mois d'activité sans immobilisation pour cause de panne), le résultat brut annuel d'exploitation serait de 2,37 millions de FCFA. Pour un investissement moyen de 3,2 millions de FCFA (Peugeot 404 d'occasion), le délai de récupération théorique est d'environ 16 mois.

Toutefois, dans les conditions d'exploitation réelles (270 jours par an) pour tenir compte de ces incidences diverses, l'excédent brut annuel d'exploitation serait de l'ordre de 1,9 million de FCFA. Le délai de récupération atteindrait alors 21 mois.

Tableau 14. Compte mensuel d'un artisan, propriétaire d'un Peugeot bâché

DÉPENSES	(FCFA)		RECETTES	(FCFA)
			Recette mensuelle	***586 500***
Receveur		***46 000***	Autres recettes	***23 000***
Carburant		***245 000***		
Redevance gare/terminal	4 600			
Assurances	20 000			
Vignette	7 000			
Carte transport annuelle	500			
Carte circulation	2 750			
Visite technique	2 000			
Contrôle policier	11 500			
Taxes et redevances *		***48 350***		
Gardiennage-lavage	7 000			
Vidange	26 000			
Pneu	23 000			
Divers	20 000			
Entretien courant		***76 000***		
Grosses réparations *		***35 000***		
Total dépenses		**450 350**	**Recettes totales**	**609 500**
Résultat		**159 150**		

** Répartition sur12 mois*

Avec un revenu mensuel net de 159 000 FCFA environ, l'artisan réalise un revenu annuel de 1,9 million de FCFA. Il faut cependant remarquer que ce revenu ne tient pas compte des dépenses journalières comme les repas de midi (estimées à environ 20 000 FCFA par mois).

L'enquête a montré que les artisans propriétaires de Peugeot épargnent peu dans l'ensemble compte tenu du fait que les revenus dégagés sont leur principale ressource pour subvenir aux besoins de leur famille. Ceci explique leur préférence marquée pour le travailler-payer, et en tant que principale modalité d'accession à la propriété.

Cas d'un artisan propriétaire d'un Toyota Hiace

Une estimation sur une base annuelle (absence d'immobilisation prolongée) donnerait un revenu annuel net moyen de 6,255 millions de FCFA permettant un délai de récupération relativement court selon l'âge du véhicule à l'achat. Les conditions normales d'exploitation (270 jours par an) donnent des résultats sensiblement plus faibles comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous :

Tableau 15. Compte mensuel d'un artisan, propriétaire de Toyota Hiace sur la igne Railda Sabalibougou

DÉPENSES	(FCFA)		RECETTES	(FCFA)
			Recette Brute	**845 000**
Receveur		***46 000***	***Autres recettes***	**23 000**
Carburant		***197 000***		
Redevances terminal	4 600			
Assurances	25 000			
Vignette	8 000			
Carte de transport	500			
Carte circulation	5 500			
Visite technique	2 000			
Contrôle	11 500			
Redevances fixes		***57 100***		
Gardiennage-lavage	7 000			
Vidange	26 000			
Pneu	23 000			
Divers	35 000			
Entretiens courants		***91 000***		
Grosses réparations		***37 500***		
Total		**428 600**		**868 000**
Excédent brut d'exploitation		**439 400**		

Ainsi, avec un revenu net mensuel de 439 000 FCFA, l'artisan exploitant un Toyota Hiace gagnerait 2,8 fois le revenu de son homologue exploitant un Peugeot 404.

Avec un revenu annuel de 5,3 millions de FCFA et compte tenu du fait que le prix d'achat d'un véhicule d'occasion varie de 3 millions (année 85) à 5,5 millions (année 91) de FCFA, le délai de récupération varie de 7 à 13 mois selon l'âge du véhicule. Cependant, comme pour le cas précédent, le revenu d'exploitation des artisans constitue l'essentiel du revenu de la famille, ce qui limite sensiblement leur capacité d'épargne.

Un tableau comparatif des différents revenus apporte un éclairage significatif sur les disparités entre acteurs du système de transport. Ainsi, il apparaît clairement que la rentabilité des Peugeot 404 ou 504 *(durunis*) est faible : un propriétaire non chauffeur gagne à peine 40 % du revenu réel d'un chauffeur ; de plus un artisan gagne seulement 1,8 fois le revenu du chauffeur. Cet artisan dégage une capacité d'épargne faible.

En revanche, l'exploitation d'un Toyota Hiace (*Sotrama*) donne des résultats nettement meilleurs à tous les points de vue : pour un chauffeur, un salaire réel supérieur de 60 % à son homologue conduisant un Peugeot. Pour un propriétaire non chauffeur de Toyota, le revenu mensuel est 1,8 fois supérieur à celui du chauffeur du même véhicule ; enfin l'artisan obtient un gain de trois fois supérieur à celui d'un chauffeur.

Plus significatif encore est l'écart entre artisan et propriétaire non chauffeur. Si l'écart en termes de revenus est 70 % plus élevé à l'avantage du premier, les capacités d'épargne sont généralement plus importantes pour un propriétaire non chauffeur, car le revenu tiré du véhicule constitue pour ce dernier un complément de ses ressources. Selon l'enquête, les deux tiers des propriétaires non chauffeurs recourent à l'épargne et parmi les épargnants, 50 % déposent cet argent en banque plus de la moitié des revenus procurés par leurs véhicules.

En revanche, pour les artisans le travailler-payer constitue la principale modalité d'accession à la propriété d'un autre véhicule, ce qui est une manière de révéler leur faible propension à épargner. Cependant, avec un revenu mensuel de 439 000 FCFA, l'artisan est dans la catégorie des revenus les plus élevés de la ville.

Tableau 16. Eléments comparatifs de revenus mensuels pour les différents acteurs (en FCFA)

	Chauffeur	**Propriétaire non chauffeur**	**Artisan**
Peugeot (essence)	111 400	36 750	159 000
Toyota Hiace 18 pl. diesel	170 000	261 500	439 400

CHAPITRE 4

RENOUVELLEMENT DU PARC DE VÉHICULES

UNE SIMULATION DES FINANCES POSSIBLES

La méthodologie fera l'objet d'un exposé plus étendu dans le rapport de synthèse sur le financement. Nous rappellerons seulement les éléments essentiels à la compréhension des points qui vont suivre.

L'objectif de ce chapitre est de vérifier si les exploitants sont en mesure de rembourser les prêts contractés pour l'acquisition de véhicules de remplacement tout en préservant des conditions de retour sur investissement satisfaisantes eu égard aux conditions prévalant actuellement dans le pays.

La solvabilité d'une exploitation est fonction de ce que l'on désignera par flux de liquidité discrétionnaire, c'est à dire du surplus monétaire dégagé par l'activité et dont l'exploitant peut disposer librement. Dans le cas qui nous occupe, il se détermine en deux temps :

- en soustrayant des recettes brutes les dépenses d'exploitation, on obtient un résultat que nous désignerons par excédent brut d'exploitation[1] (il s'agit donc d'un résultat avant amortissement et avant frais financiers).

- pour obtenir le flux de liquidité correspondant à cette rentabilité brute d'exploitation, il est nécessaire de lui soustraire la variation du besoin en fonds de roulement d'exploitation (voir glossaire pour une définition précise de ce terme). Pratiquement nous avons négligé ce terme dans nos calculs, si bien que le flux de rentabilité se confond avec le flux de liquidité.

- le flux de trésorerie discrétionnaire a été déterminé en soustrayant du flux précédent les dépenses domestiques incompressibles. Ces dépenses ont été supposées égales au salaire de l'exploitant, c'est à dire au salaire que touche un chauffeur salarié.

1. LA DÉTERMINATION DU FLUX DISCRÉTIONNAIRE

Les situations individuelles sont assez dispersées, aussi convient-il de prendre les calculs portant sur des moyennes avec une certaine prudence. Néanmoins, il nous a paru difficile de faire l'économie d'une telle démarche, dans la mesure où le passage par un compte d'exploitation standard était le moyen le plus pratique d'aboutir à la détermination d'un flux de trésorerie. Par ailleurs, nous avons pensé qu'il était opportun de centrer l'étude sur les seuls Toyotas "Hiace", dans la mesure où les *durunis* sont des véhicules logiquement appelés à disparaître, compte tenu de leur ancienneté. Les données qui permettent d'aboutir aux comptes d'exploitation proposés sont les suivants :

- Seule une hypothèse de véhicules diesel a été retenue, l'exploitation de l'essence nous semblant peu économique.

---

[1] Pour les termes financiers, voir glossaire en annexe

- Les recettes sont fondées sur une hypothèse de douze rotations par jour avec une moyenne de 36 passagers par rotation, et un tarif moyen de 85 FCFA sur une ligne de 8 kilomètres, à raison de 25 jours/mois sur 12 mois. A cela nous avons ajouté 23 000 FCFA de recettes diverses. Pour les propriétaires on est parti de l'hypothèse d'un versement journalier des chauffeurs de 17 500 FCFA pendant 26 jours.

- Le coût du carburant a été déterminé sur la base d'une consommation de 13 litres au 100 km.

- le salaire de l'exploitant, c'est à dire le revenu moyen d'un chauffeur salarié a été estimé à 170 000F en moyenne pour une ligne et un véhicule de ce type.

- les autres éléments ont déjà été évalués dans le chapitre précédent.

Les comptes d'exploitation mensuels sont retracés dans les tableaux ci après :

Tableau 17. Comptes d'exploitation mensuels pour un Toyota Hiace 18 places (en FCFA)

	Dépenses		**Recettes**	
	Artisans	*Propriétaires*	*Artisans*	*Propriétaires*
Carburant	197 000		868 000	455 000
Assurances	25 000	25 000		
Vignette	8000	8 000		
Carte de transport	500	500		
Carte de circulation	5500	5 500		
Visite technique	2 000	2 000		
Redevances terminal	4 600			
Contrôle policier	11 500			
Vidanges	26 000	26 000		
Gardiennage lavage	7 000			
Pneus	23 000	23 000		
Divers	35 000	35 000		
Grosses réparations	37500	37500		
Total charges extérieures	**382 600**	**162 500**		
Valeur ajoutée	**485 400**	**292 500**		
Salaires	46 000	31000		
Excédent brut d'exploitation	**439 400**	**261 500**		
Variation du BFRE	0	0		
ETE	**439 400**	**261 500**		
Dépenses domestiques = salaire du chauffeur	170 000			
Flux discrétionnaire	**269 400**	**261 500**		

S'agissant des propriétaires, nous nous sommes placés dans un premier temps dans le cadre d'un investisseur possédant un véhicule. Dans la mesure où ces opérateurs ont une ou plusieurs activités à coté de leur exploitation transport, nous pensons que la totalité de l'EBE est disponible et peut être ainsi assimilé au flux discrétionnaire* .

On remarque que le flux discrétionnaire dégagé par l'exploitation artisanale est un peu plus élevé que celui résultant de l'exploitation des propriétaires, sans que cela ne soit très significatif.

2. LE COMPORTEMENT FINANCIER DES OPÉRATEURS ET LA RENTABILITÉ ACTUELLE DE L'ACTIVITÉ

2.1 Le cas des artisans

Les comportements financiers

On peut considérer que la quasi totalité des artisans interrogés vivent en dehors des circuits de financement officiels. Le véhicule actuel a été acquis sur fonds personnels, par le mode du travailler-payer, ou encore souvent par simple don d'un parent. Peu ont un compte en banque. La seule institution à laquelle il est fait allusion est la caisse d'épargne. Mais dans la terminologie africaine, il est difficile de savoir s'il s'agit véritablement du réseau des caisses d'épargne ou d'une mutuelle d'épargne telle que Nyessigiso qui est mentionnée au moins dans l'un des questionnaires. Nous serions tentés de penser qu'il s'agit du deuxième terme de l'alternative, car ce milieu fréquente assez peu les circuits officiels quels qu'ils soient. Nous savons par ailleurs, pour avoir enquêté en 1998 sur Nyessigiso, qu'elle compte des transporteurs parmi ses clients.

Les banques sont mentionnées uniquement par deux artisans pour le financement des projets d'investissements. Bien mieux, la plupart des artisans semblent tout ignorer d'elles. Les modes de financement envisagés pour le futur reviennent à reconduire les comportements passés (travailler-payer, financement personnel ou familial). On doit noter, cependant que le crédit-bail est mentionné 4 fois (sur 28). Là encore, il est fort possible qu'il s'agisse d'une confusion de terminologie puisque crédit-bail peut être pris comme synonyme de travailler-payer dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne.

Les conditions actuelles de la rentabilité

1° cas : achat d'un véhicule d'occasion financé par autofinancement (en FCFA)

Prix de revient du véhicule	4 250 000
Flux discrétionnaire mensuel	269 400
Flux discrétionnaire annuel	3 232 800
Délai de récupération	1,3

(Le délai de récupération est exprimé en année)

Il est clair qu'il s'agit d'une activité hautement rentable puisque l'investissement est récupéré en un peu plus d'un an. Si en outre, on observe qu'un véhicule de ce type pourra facilement être revendu 2 millions de FCFA au bout de deux ans, il est extrêmement facile de renouveler

* Dans l'hypothèse de versements journaliers pendant 23 jours seulement, le revenu discrétionnaire du propriétaire n'est plus que de 209 000 FCFA, soit un revenu discrétionnaire annuel de 2 508 000 FCFA.

l'équipement sur de telles bases, puisque la somme d'un flux discrétionnaire annuel et de la valeur de revente représente la valeur du véhicule de remplacement.

2° cas : achat d'un véhicule additionnel d'occasion financé partiellement par crédit

Nous avons envisagé le financement d'un véhicule d'occasion partiellement à crédit car, comme nous l'avons dit, il existe au Mali des mutuelles d'épargne et de crédit susceptibles de financer des véhicules d'occasion.

Si l'on suppose maintenant qu'un artisan désire acquérir un véhicule supplémentaire, on peut établir le plan de financement suivant en supposant l'intégralité du flux discrétionnaire annuel consacré à cet investissement :

Valeur d'acquisition	4 250 000
Flux discrétionnaire	3 232 800
Besoin de financement	1 017 200

Si l'on suppose que le besoin de financement externe est financé par un crédit à 20 % l'an, on obtient les mensualités suivantes selon les durées :

Capital emprunté	1 017 200	1 017 200
Taux annuel	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	24
Mensualité	37 803	51 771

On observe que les possibilités laissées par le montant du flux discrétionnaire permettent un financement aisé de cette acquisition. Dans ces conditions la rentabilité de l'exploitation s'apprécie comme suit :

Flux discrétionnaires mensuel de 2 véhicules	588 000	588 000
Flux discrétionnaire annuel	6 465 600	6 465 600
Durée de crédit	36	24
Mensualité de crédit	37 803	51 771
Charges annuelles de crédit	453 636	621 252
Flux net disponible après charge de financement	6 011 964	5 844 348
Valeur du capital en début de période	6 250 000	6 250 000
Taux de rendement	96,2%	93,5%
Délai de récupération	1,0	1,1

Tous ces chiffres dénotent de bonnes conditions de rentabilité.

3° cas : achat d'un véhicule neuf avec financement par crédit

Nous supposerons le remplacement d'un véhicule ancien par un véhicule neuf. L'apport initial sera constitué par la vente du véhicule existant et par le flux discrétionnaire annuel supposé consacré entièrement à l'investissement. Nous rappelons qu'un Toyota « Hiace » neuf vaut 18 762 000 FCFA.

Cession du véhicule ancien	2 000 000
Flux discrétionnaire annuel	3 232 800
Apport personnel	5 232 800
Valeur à neuf	18 762 000
Besoin de financement	13 529 200

En reprenant les mêmes conditions que précédemment, on obtient les mensualités suivantes :

Capital emprunté	13 530 000	13 530 000
Taux annuel	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	24
Mensualité	502 823	688 620

Il est évidemment tout à fait impossible dans ces conditions là d'acquérir un véhicule neuf, les mensualités excédant très largement les possibilités du flux discrétionnaire.

On doit noter que la plupart des artisans interrogés envisage l'acquisition d'un autre véhicule, visiblement d'occasion, et pour un coût de l'ordre de 4 millions s'agissant des Hiace (deux cas seulement sont nettement au-dessus, l'un à 5 et l'autre à 8,5, mais ils paraissent assez fantaisistes, car les possibilités de financement mises en regard de cet investissement ne sont pas réalistes).

2.2 Le cas des propriétaires

Les comportements financiers

La situation des propriétaires est un peu différente. En effet, la plupart, quand ils répondent à la question, disent avoir un ou plusieurs comptes bancaires. Ils sont donc parfaitement intégrés au circuit officiel, sinon pour cette activité, du moins pour le reste de leur activité économique. En revanche, ils ont un point commun avec les artisans : l'absence de recours aux circuits bancaires pour couvrir leurs besoins de financement, ce dernier étant essentiellement couvert par fonds propres. Enfin, choses curieuses, seul un très petit nombre de propriétaires exprime un besoin de financement sous forme d'acquisition de véhicule, ce qui semblerait signifier que ces opérateurs n'envisagent pas volontiers un réinvestissement des flux de liquidités dans cette activité.

Les conditions actuelles de la rentabilité

Nous reprendrons le même schéma de raisonnement que pour les artisans avec, comme nous allons le voir, des résultats pratiquement analogues, dans la mesure où le flux discrétionnaire est pratiquement de même montant.

1° cas : achat d'un véhicule d'occasion financé par autofinancement

Prix de revient du véhicule	4 250 000
Flux discrétionnaire mensuel	261 500
Flux discrétionnaire annuel	3 138 000
Délai de récupération	1,4

La récupération du capital s'effectue en moins de 2 ans.

2° cas : achat d'un véhicule additionnel d'occasion financé partiellement par crédit

Si l'on suppose maintenant qu'un propriétaire désire acquérir un véhicule supplémentaire, on peut établir le plan de financement suivant en supposant l'intégralité du flux discrétionnaire annuel consacré à cet investissement :

Valeur d'acquisition	4 250 000
Flux discrétionnaire	3 138 000
Besoin de financement	1 112 000

Si l'on suppose que le besoin de financement externe est financé par un crédit à 20 % l'an, on obtient les mensualités suivantes selon les durées :

Capital emprunté	1 112 000	1 112 000
Taux annuel	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	24
Mensualité	41 326	56 596

Dans ces conditions la rentabilité de l'exploitation s'apprécie comme suit :

Flux discrétionnaires mensuel de 2 véhicules	523 000	523 000
Flux discrétionnaire annuel	6 276 000	6 276 000
Durée de crédit	36	24
Mensualité de crédit	59 610	81 637
Charges annuelles de crédit	715 320	979 644
Flux net disponible après charge de financement	5 560 680	5 296 356
Valeur du capital en début de période	6 250 000	6 250 000
Taux de rendement	73,2%	69%
Délai de récupération	0,8	0,8

Tous ces chiffres dénotent également d'excellentes conditions de rentabilité.

3° cas : achat d'un véhicule neuf avec financement par crédit

Nous reprendrons les mêmes raisonnements que dans le cas précédent

Cession du véhicule ancien	2 000 000
Flux discrétionnaire annuel	3 138 000
Apport personnel	5 138 000
Valeur à neuf	18 762 000
Besoin de financement	13 624 000

En reprenant les mêmes conditions que précédemment, on obtient les mensualités suivantes :

Capital emprunté	13 624 000	13 624 000
Taux annuel	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	24
Mensualité	506 317	693 404

On se heurte à la même impossibilité que dans le cas des artisans.

3. L'ÉQUILIBRE FINANCIER DANS LE CAS DE REMPLACEMENT PAR DES VÉHICULES NEUFS OU RÉNOVÉS SUR FINANCEMENTS SPÉCIAUX

Nous envisagerons un financement par crédit bail sur 5 ans. Le taux serait de 8 %, et il serait exigé un apport initial de 25 % de la valeur du véhicule. En outre, il serait prélevé un montant de 3 % des loyers mensuels pour alimenter un fonds de garantie. Les remboursements se feraient selon le système des annuités constantes.

3.1 Le cas de véhicules neufs

L'apport de l'acquéreur étant de 25 % de la valeur du véhicule, le besoin de financement externe s'élève à : 18 762 000*0,75 = 14 071 500 FCFA

La mensualité correspondant à ce crédit se détermine comme suit :

Capital emprunté	14 071 500
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	285 319
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	293 879
Charge de financement annuelle	3 526 546

On peut alors évaluer la rentabilité de l'opération à partir du tableau suivant :

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire mensuel	294 000	261 500
Flux discrétionnaire annuel	3 528 000	3 138 000
Durée de crédit	60	60
Mensualité de crédit	293 879	293 879
Charges annuelles de crédit	3 526 548	3 526 548
Flux net disponible après charge de financement	1 452	-388 548
Valeur du capital en début de période	32 400 000	32 400 000
Taux de rendement	0,00%	-1,20%
Délai de récupération	ns	ns

ns : non significatif

Les résultats montrent clairement l'impossibilité de financer un véhicule neuf, y compris à partir d'un financement bonifié.

3.2 L'acquisition d'un véhicule rénové

Il n'existe pas de circuits commercialisant des véhicules rénovés. Aussi ferons-nous l'hypothèse qu'un véhicule rénové coûterait approximativement 60 % du prix du véhicule neuf, soit pour un 18 places 11 250 000 FCFA en arrondissant les chiffres. En supposant une modalité de financement identique à celle adoptée précédemment pour un véhicule neuf, le besoin de financement externe se détermine comme suit :

11 250 000*0,75 = 8 437 500 FCFA

Les mensualités correspondant à ce capital se déterminent comme suit :

Capital emprunté	8 437 500
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	171 082
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	176 215
Charge de financement annuelle	2 114 574

On peut alors déterminer le rendement du véhicule comme suit :

	Artisan	Propriétaire
Flux discrétionnaire	3 528 000	3 138 000
Annuité constante	2 114 574	2 114 574
Flux disponible	1 413 426	1 023 426
Valeur du véhicule	11 250 000	11 250 000
Taux de rendement	12,56%	9,10%
Délai de récupération	8,0	11,0

Cette solution apparaît également totalement impraticable.

Bien entendu, tous ces calculs supposent que les coûts d'utilisation des véhicules neufs, rénovés, et anciens sont grossièrement les mêmes, ce qui n'est sûrement pas le cas, notamment en ce qui concerne les consommations de carburant ou les réparations. Cependant les écarts entre les diverses solutions sont tels, qu'une modification à la marge de certains coûts d'exploitation ne modifierait certainement pas les conclusions.

3° Détermination du délai de récupération selon la valeur du véhicule rénové exprimée en pourcentage de la valeur du neuf

Il nous a paru intéressant d'effectuer une simulation permettant d'envisager la rentabilité de l'opération en faisant varier la valeur du véhicule de 70 % à 30 % de la valeur du véhicule neuf. Cette variation peut résulter :

- soit de l'acceptation d'un niveau de rénovation plus ou moins élaboré

- soit d'un subventionnement plus ou moins important des opérations de rénovation

On aboutit aux résultats suivants :

	Artisan	Propriétaire
Valeur du véhicule neuf	18 762 000	18 762 000
Mensualité constante pour 1 franc de capital	0,0208847	0,0208847
Flux discrétionnaire mensuel	294 000	261 500
Délai de récupération (en mois) selon valeur du neuf (en %) :		
70,00%	149	235
65,00%	118	173
60,00%	96	132
55,00%	78	103
50,00%	64	82
45,00%	52	65
40,00%	43	52
35,00%	34	41
30,00%	27	32

Ce tableau montre clairement qu'aucune déclinaison de coût n'autorise la prise en charge d'un crédit dans des conditions de rentabilité satisfaisante, sauf à réaliser dés véhicules rénovés ayant un coût presque analogue à ceux des véhicules actuels.

4. INTERPRÉTATION DES RÉSULTATS

Les conditions d'exploitation à Bamako laissent peu d'espoir de remplacer les véhicules existants par des véhicules rénovés et encore moins par des véhicules neufs. Bien entendu, tous ces calculs se déroulent dans le cadre d'exploitation d'un véhicule unique. Mais l'introduction d'une exploitation dotée de deux véhicules dont on envisage le remplacement de l'un ne modifie pas substantiellement l'économie du projet comme le montre le tableau suivant :

	Artisans	Propriété
Flux discrétionnaire	588 000	523 000
V aleur véhicule neuf	18 762 000	18 762 000
Apport personnel 25%	4 690 500	4 690 500
Capitaux empruntés	14 071 500	14 071 500
Taux d'intérêt annuel	8,00%	8,00%
Taux d'intérêt mensuel	0,67%	0,67%
Nombre de mois	60	60
Mensualité constante	285 319	285 319
Mensualité constante y compris prélèvement 3%	293 879	293 879
Valeur résiduelle	2 000 000	2 000 000
Valeur du capital investi	20 762 000	20 762 000
Flux discrétionnaire annuel	3 529 454	2 749 454
Taux de rendement	17,00%	13,24%
Délai de récupération	6	8

L'apport personnel peut facilement être réalisé. Par ailleurs, la mensualité constante qui résulte de cette situation ne soulève strictement aucune difficulté, puisqu'elle est largement à l'intérieur du flux de trésorerie discrétionnaire. En revanche, les taux de rentabilité et les délais de récupération sont peu attractifs pour les opérateurs.

CONCLUSION GÉNÉRALE

POUR L'INSTAURATION D'UN SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT DANS UNE LOGIQUE D'ACTEURS

L'originalité des transports collectifs urbains de Bamako tient à son histoire mouvementée faite de conflits et de coopération entre les différents opérateurs. Il nous semble réaliste d'amener à une structuration des micro-entreprises en conservant leurs avantages de flexibilité tout en imposant des cahiers des charges, négociés avec un organisme unique les représentant, portant à la fois sur les services assurés aux usagers et sur les conditions d'exploitation (entretien des véhicules, lutte contre les clandestins, etc.).

Il ne faut pas cependant exclure toute recherche de solution visant à encourager les initiatives privées pour doter la ville de Bamako de véritables entreprises structurées de transport urbain. L'hétérogénéité d'opérateurs, loin d'être un handicap pour une organisation satisfaisante des transports collectifs, devra être mise à profit pour jeter les bases d'une réelle complémentarité entre micro-entreprises et entreprises structurées.

1. L'ORGANISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Plusieurs catégories d'acteurs sont à considérer afin de bien identifier leurs rôles respectifs dans l'organisation et le fonctionnement du système de transports, la nature de leurs relations, et les droits et cahiers des charges concernant plus particulièrement les opérateurs.

1.1 Les acteurs du système : un rappel

Les opérateurs

- *les chauffeurs*

  Ayant une obligation de résultat, les conducteurs courent derrière la recette journalière nécessaire à la poursuite de l'exploitation, au mépris quelquefois de la sécurité. Tous adhèrent à une ou plusieurs associations syndicales, mais ils sont pratiquement sans défense vis-à-vis des propriétaires, liés seulement par un engagement oral. Ils ne bénéficient d'aucune garantie en matière de protection sociale (maladie, famille, salaire minimum) et n'ont pas de recours en matière de licenciement abusif.

  En toute hypothèse, les conducteurs devraient bénéficier d'un minimum de formation professionnelle portant sur la conduite et l'entretien du véhicule, les relations avec la clientèle. La reconnaissance de cette professionnalisation doit s'accompagner d'une réglementation portant sur les relations avec les propriétaires.

  La filière apprenti-conducteur-propriétaire artisan est un élément important dans la pérennité du système. Le maintien de cette filière est étroitement lié au système de « travailler-payer », crédit-bail qui donne l'accès à la propriété du véhicule du propriétaire par le conducteur.

- *les artisans, propriétaires conducteurs*

  A l'heure actuelle, il semble que les artisans soient moins nombreux qu'auparavant malgré la persistance du système « travailler-payer ». Le revenu d'un artisan ne suffit pas, dans les

conditions actuelles du transport urbain à l'autofinancement. On doit se demander si le noyau dur de la profession de transporteur urbain à Bamako doit être ou non constitué par des artisans. Dans l'affirmative, encourager ces acteurs suppose que l'on favorise l'accès à la propriété de véhicules à la fois les simples conducteurs (c'est un souhait largement exprimé) et d'autres personnes comme par exemple les étudiants à la sortie de leur cursus et en recherche d'emploi.

Pour les artisans en place, le renouvellement du véhicule se pose à terme. Quel est le mode de financement le plus adapté ? L'acquisition d'un second véhicule, grâce à un recours au crédit comme source complémentaire de financement, produirait sans doute un effet de levier en améliorant leur capacité d'épargne.

- *les propriétaires transporteurs professionnels, faisant du transport de marchandises ou du transport inter urbain de voyageurs.*

  Ces propriétaires peuvent être amenés à jouer un rôle plus important dans le secteur des transports collectifs urbains et à se poser comme interlocuteurs des pouvoirs publics. Ils revendiqueront une place dans l'organisation du système des comités contrôlé jusqu'à présent par le syndicat des chauffeurs. La relation propriétaires transporteurs-chauffeurs est une configuration qui pourrait prendre de l'essor avec la création récente, fin 1999, de la Fédération nationale des transporteurs routiers du Mali (FNTRM). Cette Fédération a, parmi ses objectifs, une réglementation plus stricte d'accès à la profession et d'assurer la formation en gestion et organisation des transporteurs. La Fédération comporte plusieurs vice-présidents, dont un pour le secteur urbain. Il est encore trop tôt pour connaître les orientations de la Fédération concernant les transports collectifs urbains. Il n'est pas exclu cependant qu'elle envisage la mise en place d'une convention collective régissant les rapports entre les propriétaires transporteurs et les conducteurs. Cela correspondrait à une revendication constante de ces derniers.

- *les propriétaires non transporteurs professionnels*

  Le système de transport souffre de l'absence d'organisation collective de ces propriétaires qui ne sont pas directement intéressés par la gestion des places, ni par le bon fonctionnement du service de transport. Cette activité leur sert uniquement comme complément de revenus. Ils constituent pourtant les plus gros investisseurs dans ces micro-entreprises de transport, et leur revenu disponible est nettement plus élevé que celui d'un artisan. Une réglementation incitative doit amener ces opérateurs à améliorer leur représentativité dans le système.

- *les entreprises structurées de transport urbain, de type Tababus ou Bamabus*

  Ces entreprises ne peuvent subsister sans un appui des pouvoirs publics leur permettant de lutter à armes égales avec leurs concurrents du secteur artisanal. Le poids de leur endettement lié à l'achat de véhicules neufs, les contraintes tarifaires, la concurrence sur les lignes avec les *sotrama* et les *duruni* qui ne respectent pas les arrêts matérialisés, restent pour elles un handicap insurmontable. Ces entreprises doivent bénéficier d'une prise en charge financière par les pouvoirs publics, de l'obligation de service public liée à leur activité.

Les associations syndicales de chauffeurs et de transporteurs professionnels

Les opérateurs de transport, sauf à de rares exceptions, sont des micro-entreprises avec un propriétaire, exploitant lui-même ou non son véhicule, et disposant au plus de deux mini-bus, (*Toyota Hiace, Mercédès*, Peugeot 404 ou 504). Plus de la moitié des artisans enquêtés sont affiliés à un syndicat, celui des chauffeurs. Cette adhésion peut s'expliquer par la situation

antérieure (chauffeur antérieurement adhérent à ce syndicat). L'adhésion syndicale, outre qu'elle facilite l'entrée dans le secteur, est sensée protéger contre les entraves de l'administration, favoriser les conditions d'exercice de la profession et assurer le rôle de régulateur quotidien aux places.

Le syndicat des chauffeurs joue un rôle essentiel dans le fonctionnement même du système de transport par ses différents comités à partir desquels sont affectés les véhicules sur les lignes avec tour de rôle. Il se considère à juste titre comme un interlocuteur des pouvoirs publics, en particulier du district de Bamako et comme le défenseur des intérêts des chauffeurs pour lesquels il réclame un statut et une stabilité des relations avec les propriétaires. Les transporteurs professionnels, on l'a évoqué plus haut, vont avoir leur mot à dire et demanderont à participer aux décisions concernant la réglementation et le fonctionnement des transports collectifs urbains.

Les autorités publiques

Les autorités publiques, tant la Direction régionale des transports que le district de Bamako, interviennent jusqu'ici par l'attribution de la carte de transport et de la carte de circulation, et indirectement par l'entretien des places, de la voirie et des équipements. Le seul contrôle au départ concerne l'état du véhicule mais l'organisation et le fonctionnement du système semblent leur échapper. En l'absence de comptages réguliers, elles n'ont pas une connaissance réelle de la fréquentation des lignes ni du nombre de véhicules qui y sont autorisés par le Syndicat des chauffeurs.

Les usagers des transports collectifs

Jusqu'ici les usagers individuels ne sont pas représentés en tant que tels mais à travers des associations de quartiers, chefs de quartiers ou des maires qui ont pu obtenir l'extension d'une ligne ou la création d'une ligne nouvelle dans un secteur périphérique non encore desservi par les transports collectifs.

1.2 Le fonctionnement du système : quelques préconisations

L'organisation interne de la profession

Les relations entre les chauffeurs et les propriétaires

Il est souhaitable que le projet de convention collective entre syndicat de chauffeurs et les représentants des propriétaires de véhicules voit enfin le jour à la fois pour mettre fin à la précarité de l'emploi des chauffeurs, leur assurer un minimum de garantie sociale et un statut professionnel. Réglementer le système actuel passe par la mise en place des conditions de l'activité : la réalisation de la recette et son évaluation, la prise en charge des dépenses liées à l'exploitation.

L'avenir de regroupements d'opérateurs

Il ne semble pas que les opérateurs, dans leur très grande majorité, veuillent aller plus loin par la mise en commun de services, l'achat groupé de pièces détachées ou la gestion collective d'un parc de véhicules dont ils resteraient les propriétaires. L'expérience malheureuse d'un GIE n'encourage peut-être pas à son renouvellement. Aussi on voit mal a priori comment l'adhésion préalable à toute forme de GIE serait une incitation suffisante pour obtenir l'obtention de prêts

avantageux pour l'acquisition d'un nouveau véhicule en remplacement de l'ancien ou pour exercer la profession de transporteur urbain de personnes.

Une organisation coopérative des artisans est-elle souhaitable et faut-il l'encourager ? En toute hypothèse, on voit mal comment une coopérative de production pourrait voir le jour compte tenu des comportements actuels et des motivations des propriétaires chauffeurs. Cependant une organisation coopérative pour l'achat de pièces détachées, l'entretien-réparation ou le gardiennage des véhicules est un cas de figure qui n'est pas à exclure. On le retrouve dans différentes villes d'Asie et d'Amérique Latine.

La nécessité d'un minimum de professionnalisation : ses implications

La professionnalisation des personnes assurant le transport, conducteurs non propriétaires et artisans transporteurs semble apparaître comme une nécessité pour beaucoup d'interlocuteurs rencontrés lors de l'enquête. Mais il faudrait déterminer l'organisme qui serait en charge de la formation non seulement des opérateurs mais aussi des acteurs organisateurs du transport au niveau de places par exemple.

La professionnalisation du métier devrait être une politique préalable à mener pour assainir le secteur des transports urbains de personnes. Elle est demandée, semble-t-il, aussi bien par le syndicat des chauffeurs que par celui des propriétaires, transporteurs professionnels. Mais que recouvre-t-elle en réalité ?

Le passage d'apprenti chauffeur au statut de chauffeur devrait-il impliquer aussi une formation complémentaire obligatoire pour une meilleure aptitude à la profession et un meilleur service à la clientèle ? En contrepartie, cette qualification devrait pouvoir se traduire pour ces chauffeurs par un meilleur statut, la fin d'une certaine précarité et une convention en bonne et due forme avec le propriétaire pour le compte duquel il travaillerait. Tout propriétaire n'aurait-il pas intérêt à faire confiance à des chauffeurs " qualifiés " et formés même au prix d'une certaine rigidité dans les relations de travail ?

2. LA NÉCESSITÉ D'UN VÉRITABLE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT

2.1 Un parc de véhicules en bon état de marche

Les statistiques sur les accidents de la route dans le District de Bamako montrent que les transports collectifs participent de plus en plus à l'insécurité routière. Par ailleurs, le mauvais état des véhicules lié non seulement à leur âge mais aussi aux conditions de circulation, est une cause majeure de manque à gagner par les pannes qu'il induit. La solution, s'il en est, ne passera jamais par la mise en service de véhicules neufs, même si c'est le souhait de plusieurs enquêtés ; les simulations financières ont bien montré que ce scénario n'est en aucun cas envisageable.

En revanche, un contrôle technique assuré par une entreprise privée indépendante à l'abri de toute pression, et des contrôles inopinés des véhicules par un personnel qualifié et bien rémunéré devraient contribuer à une modification des comportements des opérateurs.

Du côté des pouvoirs publics, le coût lié au service public doit être compensé par une baisse de la fiscalité sur l'importation des véhicules destinés au transport urbain et des pièces de rechange.

2.2 Vers la mise en place d'une autorité organisatrice

La notion d'autorité organisatrice reste à définir dans le contexte actuel. On peut tout au plus suggérer qu'elle soit composée de représentants de l'État, du district, des communes. L'autorité organisatrice aura pour mission d'élaborer un cahier des charges s'imposant à tous les opérateurs impliqués dans le transport, et d'en assurer le contrôle. Elle pourrait être élargie, à titre strictement consultatif pour les grandes orientations, aux représentants des associations de chauffeurs et de propriétaires, sans oublier les services de police et les responsables de la sécurité routière. Il faudrait réussir à mettre en place un organisme qui puisse assurer la maîtrise de la régulation du système en matière d'offre de transport.

En effet, la rentabilité de l'activité de transport collectif, du point de vue tant de l'artisan que du propriétaire non conducteur, est en grande partie subordonnée au parc total de véhicules en circulation et sa répartition entre les lignes. Aussi une régulation des entrées de cette activité est indispensable et suppose une connaissance exacte du parc en circulation, de son état et de sa distribution entre les places et les lignes. Un trop grand nombre de véhicules exacerbera la concurrence au détriment de la sécurité et de la qualité de service. L'idéal serait un meilleur ajustement temporel de l'offre aux fluctuations de la demande journalière. Une telle autorité doit être en mesure de connaître en permanence le système de transport collectif et son évolution, et en particulier :

- le parc de véhicules autorisé avec toutes ses caractéristiques
- la répartition de ce parc entre les comités et le nombre de véhicules circulant sur les différentes lignes, grâce aux informations des responsables des comités et des comptages réguliers
- les fichiers (à créer) des conducteurs au statut professionnel reconnu, des artisans et des propriétaires de véhicules

Selon nous, l'autorité organisatrice des transports urbains de Bamako devrait avoir compétence dans les domaines suivants :

- la définition des caractéristiques du service de transport et du cahier des charges pour les transporteurs autorisés
- l'extension, la création de lignes, la localisation des arrêts
- la définition de l'amplitude du service (horaires)
- La politique tarifaire

2.3 La mise en place d'un système de billetterie dans le secteur artisanal

Conséquence logique des recommandations formulées ci-dessus, l'instauration d'un système de billetterie a l'avantage de renforcer le contrôle de l'offre et de la demande à plusieurs niveaux.

En premier lieu, elle clarifie la relation entre le chauffeur et le propriétaire de véhicule au sujet de la recette journalière et peut constituer un premier pas vers le renforcement de la professionnalisation en assurant au conducteur un revenu régulier et des garanties en matière de protection sociale.

En second lieu, le système de billetterie renforcera la coopération entre les divers opérateurs au sein de l'autorité organisatrice, en matière de contrôle, de maîtrise et de connaissance du niveau de l'offre et de la demande.

Le système de billetterie constituera également un élément essentiel de la politique tarifaire. Le transport à la demande de marchandises et de personnes constitue une part importante de la

recette des conducteurs. La nouvelle politique tarifaire doit tenir compte de ces réalités en élaborant un barème dans le cadre de la réglementation.

2.4 Réfléchir aux conditions d'une réelle complémentarité

Les enseignements tirés de l'échec des entreprises structurées (Tababus, Bamabus) sont au stade des anecdotes. Loin de condamner ces types d'initiatives, il convient d'analyser en profondeur les conditions de leur échec. On fera la différence entre les difficultés liées à l'exploitation (conditions de circulation urbaine, niveau tarifaire), et les modalités de financement de l'exploitation. Concernant ce dernier point, il convient d'impliquer davantage les pouvoirs publics dans le financement de l'exploitation des entreprises structurées lorsqu'elles répondent aux conditions d'un service public défini par le cahier de charge.

En ce qui concerne le secteur artisanal, il convient d'encourager toutes les initiatives tendant à la constitution de GIE ou de coopératives. La nécessaire professionnalisation du secteur, impliquant la création d'un organisme de formation, doit prévoir des enseignements sur ces types de sociétés.

3. Le financement du parc et de son renouvellement

Les modalités de financement du secteur artisanal présentent des limites : l'impossibilité de financer des véhicules neufs et d'assurer un entretien régulier. Un risque permanent subsiste : une régulation chaotique du système.

Si les artisans ont des capacités d'épargne et donc de financement limitées, c'est en raison de la faiblesse de leur revenu disponible, dont la conséquence est un recours à la pratique du travailler-payer. Il convient de créer les conditions qui pourraient les inciter à l'accroissement de leur parc par un deuxième, voire un troisième véhicule, afin que l'augmentation de leur revenu disponible les aide à ré-investir dans le système.

Les non-transporteurs, pour qui le transport procure un revenu complémentaire et qui sont les véritables investisseurs dans le secteur artisanal doivent être incités à adhérer à des structures formelles de type GIE.

Des conditions d'exploitation plus favorables permettant de dégager des « flux discrétionnaires » nettement plus élevés seraient à envisager. De même le groupement d'opérateurs autoriserait sans doute des économies d'échelle mais les personnes enquêtées ne semblent pas prêtes pour y participer.

Tableau 18. Quelques recommandations relatives à l'organisation des transports collectifs urbains à Bamako

	Conducteurs	*Propriétaires non transporteurs-conducteurs*	*Artisans et transporteurs profesionnels*
Organisation interne de la profession	*Encouragement à la formation, à l'adhésion à des associations formelles pour la défense des intérêts.*	*Encouragement à la création et à l'adhésion à des associations formelles pour la défense des intérêts.*	*Incitation à la formation sur la gestion des micro-entreprises de transport.* *Adhésion pour certains au syndicat des transporteurs* *Incitations au regroupement des artisans en vue de la formation de coopératives (de production et d'achat) et de GIE, pour l'obtention de prêts bancaires.*
Relations avec les administrations centrales et le District		*Dans l'optique de la création d'une autorité organisatrice, la convention précisera les modalités de respect du cahier des charges.* *Initier et surveiller l'application de la convention collective dans laquelle seront précisées les droits et les obligations des propriétaires et des conducteurs.*	*Réglementation de l'accès à la profession.* *Négociations sur la grille tarifaire* *Négociation sur la fiscalité des carburants, les prêts bonifiés, etc.*
Conventions avec l'autorité organisatrice		*Définition et tracé des lignes sur une carte de Bamako.* *Affectation des véhicules en fonction de la demande au vu des études de la fréquentation du public, ouverture de lignes nouvelles* *Définition des lignes, de l'amplitude des temps de service, de la localisation des arrêts*	*Même remarque que pour les transporteurs professionnels non conducteurs* *Idem*
Conventions entre les acteurs	*Définition d'un cadre de contrat écrit entre propriétaire et conducteur.* *Obligation de qualification pour le conducteur suite à une formation appropriée.* *Instauration d'un système de billetterie*	*Fixation d'un salaire minimum garanti pour le conducteur.* *Instauration d'un système de billetterie.*	

ANNEXES

Annexe 1 : Évolution du parc de véhicules de transport collectif à Bamako

Année	*Taxis*	*Durunis*	*Sotramas*	*Cars rapides*
1977	*770*	*689*		*155*
1978	*555*	*806*		*76*
1979	*638*	*1004*		*79*
1980	*854*	*1135*	*59*	*59*
1981	*570*	*850*	*101*	*52*
1982	*571*	*607*	*137*	*56*
1983	*538*	*850*	*234*	*118*
1984	*530*	*800*	*257*	*161*
1985	*451*	*763*	*196*	*97*
1986	*457*	*343*	*87*	
1987	*751*	*356*	*91*	
1988	*751*	*1070*	*192*	
1989	*638*	*1038*	*239*	
1990	*800*	*1204*	*437*	
1991	*988*	*1052*	*292*	
1992	*1611*	*1366*	*535*	
1993	*1579*	*1339*	*524*	
1994	*1457*	*1312*	*514*	
1995	*1516*	*1286*	*504*	
1996	*595*	*975*	*1219*	
1997	*1100*	*350*	*2280*	
1998	*510*	*510*	*2003*	

Les données sur les cars rapides sont tirées de l'ONT (cf. thèse d'A. Tounkara, p.55) De 1980 à 1985, le parc est reconstitué à partir des registres de paiement des taxes du district

Annexe 2 : Comités et lignes de transport collectif de Bamako

Comité	Centre Ville	Destination	Tarif (FCFA)	Distance
Cinéma vox	Cinéma vox	Sébénikoro		8,8 km
		Djikoroni Para	75	5,8 km
Lafibougou	Railda Parking 2 (Q2)	Lafiabougou-	75	7 km
		Taliko	100	8 km
		Kodabougou	100	7 km
		ACI 2000	100	6 km
Magnambougou	Railda Parking 1 (Q1)	Projet	100	8,6 km
		Sokorodji	100	8,6 km
		Dianeguela	100	8 km
		Faso Kanu	100	7 km
		Daoudabougou	100	7,8 km
		Kalabancoura	100	8,2 km
Faladié	Railda Parking 1 (Q1)	Faladié	100	9 km
		Sema	100	5 km
		Niamakoro	100	7,8 km
Gare Routière Sogoniko	Railda Parking 1	Banankabougou	100	11 km
		Yirimadio	140	13,6 km
		Auto gare	100	7 km
		Sokorodji	100	8,6 km
		Brigade	100	10 km
Sabalibougou	Railda Parking 1	Sabalibougou	100	7,4 km
		Garantibougou	115	
Cars bada	Railda Parking 1	Badala	100	3,5 km
		Kalabancoro	125	10,6 km
		Kalaban ACI	125	8,5 km
		Torokorobougou	100	5,8 km
		Baco Djicoroni	100	7,6 km
Hamdallaye		Hamdallaye	75	6,6 km
		Bougoudani	100	6,8 km
		Lassa	125	7,2 km
		Samé	100	6,2 km

Comité	Centre ville	Destination	Tarif (FCFA)	Distance
N'Tomikorobougou	Parking 2 Railda	*N'Tomikoro*	75	5 km
		Darsalam	75	4,2 km
		Sirakoro	75	4,6 km
		Koulouba	100	6,4 km
Banconi II	Parking 3 (Q3)	Banconi	85	5,8 km
		Sikoroni	85	5,2 km
		Fadjiguila	85	5,6
		Djelibougou	85	5 km
		Doumanzana	100	6,8 km
		Boulkassoumbougo	100	8,8 km
Itéma Cars	Grande Mosquée	Itéma	85	3,8 km
		Moussabougou	150	13 km
N'Tomikoro Bachées	Ligne circulaire	Badialan3	75	15 km
		Oulofobougou		
		Dravela		
		Atisanat		
		Affaires économic		
		Missira		
		Medine		
Banconi 1	Nouveau Marché de Médine	Fadjiguila	85	5,6 km
		Moribabougou		12,8 km
Comité 3 caïmans	Nouveau Marché Médine	BCEAO	75	5 km

Annexe 3 : Les entreprises structurées de transport collectif à Bamako depuis 1963

Date de création	Nom	Principales caractéristiques	Année de cessation d'activité
1963	TUB (Société des transports urbains de Bamako)	Activités de transport urbain, suburbain et interurbain. En avril 1993, pour le transport urbain, parc de 55 autobus de diverses marques, dont 40 en service.3,6 millions de passagers en 1993, 395000 en 1965. Début 1966 la majorité du parc est hors service et le déficit d'exploitation croissant n'est pas couvert par l'Etat. Celui-ci refuse en 1968 des mesures de redressement proposées et la TUB fusionne ses activités avec la RTM pour former la CMTR	1968
Fin 1970	CMTR (Compagnie malienne des transports routiers)	En 1970, celle-ci faisait du transport de marchandises, du transport urbain (Bamako) et interurbain de voyageurs. La CMTR ne dépassa pas plus de 30 % du marché des transports urbains. Le secteur transport urbain bénéficiait des subventions croisées des autres secteurs bénéficiaires. Début 1976, les artisans sont autorisés à exploiter les lignes de la CMTR qui cesse ses activités.	1976
1978	SOTRAMA (Société des Transports du Mali)	Exploitation de 6 lignes à partir de la Grande Mosquée avec un parc de 30 véhicules. Les lignes sont peu à peu affrétées par des artisans transporteurs avec de petits véhicules. (Toyota)	1985
Vers 1980	Atch-Transport		1985
Vers 1980	Renov-Auto		1985
1982	TUBA (Transport Urbain de Bamako)	Projet des Citées Unies. Projet non réalisé	
1987	SPGA	3 lignes exploitées avec 8 *hyppo bus*	Non déterminée
1993	SOTRACA S.A.	Bamabus	1998
1992	STUB SA	Tatabus	
1992		Bamabus	
Non déterminée	KAFOTRANSPORT	GIE créé par des propriétaires chauffeurs	

Annexe 4 : Perception de la concurrence et de ses conséquences par les propriétaires non chauffeurs

	Le propriétaire			*Concurrence ?*		*Causes de la concurrence*	*Conséquences*		
N°	**Activité principale**	**Entrée**	**Parc**	**En général**	**Pour vous**		**Tarifs bas**	**Baisse qualité service**	**Dégradation de la sécurité**
1	Réparation de motos	1984	15	NSP	NR				
10	Transport urbain	1997	1	O	O	Trop de véhicules autorisés		O	O
11	Commerçant	1981	2	N	N				
12	Fonctionnaire	1993	2	NSP	NSP				
13	Commerçant	1995	2	NSP	NSP				
14	Cadre dans le privé	1998	1	NSP	NSP				
15	Fonctionnaire “ déflaté ”	1998	1	N	N				
16	Fonctionnaire	1993	1	N	N				
17	Mécanicien	1994	1	NR	NR				
18	Fonctionnaire	1995	1	NR	NR				
19	Non précisé	1998	1	NR	NR				
2	Fonctionnaire	1995	3	O	O	NR	O	O	NR
20	Commerçant	1995	1	NR	NR				
21	Employé de commerce	1998	1	NR	NR				

NSP : Ne sait pas
NR : Non réponse
O : Oui
N : Non

Annexe 5

PETIT GLOSSAIRE FINANCIER

Besoin en Fonds de Roulement d'Exploitation (BFRE) : Besoin de financement lié au cycle d'exploitation. Il se détermine par différence entre la valeur des actifs d'exploitation à rotation rapide et la valeur des dettes de même nature.

Délai de récupération : temps nécessaire pour que les flux de trésorerie (ou de revenus) engendrés par un investissement permettent la récupération de la valeur de l'investissement.

Excédent Brut d'Exploitation (EBE) : Revenu procuré par les opérations d'exploitation avant amortissements, provisions, intérêts et impôt.

Excédent de Trésorerie d'Exploitation (ETE) : Flux de trésorerie procuré par les opérations d'exploitation. Il se calcule en déduisant de l'excédent brut d'exploitation la variation de besoin en fonds de roulement d'exploitation.

Flux discrétionnaire : Flux de trésorerie courant dont l'exploitant peut disposer librement. Il se calcule en soustrayant de l'excédent de trésorerie d'exploitation les dépenses domestiques nécessaires à son existence. Il a également été calculé (sans doute en le minorant) en déduisant le salaire de l'artisan de l'excédent de trésorerie d'exploitation.

Flux disponible après financement : Flux discrétionnaire dont on a déduit les charges de financement.

Taux de rendement : Revenu courant ou flux discrétionnaire avant ou après financement rapporté au capital investi. C'est l'inverse du délai de récupération.

Taux de rentabilité : Théoriquement, il se distingue du précédent en intégrant dans le revenu les plus values réalisées sur l'horizon du calcul. Il est souvent pris comme synonyme du précédent.

Taux de Rentabilité interne (TRI) : A la différence des précédents, il s'agit d'un taux d'actualisation. C'est la valeur du taux d'actualisation qui permet d'égaliser la valeur actuelle d'une suite de flux de trésorerie engendrée par un investissement à la valeur de cet investissement. Cette définition s'exprime par la relation suivante :

$$-I + \quad F_t/(1+k)^t = 0$$

I : investissement
F_t : flux de trésorerie à l'instant t
k : taux d'actualisation
t : instant t

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

KANTE M., KEITA M., BALLO A, Reconstitution du parc de véhicules de transports collectifs de Bamako, in « L'organisation des transports urbains. Les acteurs-les méthodes », Actes du SITRASS 2 INRETS, Arcueil,-LET, Lyon 1992, pp. 107-114.

KANTE M., KEITA M ., DJENAPO M., Mobilité urbaine et ajustement structurel, cas de Bamako, ARETRANS, Bamako, 1993, 38 p.

MALOU N., Les besoins en mobilité à Bamako. Cas des quartiers de Banconi et de Sokorodji, Rapport de recherche, INRETS-SITRASS, 1996, 18 p.

MARCHAND F., GELBMAN B, CAMARA O, Bamako : autobus contre durunis ? communication à la Conférence CODATU II, Catacas, octobre 1982.

POCHET P. et alii, Mobilité et transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne. Le cas du Mali, LET, ARETRANS, INRETS, décembre 1995, 170 p.

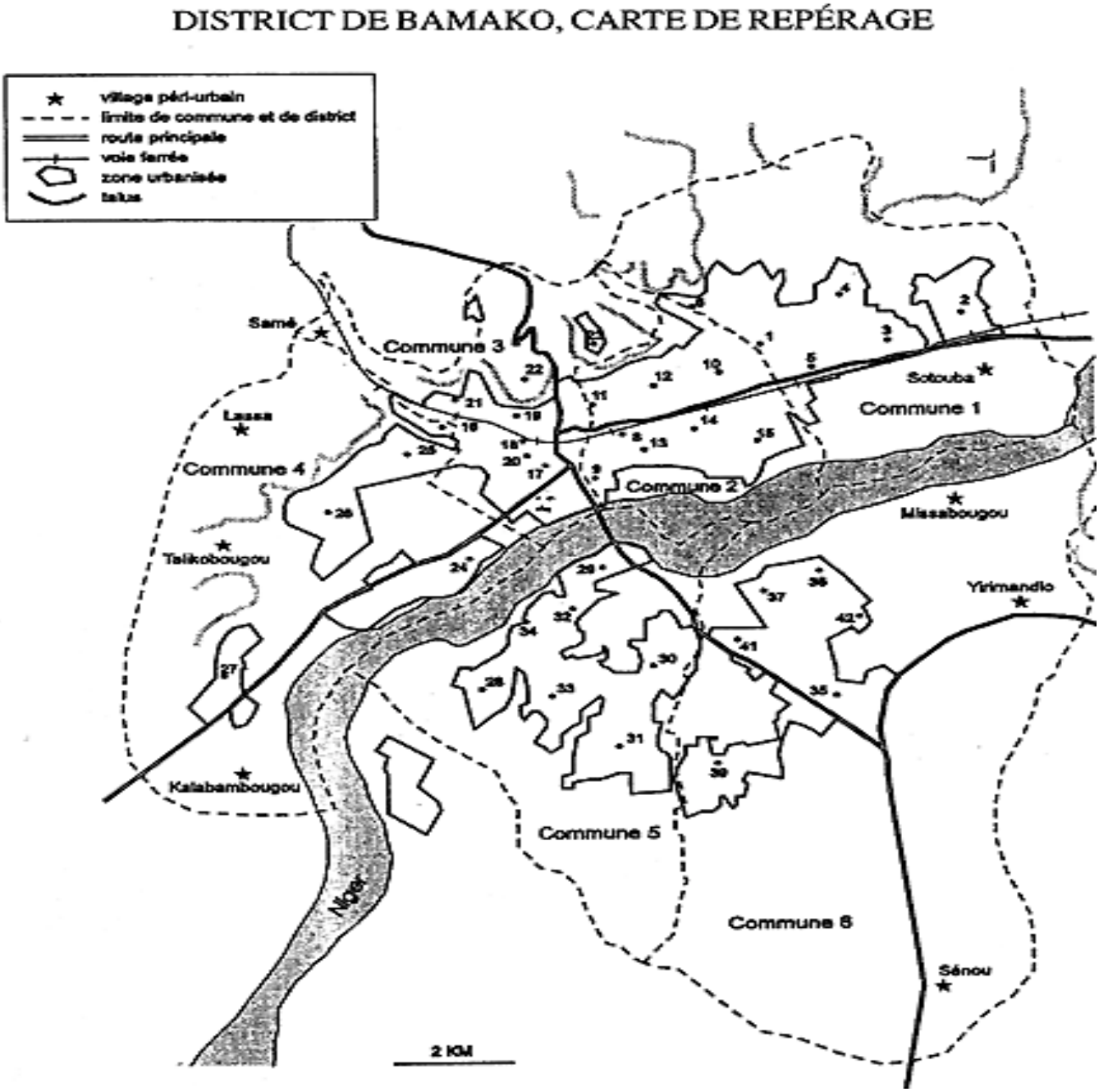
PRADEILLES J-C, GARCIA-ORIOL G, TALL I. L'organisation corporative des taxis à Bamako et Lomé . Richesse et perspectives, INRETS-CODATU, collection Transport Transfert Développement, 1991,122 p.

TOUNKARA A., Le système des transports collectifs urbains de Bamako. Organisation, fonctionnement et modalités de financement. Thèse de Doctorat en économie des transports, Université Lumière Lyon 2, décembre 1989, 332 p.

TRAORE B, La problématique des transports en commun dans la ville de Bamako. Mémoire ENA, Bamako, 1979.

TRAORE M., Géographie des transports urbains dans le District de Bamako. Mémoire ENSUP, Bamako, 1987, 74 p.

CARTE



Source : Carte tirée de l'article de Monique Bertrand, Bamako, d'une ville à l'autre*, Annales de la Recherche Urbaine*, mars 1995, p.42