



MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, DE LA RECHERCHE ET DE  
L'INNOVATION

DIRECTION GENERALE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

Agrément/Habilitation  
N° HA-2022 19MESRI/ANAQ-SUP/SE/DIPriv/nmf

DEPARTEMENT : INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS

**MEMOIRE**  
Présenté par  
**M. Saloum KELLY**

**Pour l'obtention du Diplôme de  
Master MANAGEMENT DE LA LOGISTIQUE ET  
DES TRANSPORTS**

Domaine : Sciences de gestion  
Mention : Ingénierie des affaires  
Option : **TRANSPORT-LOGISTIQUE**

**SUJET :**

**Analyse de l'impact de l'insécurité sur le transport  
public de voyageurs : cas de la SONEF MALI**

Soutenu à Dakar le 14/02/2023 devant le jury composé de :

|                                            |                                                                                 |                |
|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| <b>Président : Pr. LAHOUSSINE ABOUDRAR</b> | <b>Professeur de l'enseignement supérieur et Directeur du laboratoire LERMA</b> | <b>LERMA</b>   |
| <b>Superviseur : Pr Mor Talla DIALLO</b>   | <b>Doyen du corps professoral</b>                                               | <b>SUPDECO</b> |
| <b>Encadreur : M. Mamadou DIALLO</b>       | <b>Professeur permanent</b>                                                     | <b>SUPDECO</b> |
| <b>Examineur 1: M. Drame SECK</b>          | <b>Professionnel</b>                                                            |                |
| <b>Examineur 2:</b>                        |                                                                                 |                |
| <b>Examineur 3:</b>                        |                                                                                 |                |
| <b>Examineur 4:</b>                        |                                                                                 |                |

Année 2021 -2022

## DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mes parents et grands-parents qui par leurs soutiens, leurs amours et leurs vigilances ont toujours donnés, le maximum de leurs énergies pour que j'ai un avenir meilleur. Et pour avoir cru en moi en m'envoyant étudier au Sénégal à travers tous les sacrifices consentis. Trouver en ce mémoire un début de récompense, puisse Dieu vous accorder sa miséricorde et une longue vie.

Merci infiniment.

## REMERCIEMENTS

Je rends grâce à Dieu, qui par ses faveurs a facilité ma mission tout au long de ce parcours.

Je remercie le Président Directeur Général du groupe SUPDECO, M. Aboubacar.S.SY, sans oublier toute l'administration et le corps professoral, en particulier

- M. MAMADOU DIALLO (Mon encadreur)
- Dr. Djiby LY
- Dr Elsie

Qui nous ont apporté toutes les connaissances nécessaires pour réussir ce travail.

Je remercie également tous les membres de notre famille, en particulier

- M. Aldjouma KELLY
- Mme KELLY Djétenin KAMISSOKO
- Mme KOUYATÉ Fatoumata KAMISSOKO (conseillère au Ministère des infrastructures et des transports)
- M. Moumini GUINDO (Directeur Régionale des Transports)

Mes amis :

- Alamissa TRAORÉ
- Fadoul Ahmad SALEH
- Mohamadou.M.SOUMARÉ
- Naby Laye Issa BERETÉ
- Abdoulaye.M.TOURÉ
- Fily DIAKITÉ
- Mariam FANE

Je ne peux oublier toutes les personnes qui, de près ou de loin m'ont apporté leur soutien. Je vous dis chaleureusement merci à tous.

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

CE : Marquage figurant sur produit non- alimentaire

CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest

DNR : Direction nationale des routes

DNUC : Direction nationale de l'urbanisme et de la construction

DGT : Direction générale des transports

DNT : Direction nationale des transports

DNTTMF : Direction nationale des transports terrestres, maritimes et fluviaux.

GPS : Global positioning system

IFT : Intraflagellar Transport

OECD : Organisation de coopération et de développement économiques

OUA : Organisation de l'unité africaine

ONT : Office national des transports

PIB : Produit Intérieur Brut

PDG : Président Directeur Général

PDI : Personne déplacée général

RN : Route Nationale

RR : Route Régionale

RL : Route Locale

RC : Route Communale

SONEF : Société Nema Et Frères

S.A.R.L : Société à responsabilité limitée

## SOMMAIRE

|                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------|----|
| <b>Introduction</b> .....                                        | 1  |
| <b>Première partie</b>                                           |    |
| <b>Chapitre I : Contexte et problématique</b> .....              | 6  |
| <b>CHAPITRE II : Cadre conceptuel</b> .....                      | 17 |
| <b>Deuxième partie</b>                                           |    |
| <b>Chapitre I : Cadre Organisationnel</b> .....                  | 37 |
| <b>Chapitre II : Méthodologie et Analyse des résultats</b> ..... | 54 |
| <b>Conclusion</b> .....                                          | 81 |

Liste des tableaux

|                                                     |           |
|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>Tableau 1 : Programme de stage.....</b>          | <b>40</b> |
| <b>Tableau 2 : Résultats du questionnaire.....</b>  | <b>57</b> |
| <b>Tableau 3 : Résultats du questionnaire.....</b>  | <b>62</b> |
| <b>Tableau 4 : Résultats du questionnaire.....</b>  | <b>74</b> |
| <b>Tableau 5 : Vérification des hypothèses.....</b> | <b>77</b> |
| <b>Tableau 6 : Analyse SWOT.....</b>                | <b>79</b> |

Liste des figures

|                                                                          |    |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 : Conditions sécuritaires et instabilité politique du pays..... | 59 |
| Figure 2 : Insécurité au Mali.....                                       | 60 |
| Figure 3 : Sécurité sur les trajets routiers.....                        | 61 |
| Figure4 : Proposition du Transport.....                                  | 65 |
| Figure 5 : Le confort des bus.....                                       | 66 |
| Figure 6 : Le temps de voyage.....                                       | 67 |
| Figure 7 : Les horaires de départ et d'arrivée.....                      | 68 |
| Figure 8 : Sécurité à bord.....                                          | 69 |
| Figure 9 : Coût du transport.....                                        | 70 |
| Figure 10 : Conditions d'accès au bus.....                               | 71 |
| Figure 11 : Problèmes au cours du voyage.....                            | 72 |
| Figure 12 : La logistique de prévention.....                             | 75 |
| Figure 13 : La formation des employés.....                               | 76 |

## Résumé

Le transport routier définit un type de transport terrestre utilisant la route pour acheminer des marchandises ou des personnes. De par ses caractéristiques, le transport routier diffère du transport maritime, du transport aérien ou encore du transport ferroviaire.

Le transport routier après, le ferroviaire qui est à l'arrêt, depuis toujours joue un rôle clé dans le développement économique du Mali et de certains pays de l'Afrique de l'Ouest, en conservant un rôle dominant dans le transport des marchandises et des voyageurs à moindre coût.

Transport de grandes quantités de marchandises sur de longues distances. Faible sécurité de transport. Congestion, vétusté des routes et de certains véhicules. Transports non écologiques en raison du taux d'émissions de CO<sub>2</sub>.

L'objectif de notre étude est de présenter l'importance du transport routier au Mali en montrant les tenants et aboutissants. On se pose alors la question qui consiste à savoir comment assurer la viabilité de ce mode de transport au regard des difficultés relatives à la sécurité des personnes et de leurs biens au cours des voyages, car ils sont souvent victime de vol de grand chemin par des hommes armés de fusils.

Pour mener notre recherche, nous avons multiplié nos contacts sur le terrain lors de nos différents entretiens effectués à la SONEF, auprès des experts en transport et logistique, des transporteurs, des voyageurs ou clientèles de l'entreprise.

Ainsi nous avons procédé à des travaux d'enquête (questionnaire, guide d'entretien) qui ont été menés grâce aux agents de la SONEF et à ses usagers. Après analyse de données, nous constatons que le transport routier au Mali désenclave clairement tout le pays et permet le développement économique de certaines villes. Nous remarquons que le transport routier au Mali est un sous-secteur qui mérite une importante sécurisation à bien des égards de la part de l'Etat malien.

Abstract

Road transport defines a type of land transport using the road to transport goods or people. Due to its characteristics, road transport differs from maritime transport, air transport or rail transport.

After road transport, rail, which is at a standstill, has always played a key role in the economic development of Mali and certain West African countries, maintaining a dominant role in the transport of goods and travelers at lower cost.

Transport of large quantities of goods over long distances. Low transport security. Congestion, dilapidated roads and certain vehicles. Non-ecological transport due to the rate of CO2 emissions.

The objective of our study is to present the importance of road transport in Mali by showing the ins and outs. The question then arises as to how to ensure the viability of this mode of transport with regard to the difficulties relating to the safety of people and their goods during travel, because they are often victims of highway theft by men armed with guns.

To conduct our research, we multiplied our contacts in the field during our various interviews carried out at SONEF, with transport and logistics experts, carriers, travelers or company customers.

So we carried out investigation work (questionnaire, interview guide) which was carried out thanks to SONEF agents and these users. After data analysis, we find that road transport in Mali clearly opens up the whole country in particular and allows the economic development of certain cities in it, we note that road transport in Mali is a sub-sector that deserves significant security. in many respects the particular attention of the Malian State

## INTRODUCTION :

Le transport routier est le principal moyen de transport de personnes et de marchandises au Mali. Il souffre cependant d'un réseau routier peu développé, composé essentiellement de routes non goudronnées, et de la vétusté du parc automobile.

Le réseau routier est régi par la loi du 22 juillet 2005 portant principes de classement des routes a classé en quatre catégories :

- Les routes d'intérêt national (RN) dont la construction et l'entretien sont assurés par l'État ;
- les routes d'intérêt régional (RR) dont la construction et l'entretien sont assurés par la région ;
- Les routes d'intérêt local (RL) dont la construction et l'entretien sont assurés par le cercle ;
- Les routes d'intérêt communal (RC) dont la construction et l'entretien sont assurés par la commune.

En 1999, le réseau routier couvrait 17 107 km dont, 2 760 km de routes bitumées. Depuis, plusieurs programmes routiers ont contribué à améliorer et à agrandir le réseau routier.

Il est important de bien distinguer les activités qui relèvent du transport public de celles qui concernent le transport privé.

Le transport public est relatif aux activités de transport de marchandises ou de personnes, organisées par une personne publique ou privée pour le compte d'autrui. Il est à noter que la notion de transport public diffère de celle de service public de transport. Ainsi, les activités de transport occasionnelles, touristiques relèvent du transport public, mais ne s'inscrivent pas dans la qualification juridique de service public de transport. Comme son nom l'indique, le transport public de voyageurs vise à satisfaire les besoins publics en déplacement d'une population par bus ou par autocar. Le transport routier de personnes est une activité commerciale qui consiste à transporter par des véhicules routiers des voyageurs ou groupes de personnes. Pays continental, les infrastructures routières du Mali contribuent fortement à son essor économique. Au Mali, le transport routier de personnes et de marchandises assure 80 % des flux d'échanges extérieurs en transit à partir des ports de Dakar, d'Abidjan, de Conakry, de Lomé, de Nouakchott, de Takoradji, etc. Le transport routier est l'un des piliers du développement économique du Mali. Aussi, Il a un rôle important dans le trafic international des Maliens.

Mais de nos jours, le Mali, à l'instar de beaucoup de pays ouest-africains, est en proie à une série d'insécurité sur l'ensemble du territoire, mais avec un accent particulier sur son septentrion. Si de 1960 à 1990 le Mali a connu une sécurité intérieure relativement maîtrisée, aujourd'hui, les nouvelles formes de menace remettent en cause cette sécurité. Depuis environ une vingtaine d'années, le Mali connaît une insécurité grandissante dont les rebellions successives constituent les formes prononcées. Aux mouvements indépendantistes s'ajoutent d'autres formes d'insécurité comme le banditisme résiduel, les affrontements inter et intracommunautaires, ou encore le terrorisme.

En se basant sur une approche sociologique, nous analyserons les différents types de menaces qui minent le champ sécuritaire malien contemporain. Aujourd'hui, le discours politique et/ou journalistique tend à tout unifier au point que l'on croirait à une menace uniforme. Cette vision holistique rend difficile la lecture du champ de l'insécurité qui, au demeurant, est en perpétuelle mutation. Nous nous intéresserons dans cette contribution à trois formes d'insécurité qui menacent la stabilité du Mali actuel :

Le 17 janvier 2012 débute une guerre au Mali opposant l'armée régulière à un groupe de rebelles touareg et un mouvement islamiste luttant pour rendre le Nord du Mali indépendant du Sud. Cette première phase de guerre civile s'achève par l'établissement d'une ligne de séparation entre les deux Mali. L'année, 2012 a également été marquée par le contexte électoral : alors que les élections présidentielles devaient avoir lieu en avril et que le président sortant, Feu Amadou Toumani TOURE, ne pouvait prétendre à un troisième mandat, un coup d'Etat militaire l'a renversé le 22 mars ce qui permettra aux rebelles de gagner plus de terrain dans les régions du nord notamment les principales villes : Tombouctou, Gao, Kidal et Mopti engendrant des vols de grand chemin coutant chers aux compagnies de transports, car ils ciblaient généralement des véhicules de transport public de voyageurs( Bus, véhicules lambda de transport et commerçants faisant les tournées des villages pour vendre leurs marchandises),obligeant les conducteurs à s'arrêter avec des tirs, ordonnaient aux passagers de descendre et les dépouillent de tout bien en leurs possessions et les véhicules finissent la plupart des cas incendiés poussant les compagnies de transport à réduire leurs activités dans ces parties du pays concernés se soldant par des pertes et en plus de cela la population locale desserte les lieux. A cela vient s'ajouter un deuxième coup d'état orchestré par des militaires à l'encontre de l'ex président Feu Ibrahim Boubacar Keïta n'améliore pas la situation fut mis en place une transition qui était dirigé par son excellence Mr Ba Ndaw président de la transition contre lequel

il eut un autre coup d'état fait par le colonel Assimi Goïta qui repris la main avec la transition et suite au non-respect du délai de celle-ci pour organiser une élection présidentielle valable s'ajoute à la crise sécuritaire du Nord une sanction de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest, est une organisation intergouvernementale ouest-africaine créée le 28 mai 1975, principale structure destinée à coordonner les actions des pays de l'Afrique de l'Ouest qui porte sur le gel des avoirs du pays et notamment la fermeture des frontières de ces pays avec le Mali. En quelques jours, cette sanction a des répercussions sur toutes les compagnies de transport Malien dans notre cas précisément la compagnie SONEF Transport qui dessert plusieurs axes de la sous-région notamment la Mauritanie, le Sénégal, la Côte d'Ivoire, Niger et le Togo. Cette fermeture des frontières engrange des pertes financières dans le chiffre d'affaires de ladite compagnie qui actuellement est asphyxié à 80 % réduisant le nombre de véhicules de transport sortant.

L'intérêt de ce sujet est de pouvoir mettre en lumière les problèmes liés au transport public de voyageurs le plus souvent arrivant au cours des voyages et parfois d'autres formes occasionnés par la situation sociopolitique du pays et pouvoir donner quelques résolutions à ceux-ci par le moyen de la logistique de prévention.

C'est dans l'optique de pallier cette situation que la société Sonef Mali s'est dotée d'un parc disposant d'un nombre important de véhicules, nécessaires à ses activités. Ce parc automobile est un support important dans le fonctionnement des activités, dans la mesure où il permet à l'entreprise de mieux cerner ses opérations logistiques (voyages dans la sous-région), de circulation de ses employés, c'est cette situation qui a motivé le choix de notre sujet « Analyse de l'impact de l'insécurité sociale sur le transport public de voyageurs au Mali : **cas de SONEF**

Ainsi, pour mener à bien notre étude, le mémoire mis à votre disposition est articulé en deux grandes parties :

La première partie fera le point sur le cadre théorique qui est composé de deux chapitres. Le premier chapitre portera sur le contexte et la problématique avec comme section une "la Problématique", une section deux qui parlera sur "les objectifs généraux et spécifiques", enfin une troisième section portant sur "la revue critique de la littérature et hypothèses de recherche". Le second chapitre quant à lui portera sur le cadre conceptuel.

La deuxième partie fera le point sur le cadre analytique avec comme chapitre un "le cadre organisationnel" ayant comme section une "l'historique et missions de l'entreprise", comme

deuxième section, nous aurons “ Organisation et ressources de l'entreprise” et enfin la section trois portera sur l'environnement de l'entreprise.

Le second chapitre portera sur “la méthodologie et l'analyse des résultats”, comme section une, nous aurons “les outils de collecte de données et techniques d'analyse, une section deux qui sera sur “la présentation des résultats et vérification des hypothèses”, une troisième section sur “les recommandations et difficultés rencontrées”, pour finir par une conclusion générale.

## Première partie : Cadre théorique

## CHAPITRE I : Contexte et problématique

### Section 1 : Contexte

Le secteur du transport public est un secteur-clé de l'économie malienne, du fait du rôle essentiel qu'il joue dans la croissance et dans la création d'emplois. Ces dernières années, il a connu une décroissance moyenne. Cette régression notée dans le domaine du transport public de voyageurs et celui de l'économie nationale n'a aucunement permis de franchir une nouvelle étape dans la lutte des professionnels du secteur contre la réduction de la pauvreté par la création d'emplois et la redistribution de revenus. Cela est dû au non-développement manifeste et aux manques d'investissements effectués dans les programmes financés par les institutions internationales pour construire ou réhabiliter les infrastructures routières et de transports. Cependant, malgré le manque d'investissements positifs et réalistes, les entreprises de transport public de voyageurs sont souvent confrontées à de nombreuses contraintes, parmi lesquelles on peut citer les concurrences des entreprises étrangères et des entreprises nationales. Ainsi, pour faire face à cette concurrence entraînant une désorganisation inquiétante du secteur, les entreprises dont leur mission principale est de promouvoir le développement des infrastructures et du transport de voyageurs au Mali, se donnent des moyens logistiques qui répondent entièrement aux besoins du marché. C'est pourquoi les entreprises de transport se sont dotées d'un parc automobile capable de faciliter les activités internes et externes liées à leurs engagements. Sous cet angle, le parc peut être considéré comme un maillon indispensable de ce secteur, car il favorise non seulement la rapidité et la réactivité dans l'exécution de ses marchés, mais également rend l'entreprise compétitive.

De cette situation, se dégage la complémentarité entre le transport et les entreprises de transports publics, autrement dit, il apparaît clairement que le parc occupe une place de choix dans le fonctionnement d'une entreprise de transport et contribue à sa pérennité. Le parc peut également constituer un plus qui booste le développement d'une entreprise évoluant dans le domaine du Transport en la présence d'une bonne gestion et d'un bon suivi. Ainsi, en choisissant la société SONEF Mali comme sujet d'étude, nous analyserons la situation de l'entreprise en mettant l'accent sur le parc et la sécurité enfin de proposer des solutions innovantes pour une meilleure compétitivité du secteur des transports publics de voyageurs.

## Section 2 :\_Problématique

Le secteur du transport public de voyageurs répond à une certaine exigence pour assurer la pérennité des voyageurs et de l'entreprise, assurer une bonne rentabilité, efficacité, compétitivité donc l'entreprise se doit de s'outiller pour une meilleure logistique du transport. Les difficultés des nouvelles techniques de transport sont la plus grande inquiétude des sociétés de transport. Pour l'amélioration, l'efficacité et la performance de leur entreprise, ils nécessitent autant d'expériences qui contribuent considérablement à faire prendre conscience de l'importance d'un système de transport optimal afin d'éviter les problèmes à venir de tout genre.

En effet, la libre circulation des véhicules de transport est un facteur essentiel assurant le déplacement des voyageurs qui constitue une partie considérable du capital d'une entreprise de transport public de voyageurs et est d'une importance capitale. Sa bonne gestion permet à l'entreprise d'éviter les interruptions dans le processus de transport et de répondre aux demandes des clients tandis que sa mauvaise gestion pourrait mettre en jeu la performance de l'entreprise.

De plus, la logistique de prévention dans le transport est un concept très complexe qui nécessite une attention sur le fait de prévoir certaines situations ou certains risques à venir afin de pouvoir anticiper ou de ne pas être trop impacté par celles-ci, car elle fait appel à de nombreux concepts de gestions, de statistiques et nécessitent une vision du fonctionnement de la chaîne logistique de l'entreprise.

La logistique de prévention quand bien même sous-estimée par bon nombre de gestionnaires ou de logisticiens, est susceptible de compromettre le bon fonctionnement de toute la société et par conséquent sa crédibilité à l'égard de ses clients et ses partenaires. Un arrêt des véhicules de transports est préjudiciable à la vie d'une entreprise, occasionnant parfois des pertes économiques ou de clientèles, coûts supplémentaires qui ne peuvent se poser sans causer des dommages à l'entreprise et affecter ainsi son avenir.

En tout état de cause, ce problème est d'ordre technique et méthodique de la logistique de prévention de l'entreprise afin d'éviter les désagréments entraînés par une situation géopolitique compliquée étant donné que le pays est sous un embargo.

C'est dans cet ordre que notre étude s'articule autour d'une « Analyse de l'impact de l'insécurité sur le transport public de voyageurs : **CAS DE SONEF MALI** ».

À cet effet, pour mieux appréhender cette pratique, la principale question de notre étude peut alors être formulée comme suit : « Afin d'éviter toute immobilisation des véhicules, comment la SONEF gère-t-elle la logistique de son transport ? »

Pour traiter cette problématique, nous avons posé un certain nombre de questions auxquelles nous essayerons de répondre tout au long de ce travail de recherche.

- 1) Quelles sont les composantes de la logistique de Sonef Mali ?
- 2) Comment optimiser cette logistique de prévention afin qu'elle soit plus performante ?
- 3) Dans quelle mesure une bonne logistique préventive peut-elle impacter sur la rentabilité de l'entreprise ?

Section 3 : objectif général et spécifique

### **3-1. Objectif général**

L'objectif général de notre recherche est d'améliorer la sécurité du transport routier de voyageurs de l'entreprise.

### **3-2. Objectifs spécifiques**

- ❖ Identifier les problèmes logistiques rencontrés dans l'exploitation des opérations de transport.
- ❖ Identifier les entraves au libre transport des personnes et de leurs biens au Mali.
- ❖ Proposer des mesures préventives pour faire face aux différents problèmes d'ordre sécuritaire qui plombent le système de transport malien.

Section 4 : Hypothèses de recherche et Revue critique de la littérature

### **4-1 Hypothèses de recherche**

Concernant les hypothèses de recherche, ce sont des réponses anticipées aux questions spécifiques qu'il faut confronter aux données. Elles servent ainsi de conduite et permettent entre autres de vérifier les problématiques données. C'est dans cette optique que nous avons élaboré les hypothèses suivantes pour traiter notre problématique :

- Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays impactent considérablement l'activité de transport au Mali.
- La gestion actuelle de la flotte de véhicules est à l'origine des mauvais résultats enregistrés par l'entreprise.
- L'amélioration de la logistique de prévention par une meilleure gestion des risques contribue à accroître l'efficacité de SONEF.

#### 4-2 Revue critique de la littérature :

L'élaboration de ce mémoire nécessite une recherche bibliographique à la fois riche et variée sur le sujet à étudier. Ainsi, donc dans le souci d'une réalisation harmonieuse de notre travail de recherche, nous avons exploité un certain nombre de documents qui nous ont permis d'appréhender les activités du transport public de voyageurs et surtout la clarification des concepts du transport afin de mieux aborder notre thème. Ce travail consistera tout d'abord à rassembler ces différents ouvrages, articles ou revues scientifiques portant en premier lieu sur le transport dans sa globalité et en second lieu sur l'insécurité.

##### 4.2.1. Transport

Dans l'ouvrage d'Ashish Verma T. V. Ramanayya dans son ouvrage intitulé (Public Transport Planning and Management in Developing Countries, page 1 à 2, 2015) qui considère de plus en plus les pays en développement comme des marchés potentiels et attend avec impatience de voir comment les nations se comporteront dans les années à venir. Un système de transport efficace est essentiel pour le développement d'un pays, en particulier dans les zones urbaines qui contribuent à la majorité du PIB d'un pays. Le monde d'aujourd'hui est de plus en plus urbanisé.

Le défi de la croissance démographique et l'augmentation de la propriété et de l'utilisation des véhicules jettent une ombre inquiétante sur les projections d'émissions mondiales de gaz à effet de serre. On estime grosso modo que la moitié de la population mondiale vit dans les villes. D'ici 2030, on prévoit que les pays en développement auront plus de véhicules que les pays développés. Les économies en développement ont été un acteur de premier plan dans le jeu de l'urbanisation rapide et de son climat irrévocable qui en découle impact du changement. Économie en plein essor, afflux de constructeurs automobiles en Inde, aspirations à devenir propriétaire une voiture, augmentation des distances, du confort et de la sécurité, politiques encourageant les gouvernements (voiture ouverte marché, facilités de crédit), sont autant de raisons d'augmenter rapidement la motorisation. Cependant, les pays en développement possèdent toujours la capacité d'un avenir durable contrairement aux pays développés. Les transports publics et non motorisés restent le principal mode de déplacement. Malheureusement, la qualité de ces modes est souvent assez médiocre en termes de niveau de service, de sécurité, de confort et de commodité. L'effet de somme des transports en commun inadéquats et des conditions difficiles pour la marche et le vélo impliquent que la plupart des citoyens des villes en développement passeront aux véhicules motorisés privés dès qu'il sera économiquement viable pour eux de le faire. La fonction de base d'un système de transport est

de fournir la mobilité, la flexibilité aux personnes et l'accessibilité aux lieux. Un système de transport durable doit offrir mobilité et accessibilité à tous les citoyens de manière sécurisée et éco responsable du transport. Des systèmes de transport fondamentalement plus efficaces et durables dans les pays en développement, les nations devraient mettre l'accent sur la préservation, l'amélioration des modes existants, l'encouragement et la transition vers des modes durables et la mise en œuvre de mesures de planification appropriées.

Au forum international des transports, ITF TRANSPORT OUTLOOK 2019, OECD 2019 donne un aperçu des tendances récentes et à court terme sur les perspectives du secteur des transports au niveau mondial, ainsi que des projections à long terme pour demande de transport à l'horizon 2050. L'analyse porte sur le fret (maritime, aérien, terrestre) et transport de passagers (voiture, rail et air) ainsi que les émissions de CO2 associées, sous différents scénarios politiques. Une attention particulière de cette édition est l'impact des perturbations potentiel sur les systèmes de transport.

Un large éventail de scénarios perturbateurs a été simulé pour ce rapport. Ces scénarios ont été conçus afin d'explorer les limites des hypothèses réalistes concernant les conditions. En conséquence, ces résultats décrivent un ensemble d'avenirs possibles basés sur des hypothèses ; ce ne sont pas des prévisions pour les 30 prochaines années. Si la réalité se rapproche de l'un ou l'autre dépendra de la mesure dans laquelle les hypothèses se matérialisent ainsi que sur la ligne de conduite que les décideurs choisiront d'adopter dans les années à venir. Le but de ces simulations est d'éclairer les discussions sur le rôle que les politiques publiques peuvent jouer dans l'orientation et dans la gestion des changements perturbateurs.

L'incertitude est une caractéristique déterminante du climat économique actuel, ce qui limite la capacité à faire des projections robustes. Pourtant, on peut affirmer avec une certaine confiance que, à l'échelle mondiale, la demande de mobilité continuera de croître au cours des trois prochaines décennies. Le transport de passagers va presque tripler entre 2015 et 2050, passant de 44 billions à 122 billions de passagers-kilomètres. La Chine et l'Inde généreront un tiers de passagers d'ici 2050, contre un quart en 2015. Les véhicules privés resteront le mode de déplacement personnel préféré dans le monde entier. Voyager dans les villes, en particulier, se tournera vers les transports publics et la mobilité partagée. D'ici 2050, ces deux modes devraient représenter plus de 50 % du nombre total de passagers-kilomètres.

Les voyages internationaux de passagers augmentent à l'échelle mondiale et la croissance devrait être plus forte dans les pays en développement. Passagers-kilomètres aériens rien qu'en

Inde et en Chine ne devraient presque quadrupler d'ici 2050, pour atteindre 21 583 milliards. La demande mondiale de fret triplera entre 2015 et 2050 en fonction de la demande actuelle sentier. À 4,5 %, le fret aérien devrait connaître la croissance annuelle composée la plus élevée taux de tous les modes jusqu'en 2050, bien que représentant une petite part de la tonne de fret totale et l'industrie du pneumatique ou l'adoption de la billetterie mobile pour les transports publics, par exemple. Autres remodeler tout un secteur comme la billetterie centralisée et informatisée pour les voyages en avion ou l'arrivée du covoiturage basé sur des applications pour le secteur des taxis. D'autres perturbations encore, cependant rares, ont un large impact sur de multiples secteurs et domaines d'activité humaine par exemple. La production de masse de voitures et les changements qui en résultent sur les comportements de déplacement, développement (et des marchés immobiliers), sur les opportunités et le bien-être économique en général. Un autre exemple est l'introduction du conteneur d'expédition standardisé et l'importance que cela avait pour le transport de marchandises, donc le commerce, l'activité économique, et finalement croissance mondiale des revenus.

Le risque est une notion permettant de qualifier une situation et d'agir en conséquence. Il est défini comme le produit de la probabilité et des conséquences d'un événement (Taylor-Gooby et Zinn, 2006, p. 22-26). Le risque diffère ainsi de l'incertitude, car pour l'apprécier quantitativement ou qualitativement, les connaissances doivent être suffisamment développées pour permettre d'établir les chances qu'un événement survienne ainsi que ses répercussions. Si, de prime abord, les conséquences positives sont incluses dans cette conception, le risque est souvent restreint aux effets néfastes pour la vie humaine, l'environnement ou la survie de l'organisation. Cette vision positiviste du risque est cependant critiquée par de nombreux courants.

Rompant avec les recherches centrées sur la relation entre l'individu et le risque, Douglas et Wildavsky (1982) ont développé la théorie culturelle du risque. Pour eux, le risque est une construction élevée au sein de différentes organisations sociales. Dans l'analyse de ces dernières, ils distinguent deux dimensions, soit celle de grille pour déterminer le degré de régulation ou de prescription des normes sociales exercées sur la vie individuelle et celle de groupe qui correspond au niveau d'identification des individus au groupe. Quatre idéaux types émergent alors : la culture individualiste privilégiant la prise de risque pour bénéficier des retombées positives; la culture égalitariste (d'abord appelée sectaire) favorisant la solidarité et la vision à long terme au détriment des activités hasardeuses; la culture bureaucratique

procédant à la mise en place de normes et de procédures pour la gestion des risques; la culture des fatalistes qui tentent de compter sur eux-mêmes et qui sont réticents aux risques qui leur sont imposés.

Selon Velco tech dans un article publié en 2020

La gestion de flotte regroupe l'ensemble des tâches liées à l'utilisation et à la maintenance d'un parc de véhicules. Elle désigne les opérations menées pour assurer la supervision, la maintenance, l'entretien et l'efficacité des véhicules utilisés par les entreprises. Les objectifs sont d'augmenter la productivité et de réduire les coûts.

La gestion de flotte est pratiquée dans de nombreux secteurs comme le transport routier où l'on retrouve la gestion des véhicules de transport des marchandises ou de passagers, le transport aérien avec les avions, le maritime qui comprend la gestion des navires et enfin la ferroviaire avec la gestion des trains et des wagons. En effet, la flotte automobile d'entreprise concerne tous les véhicules dotés d'un moteur, soit les motos, les scooters, les véhicules légers ainsi que les utilitaires et les poids lourds.

Une flotte de véhicules comprend l'ensemble des moyens de transports d'une entreprise. On y retrouve les véhicules de fonction, de société, les véhicules professionnels et tous les véhicules deux-roues comme les vélos, les trottinettes et les scooters.

Il est prouvé que l'avantage relatif des transports publics par rapport aux voitures particulières évolue, et pas seulement pour les navetteurs. Le moment est venu de s'attaquer sérieusement aux problèmes de commodité, de confort et de sécurité afin que le transport en commun ne soit pas seulement économique attractif mais d'une plus grande valeur. L'évolution démographique signifie qu'il existe une nécessité de répondre aux besoins des personnes âgées actuelles et de la génération des baby-boomers en plus aux jeunes cyclistes (Foot, 2007 ; Koffman, Raphael et Weiner, 2004).

Il est important de noter que l'amélioration de l'accès au transport présente des avantages économiques, car ainsi que les frais. Investir dans le transport en commun a des impacts financiers positifs associés au transport aérien la qualité, la productivité, les activités de loisirs et l'utilisation des terres. Le transport en commun accessible peut combler le vide lorsque la conduite autonome n'est plus sûre, ce qui entraîne des économies potentiellement importantes en matière de sécurité et de santé. La perte de la capacité de conduire est un déclencheur majeur

de la réinstallation en établissement de soins de longue durée réglages. Si les transports en commun peuvent contribuer à retarder la moyenne nationale de ces déplacements.

Comme le rappelle Hartmann (2014), spécialiste des transports et des corridors logistiques africains, La lutte contre la pauvreté et l'amélioration des conditions générales de pouvoir d'achat exigent des réseaux d'infrastructures connectés afin qu'ils drainent de manière efficiente les potentialités dispersées sur les territoires productifs intérieurs. Le problème des infrastructures routières, ferroviaires et même fluviales demeure incontournable sur le continent africain.

Entre vétusté, inadaptation, tronçons non-existants, passage transfrontalier, les maux s'accumulent qui rendent totalement aléatoires une distance et un temps de transport.

Dans son livre Savy (2007) nous présente un travail enrichissant sur le transport et ses différents aspects. Il expose la définition du transport de marchandises par le recourt au dictionnaire et à travers une vision économique. Selon l'auteur, « le transport (de marchandises comme de personnes) dans sa diversité est depuis toujours une branche majeure participant aux avancées et aux révolutions qui scandent l'histoire ». A travers ces mots, il est lisible et compréhensible que le transport revêt un caractère indélébile dans la vie de l'homme et dans l'amélioration de ses conditions de vie. Il est un socle primordial pour les échanges entre homme et entre différents espaces géographiques et évolue au même titre que l'humain.

Dans le cadre de la situation du corridor Dakar-Bamako, le transport sur les différents axes permet un développement de bon nombre d'activité pour la population rurale et cela est en grand partie favorisé par les transporteurs routiers qui font certaines dépenses au court de leur trajet. Depuis la fermeture du chemin de fer, le transport routier demeure le mode de transport le plus emprunté pour l'acheminement des marchandises et des personnes quittant Dakar à destination du Mali et du Mali à destination de Dakar. De fait, nous pouvons aisément affirmer que le transport routier joue pleinement le rôle d'irrigation d'activité commerciale entre le Sénégal et le Mali.

#### 4.2.2. Insécurité sociale

L'instabilité politique et ses déterminants : un réexamen empirique de Hassen Kobbia, Jude Eggohb

Aussi perceptible que l'instabilité politique puisse paraître, sa définition reste peu unanime dans la littérature économique. Les divergences portent essentiellement sur l'appréhension c'est-à-

dire de la définition de l'instabilité politique, ainsi que les méthodes de mesure. En ce qui concerne la définition, Alesina et al. (1996), Siermann (1998), Fosu (2001) et Miljkovic et Rimal (2008) considèrent un changement de gouvernement comme signe d'instabilité politique. Ces derniers ont défini l'instabilité politique par tout changement dans le pouvoir exécutif à travers les formes légales (constitutionnelles) ou par la violence à motivation politique (inconstitutionnelle). On perçoit bien que dans cette définition, les changements institutionnels normaux sont considérés comme de l'instabilité politique, alors que ceux-ci participent au bon fonctionnement des institutions politiques. Par contre, d'autres études telles que celles d'Alesina et Perotti (1996), Rodriguez et Rodrik (2000) et Blanco et Grier (2000) considèrent les agitations sociales comme de l'instabilité politique. Par conséquent, leur mesure de l'instabilité politique s'est concentrée sur la réaction de la société envers le gouvernement. Ces auteurs utilisent comme variables d'instabilité politique, le nombre de manifestations anti-gouvernementales, la violence à motivation politique, les assassinats politiques et le nombre de morts dus aux guerres civiles. Ces approches d'instabilité politique conduisent Campos et Karanasos (2008) à faire la distinction entre deux formes d'instabilité politique, à savoir : la formelle qui regroupe, le nombre d'élections législatives, le nombre de changements constitutionnels majeurs, les crises gouvernementales.

Ensuite, l'instabilité politique informelle qui se manifeste par les bouleversements politiques non constitutionnels et les tensions sociales entre la société civile et le pouvoir politique.

Autant la définition de l'instabilité politique reste controversée dans la littérature économique, ses sources sont également multiples. Selon les travaux d'Alesina et Perotti (1996), d'Alesina et al. (1996) et Rodriguez et Rodrik (2000), les racines de l'instabilité politique sont essentiellement économiques. Ainsi, ce sont les chocs économiques défavorables qui provoqueraient l'instabilité politique. Par contre d'autres auteurs ; à savoir, Easterly et Levine (1997), Collier et Hoeffler (1998), et Blanco et Grier (2009) ont trouvé une explication à l'instabilité politique à travers le niveau de démocratisation et surtout dans la fragmentation politique et le factionnalisme, dans la nature du régime politique ; c'est le cas notamment pour les pays gouvernés par un régime autoritaire. Enfin, l'inégalité et les conditions socio démographiques peuvent aussi engendrer de l'instabilité politique surtout dans les pays qui enregistrent un niveau de corruption élevé. Par ailleurs, les troubles sociopolitiques, les violences de masse civile, les assassinats politiques, les émeutes et les révolutions peuvent

également être expliquées essentiellement par les conflits ethniques, idéologiques et religieux ou ethnolinguistiques.

Selon Robert Castel dans son ouvrage (Seuil et la République des idées, Paris, 2003, Page 95), l'on doit distinguer historiquement deux types d'insécurité dont les effets et les articulations ont évolué avec le temps.

L'insécurité civile, la première, engage les libertés fondamentales (sécurité des biens et des personnes) et elle a été combattue grâce à la figure de l'Etat de droit tel que Thomas Hobbes, l'un des premiers, a pu la théoriser. L'insécurité sociale, quant à elle, concerne ces risques aussi divers que la maladie, l'accident, le chômage... Bref tous ces aléas qui conduisent souvent vers la déchéance sociale. Sans que cela n'ait signifié l'abolition des inégalités, c'est, historiquement, l'érection d'institutions liées à l'affirmation d'une société salariale qui a permis d'affronter ce second type d'insécurité.

Depuis ces deux dernières décennies, nous assistons à une remontée des incertitudes. Les symptômes en sont connus : déstabilisation du travail, fragmentation de l'emploi, responsabilisation à outrance et donc culpabilisation des plus démunis, stigmatisations racistes, etc. Le contrat, l'assurance contre les « nouveaux risques », le « tout sécuritaire ».

L'homme à l'état naturel est sauvage et vit dans une société caractérisée par l'absence totale de sécurité. Pour répondre à un besoin de sécurité, il doit se réunir en groupe, en collectif. Ces regroupements sont l'une des premières formes de vie en société. L'homme ressent donc naturellement un besoin de sécurité et le sentiment d'être sécurisé est indispensable pour le développement de la société. Cependant, cette sécurité à un coût et l'égalité, gage de sécurité, se fait aux dépens de la liberté.

Un organe supérieur aux individus est nécessaire pour appliquer cette sécurité, c'est la nécessité d'un État, qui peut, si besoin est, user de la violence de façon légitime pour faire respecter l'ordre et la sécurité (définition de l'état de Max Weber).

L'individu protégé par l'État devient indépendant. Cette indépendance va se traduire par la progression de son autonomie personnelle et surtout de ses conditions de travail, qui sont un gage de sécurité face aux aléas du quotidien. L'Etat se doit donc de faire régner l'ordre en protégeant les individus, ce qui sous-entend également la protection de leurs biens, de ce qu'ils

possèdent, de leur propriété. L'État doit promouvoir deux types de sécurité : d'une part, la sécurité civile ou protection des personnes et de leurs droits, et d'autre part, la sécurité sociale ou l'assurance de la propriété gage de revenus permettant aux individus de se protéger face aux aléas du quotidien.

Cependant, entre liberté et sécurité, il faut faire un choix : la sécurité absolue n'est possible que dans un état sans liberté individuelle : c'est-à-dire un état totalitaire. L'État de droit assure la sécurité, mais est limité dans son action par la liberté des individus définie par le droit et contrôlée par la justice. Donc, dans un état de droit, l'insécurité existera toujours. Qui plus, est le gage d'indépendance proféré par l'État dans nos sociétés modernes va se traduire par une hausse de l'individualisme, qui entraîne une baisse du lien social, qui était à la base une forme de sécurité de proximité. L'État se retrouve donc seul pour assurer la sécurité.

Aujourd'hui, les individus réclament de plus en plus de sécurité au point qu'on parle d'un délire sécuritaire. Mais ils veulent également de plus en plus de liberté, or pour appliquer la sécurité, l'État doit empiéter sur les libertés individuelles. Il y a donc un problème, car les individus se sentent menacés par la baisse de leur liberté sans pour autant éprouver plus de sécurité. C'est un cercle vicieux qui entraîne un sentiment d'insécurité croissant. Il existe deux formes d'insécurité : l'insécurité civile ou l'existence dans un état de non-droit et l'insécurité sociale qui est l'incertitude face à la capacité d'assurer sa subsistance et donc son statut social. Le problème de l'insécurité sociale, qui existe depuis longtemps, est ignoré par la société post révolutionnaire industrielle au profit du développement de la propriété privée. L'État et la société se développent autour de la doctrine libérale, c'est-à-dire en protégeant la propriété privée et en fermant les yeux sur l'injustice et l'insécurité sociale qui frappent le peuple. Cette insécurité du peuple déclenche une incapacité à se projeter dans l'avenir (milieu 19<sup>e</sup> siècle, phénomène de paupérisation) et les individus survivent jour après jour. L'État de droit fait le choix de la liberté aux dépens de l'égalité.

## CHAPITRE II : CADRE CONCEPTUEL

Nous donnons ici des éléments de compréhension sur le transport à travers une clarification des concepts gravitant autour de ce dernier.

Section 1 : transport public de voyageurs et l'insécurité au Mali.

### 1.1. Transport public de voyageurs :

La définition du « transport public de voyageurs » on impose de définir tout d'abord le transport, public, transport public puis voyageur.

Pour le dictionnaire, le transport est le « fait de porter pour faire parvenir dans un autre lieu ».

S'agissant du public selon le dictionnaire, c'est tout ce qui concerne le peuple dans son ensemble ; c'est-à-dire relatif à la nation, à l'État (république).

Quant au transport en commun ou transport public est un mode de transport consistant à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport comme un billet, un ticket ou une carte. Néanmoins, il peut être mis à disposition du public à titre gracieux dans certaines circonstances (pic de pollution par exemple).

Selon le dictionnaire<sup>1</sup>, un voyageur est une personne qui voyage pour voir de nouveaux pays (dans le but de découverte, d'étude). En outre, transporter publiquement des voyageurs, c'est ainsi une activité commerciale qui consiste à transporter par des véhicules routiers des voyageurs ou groupes de personnes ou encore le transport public de voyageurs comprend tout mouvement de voyageurs à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, maritime, aérien, etc. Il se mesure en voyageurs-kilomètres ou, sur un trajet donné, en nombre de voyageurs.

Le transport public<sup>2</sup> pour compte d'autrui, souvent utilisé pour les transports de marchandises peut être défini comme transporter des personnes ou des marchandises appartenant à une société autre que la compagnie de transport.

Le matériel roulant

---

<sup>1</sup> Source : Dictionnaire,

<sup>2</sup> Wikipedia.org

Les notions d'autobus et d'autocar sont précisées dans l'arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes. La distinction entre ces deux types de matériels relève essentiellement des conditions d'accueil intérieur des passagers :

- les autobus sont des véhicules « conçus et aménagés pour être exploités principalement en agglomération ». Ils sont « équipés de sièges et comportent des espaces destinés à des passagers debout » et sont « agencés pour permettre les déplacements des passagers correspondant à des arrêts fréquents ». Les autobus correspondent aux véhicules de classe I ;
- les autocars sont des véhicules « conçus et aménagés pour le transport en commun de personnes principalement assises ». Au sens des textes communautaires, les autocars sont dits de classe II lorsqu'ils disposent de places destinées à des passagers debout, ou de classe III dans le cas contraire.

Le transport de voyageurs se définit comme étant :

Le transport de voyageurs comprend tout mouvement de voyageurs à bord d'un mode de transport quel qu'il soit : ferroviaire, routier, maritime, aérien, etc. Il se mesure à voyageurs.

Note (s) : Parfois, le terme « transport public » est employé pour signaler que le propriétaire du service de transport est une collectivité (une municipalité, par exemple). Ne pas confondre avec « transport en commun » qui n'est pas obligatoirement public. L'anglais semble faire une distinction entre « public transit », plus spécifique au transport en commun dans les villes, et « public transport », plus généralisé au transport entre les villes. Cette même remarque s'applique également pour les termes français « transport en commun » et « transport public », ce dernier étant plus générique que « transport en commun ». Toutefois, il est difficile de bien distinguer tous ces termes puisque ces notions se rejoignent et seul le contexte nous permet de les distinguer de façon précise. (Source : TAG, 2016)<sup>3</sup>

Le transport public se définit comme étant :

Un mode de transport de transport consistant à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet. Il est généralement accessible en contrepartie d'un titre de transport comme un billet, un ticket ou une carte.

Une gare routière publique :

---

<sup>3</sup> Source : (TAG, 2016), Infonet.fr

Une gare routière de voyageurs est une structure de correspondance entre plusieurs lignes de transports en commun voyageant par la route.

Le transport privé :

Les transports de leur personnel ou pour leur entreprise pour leurs besoins habituels de fonctionnement par les collectivités publiques, par les entreprises et par les associations, sont considérés comme des services privés de transport.

Une gare privée :

Elle est une structure privée appartenant et ne pouvant être utilisée que par une entité de transport uniquement.<sup>4</sup>

D'après Infonet.fr

Le transport public routier désigne l'activité qui consiste à effectuer le déplacement de personnes ou de marchandises. On appelle les entreprises qui réalisent cette activité des transporteurs publics, routiers.

Cette activité est une profession réglementée. Cela signifie qu'il faut avoir une autorisation pour l'exercer. Suivant la nature du transport, il s'agira soit de l'autorisation de transport de personnes, soit de l'autorisation de transport de marchandises.

Tout comme les transports publics routiers de marchandises, le transport public routier de personnes est une activité professionnelle pratiquée par des entreprises. Comme son nom l'indique, elle a pour nature la conduite de personnes.

1.2.L'insécurité au Mali :

Grâce à nos recherches documentaires, nous pouvons dire que l'état des lieux dans le domaine de la sécurité au Mali, considéré dans son sens holistique, révèle des lacunes énormes, des dysfonctionnements abyssaux, des déficits considérables qui sont fortement préjudiciables à la vie de la nation. Le pays est, en effet, surexposé à une foule de risques, menaces, vulnérabilités et fragilités qui impactent considérablement le présent et l'avenir politique, économique, social, culturel et confessionnel. Ces phénomènes, qui n'épargnent ni les institutions étatiques ni les

---

<sup>4</sup> Saloum Kelly 08/02/2023

populations, constituent autant de défis sécuritaires à relever. Certains sont exclusivement endogènes, d'autres exogènes.

- Les défis internes : les menaces sécuritaires internes se manifestent à travers notamment :
  - Les multiples actes de banditisme urbain et périurbain ;
  - Les sempiternels conflits communautaires et la violence qu'ils engendrent ;
  - Les conflits religieux (déviances, intolérance, intégrisme, extrémisme violent) ;
  - Les conflits relationnels entre droit coutumier et droit positif ;
  - Le chômage endémique, la pauvreté, la paupérisation, la misère et parfois la marginalisation de quelques segments de la société ;
  - Les crises sociales (revendications catégorielles corporatistes) ;
  - La délinquance économique et financière (faux monnayage, blanchiment d'argent, trafic illicite d'œuvres d'art et de faux médicaments, confection de faux de documents, cybercriminalité, etc.) ;
  - Les épidémies et les pandémies, l'insécurité alimentaire et nutritionnelle ;
  - Les violations des droits de la personne ;
  - L'injustice sociale et la culture de l'impunité ;
  - La corruption, la délinquance économique et financière ;
  - L'accumulation pléthorique et la prolifération des armes légères et de petit calibre ;
  - L'insécurité routière, ferroviaire et fluviale ;
  - Les catastrophes naturelles, la sécheresse, la désertification et autres impacts du réchauffement climatique ;
  - Le trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains ;
  - La migration irrégulière ;
  - Les rébellions, les guerres tribales et claniques dans le nord du pays, etc.

Bien qu'endogènes, certains de ces défis débordent facilement des frontières de l'État malien et touchent le voisinage immédiat à cause du continuum géographique ou social, de la porosité des frontières, de la libre circulation des personnes et des biens.

Ainsi en est-il des conflits communautaires, de la rébellion, des divers trafics de drogue, d'armes et d'êtres humains.

- Les défis externes

Les menaces sécuritaires externes se manifestent essentiellement à travers :

La criminalité transfrontalière et transnationale organisée : les groupes armés venus de l'extérieur et liés à l'expansion du terrorisme salafiste (les branches étrangères d'AQMI, AL MOURABITOUNE de Mokhtar Belmokhtar), la migration irrégulière dans sa composante étrangère, les filières étrangères du trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains ;

Les visées extérieures sur les ressources naturelles, etc.

Une fine analyse de ces défis nous révèle que certains d'entre eux sont des vulnérabilités et d'autres des fragilités.

Dans le contexte de cette étude, le concept de vulnérabilité se confondrait avec des points faibles, des domaines au niveau desquels l'Etat est faillible et où il peut difficilement se défendre, un état d'insécurité dû à la fois aux menaces internes et externes, aux facteurs géographiques, sociologiques, environnementaux, socioéconomiques et politiques, etc.

Ce paradigme, qui vise en somme le « talon d'Achille » de l'État malien, est interdisciplinaire, polymorphe et polysémique. Il rend compte de la probabilité de subir un risque, une difficulté, une détérioration, un dysfonctionnement, une désarticulation, une déstabilisation, une destruction, une partition voire une disparition. Il englobe également la potentialité, la possibilité et même la capacité de faire face aux multiples défis identifiés. En ce sens, la vulnérabilité se rapproche de la résilience sans s'y confondre. Cela dit, le Mali souffre de plusieurs vulnérabilités.

### 1.3. Historique du transport :

L'histoire du transport débute avec l'introduction de la roue et son application ultérieure au transport de marchandises. Les mineurs de cuivre d'Europe centrale, entre 4000 et 5 000 ans avant JC, étaient peut-être les premiers à l'employer, pour le transport du minerai de l'intérieur de la mine vers un lieu plus propice aux travaux subséquents. Cette figurine est l'une des rares preuves que des roues auraient pu être utilisées. Ils auraient pu pousser de petites cuves montées sur roues.

Cependant, la diffusion de la roue était lente et sporadique et le transport terrestre reposait principalement sur l'effort humain ou les bêtes de somme pendant de longues périodes. Subséquemment, la rotation indépendante de chaque roue sur un palier a permis de réaliser des essieux avant directeurs et ainsi de stimuler l'utilisation de chariots militaires pour ensuite leur emploi au transport non belliqueux.

C'était la taille et la complexe structure économique de l'empire romain en constante expansion, allant au pair avec la nécessité de déplacer rapidement des troupes aux frontières qui ont créé la demande il y a 2000 ans d'un système de transport permettant le transport de grandes quantités de marchandises et de personnes sur de longues distances. Des réseaux routiers extensifs et durables ont été construits et une variété de véhicules à traction animale ont été mis au point, comprenant de lourds wagons à quatre roues pour les marchandises ainsi que des personnes peu soucieuses du temps passé en voyage, et des véhicules à deux roues plus légers capables de répondre à la demande de circulation rapide à travers le réseau. Parallèlement, les services de transport ont évolué, de qualité variable pour répondre aux besoins des voyageurs. Les guides touristiques contemporains conseillaient aux voyageurs les plus riches d'apporter leur propre nourriture et leur hébergement afin d'éviter le vin médiocre et la nourriture peu ragoûtant, sans parler des auberges souvent aux prises avec des puces et d'autres nuisances. Des grandes zones multi services se sont également développées sur les grandes routes dont les attractions, comprenant la nourriture, l'hébergement, le dépannage sans oublier des loisirs pour tous les goûts, étaient probablement difficiles s'en passer après une longue journée chaude et poussiéreuse.

Les routes romaines sont tombées en désuétude et les véhicules à roues ont plus ou moins disparu dans toute l'Europe jusqu'à ce qu'ils commencent à faire un retour en force près de mille ans plus tard au cours du moyen. Les déplacements des marchandises et des personnes se faisaient alors essentiellement à pied ou par bête de somme. Les pistes, consolidées par une circulation régulière, étaient suffisantes. Les ponts, généralement de la responsabilité des ordres religieux, constituaient la principale priorité pour la construction et l'entretien, car traverser des cours d'eau à pied, chargé de marchandises, était hasardeuse.

Les échanges entre les villes allaient en augmentation Les caboteurs côtiers étaient lents et peu fiables. Il fallait donc faire quelque chose pour ouvrir et entretenir les routes. Et il ne fallut pas longtemps pour que le premier projet complet de législation ineffective, comme ses successeurs, soit rédigé.

Vers la fin du seizième siècle, des gros wagons, d'une capacité de deux à quatre tonnes et tirés par six chevaux ou bœufs, ont commencé à circuler lentement sur les routes principales.

Les coches publics faisaient ensuite leur entrée en scène. Ils étaient lents, ne dépassant une vingtaine de kilomètres par jour et étonnamment inconfortables, puisque totalement dépourvus

de ressorts ou même de roues à rayons. Dans tous les cas, les gens voyagent peu, voire jamais, et rarement pour le plaisir, à cause des mauvaises routes, surtout en hiver.

L'expansion des routes privées à péage au Royaume-Uni et la construction du réseau géré par l'État en France, ainsi que l'extension du service postal, allaient de pair avec une croissance rapide du transport routier au XVIIIe siècle. À la fin du siècle, au moins au Royaume-Uni, presque toutes les grandes villes se trouvaient à quelques jours de Londres en diligence (appelées Stagecoach) en Anglais parce qu'elles changeaient de chevaux toutes les quinze à vingt km ou à peu près, normalement ou une auberge se trouvait). Celles-ci pouvaient parcourir en moyenne 15 km à l'heure avec une douzaine de passagers, mais étaient bien sûr très chères. Voyager ainsi n'était pas pour tout le monde. Un long voyage de 300 km, disons, de Londres à Leeds, sur les routes à péage, aurait coûté plus d'une semaine de salaire à un ouvrier qualifié, tenant compte du titre de transport et les innombrables pourboires aux cochers rapaces et au personnel notoires peu serviable des auberges. Aujourd'hui, ce prix achètera un billet aller-retour transatlantique.

Au début du XIXe siècle, les technologies convergentes des technologies pour la construction de routes et des moteurs légers à vapeur à haute pression légers menaient à l'introduction des autocars routiers. Au Royaume-Uni et, dans une moindre mesure, en France, un certain nombre de services interurbains et locaux ont vu le jour au cours des années 1830. Certains exploitaient des services réguliers fiables transportant dix-huit passagers à une vitesse moyenne pouvant atteindre 25 km à l'heure.

Cependant, au moins au Royaume-Uni, de puissants intérêts conspiraient contre ces véhicules. Les propriétaires fonciers, politiquement le groupe dominant, avaient déjà investi massivement dans le transport ferroviaire et risquaient de trop perdre. Ils ont efficacement freiné le transport routier motorisé pendant soixante ans par une législation imposant une limitation de vitesse à 5 km/heure et l'ont astucieusement automatisé en exigeant que le véhicule soit précédé en tout temps d'un homme portant un drapeau rouge.

Quoi qu'il en soit, le rail s'était révélé être le bon choix à l'époque. Les routes n'auraient pas résisté à un trafic motorisé intense, car la gestion de l'entretien était négligée et mauvaise. Bien que les infrastructures ferroviaires soient plus coûteuses à construire que les routes en raison des pentes modérées et des courbes prononcées qu'exigeaient les locomotives relativement peu puissantes, alliées à des rails en acier lisse, elles garantissaient des coûts d'exploitation faibles. Le billet de train chutait et en quelques années avec l'arrivée du billet de troisième classe, et le

grand public pouvait enfin voyager. Leeds n'était plus beaucoup plus d'une journée de salaire à Londres. Dans les années 1860, la plupart des grandes villes britanniques étaient reliées à Londres à une vitesse moyenne pouvant atteindre 80 km / h. Celle-ci n'a pas beaucoup changé pendant les cent années subséquentes.

Le moteur à combustion interne tournant à haute vitesse, avec un rapport poids / puissance bien supérieur, et alimenté par les gaz, se présentait dans les années 1860. Le système d'alimentation était encore très encombrant mais, suite à la mise en marché du combustible liquide dérivé du pétrole, il a littéralement explosé dans les années 1880 en tant que force motrice légère et portable. Les inventeurs des moteurs à combustion s'y sont précipités et, au tournant du siècle, le transport routier motorisé était sujet à un développement intense. Au début de la Première guerre mondiale, il dominait le transport local de marchandises et de personnes. Ensuite, il commencer à concurrencer le rail sur de longs trajets autant pour des passagers que pour le transport de marchandises.<sup>5</sup>

Un autocar, aussi appelé car en Europe et autobus voyageur en Amérique du Nord, est un moyen de transport routier pouvant accueillir confortablement plusieurs voyageurs pour de moyennes et longues distances, notamment pour des liaisons interurbaines (dessertes régulières), les voyages touristiques (autocar de tourisme), et les transports scolaires.

Durant les voyages en autocars, les voyageurs sont obligatoirement assis. La directive 2003/20/CE du Parlement européen impose d'ailleurs l'usage des ceintures de sécurité dans les autocars qui en sont équipés (ceux qui ont été mis en circulation après le 1<sup>er</sup> octobre 2001).

Les autocars sont équipés de soutes dans lesquelles les passagers peuvent déposer leurs bagages encombrants. Ces soutes sont situées sous l'habitacle et, par conséquent, les autocars sont sensiblement plus hauts que les autobus. Pour les longues liaisons (souvent de nuit), certains autocars disposent de toilettes et de couchettes ou de sièges inclinables.

La différence avec les autobus réside surtout dans le fait que ces derniers sont conçus pour effectuer des trajets moins longs que les autocars.

À l'origine en américain de 1873, le mot car désigne la remorque pour passagers d'un tramway ce qui la distingue d'un wagon de train puis autocar désigne un véhicule motorisé en français de 1928.

---

<sup>5</sup> Source : ruralsroads.org

Partout dans le monde occidental à l'époque des locomobiles se développe des véhicules sans infrastructure de voirie nécessaire : La traction à vapeur sur route à partir de 1800. Les moteurs à pétrole ont équipé ces véhicules de transport en commun au XX<sup>e</sup> siècle.

En 1947, l'Espagne crée une loi sur les transports qui considère comme un service public le transport par autocar. De ce fait, le transport par autocar est confié par l'État et les régions autonomes à des sociétés selon un régime de concessions.

#### 1.4. Mobilité des personnes et Infrastructures de transports

##### 1.4.1. Mobilité des personnes :

C'est en grande partie au mouvement des hommes qu'elle les doit. Un mouvement jamais interrompu à aucune période de l'histoire. La mobilité signifie la capacité à se déplacer. Elle semble donc plutôt appropriée pour les personnes qui ont la capacité intrinsèque à être plus ou moins mobile. Le passage d'un mode à l'autre ou le dernier (kilo-hecto) mètre peut être réalisé de façon autonome (sans véhicule/énergie), mais nécessite quand même une infrastructure, de l'information. Nous proposons de parler de mobilité des personnes. La mobilité, étant gérée par une personne, implique que cette dernière soit formée à l'utilisation d'un véhicule et des infrastructures, consciente et en état d'exécuter des tâches complexes, capable de gérer les codes et informations affichées sur les infrastructures et, de plus en plus, d'utiliser des assistants numériques. Ici apparaît une opportunité pour les technologies de l'information en matière de mobilité, mais également un risque de fracture numérique. De manière générale, la mobilité est la faculté ou la possibilité, de se mouvoir ou de se déplacer dans l'espace. Au sens concret, la mobilité désigne l'ensemble des déplacements et des transports, de leurs modes et de leurs infrastructures, l'accessibilité, quant à elle, désigne la possibilité ou la facilité d'accès. La mobilité se présente comme une composante insécable de notre société. Elle est considérée comme une valeur, un droit individuel acquis, qui doit être accessible à tous.

##### 1.4.2. Infrastructures de transport :

En fonction de la mobilité des personnes, nous pouvons dire que les infrastructures de transport sont l'ensemble des installations fixes ou dynamiques qu'il est nécessaire d'aménager pour permettre la bonne circulation des différents modes de transports dans des systèmes de transport terrestres intermodal. L'infrastructure désigne au sens strict la partie matérielle inférieure, le soubassement d'une voie.

Le terme peut s'opposer à superstructure. Nous pouvons dans un certain cas, distinguer les deux : ainsi dans une ligne de chemin de fer, l'infrastructure, au sens stricte, est la plateforme

de la voie, sur laquelle on pourrait aussi bien implanter une voie routière, tandis que la superstructure est constituée par la voie ferrée proprement dite (rails et traverses). Au sens large, l'infrastructure est de transport désigne l'ensemble et englobe tous les éléments nécessaires à l'exploitation normale : caténaires, signalisation, postes d'aiguillage, tour de contrôle dans les aéroports, etc., ainsi que tous les bâtiments liés à l'usage de ladite infrastructure.

Les principales infrastructures de transports sont :

- Réseaux routier
- Infrastructures portuaires
- Aéroports
- Réseaux ferroviaire
- Voies navigables (fleuves, canaux)
- Pistes cyclables
- Réseaux de transport de l'énergie
- Réseaux de transport de l'information

#### 1.5.Types de transport :

Nous retrouvons plusieurs types de transport parmi lesquels nous pouvons citer :

##### Le transport public

Il est relatif aux activités de transport de marchandises ou de personnes, organisées par une personne publique ou privée pour le compte d'autrui.

##### Le transport privé

Il est organisé par une personne pour son propre compte.

##### Le Transport régulier

Comme son nom l'indique, le transport régulier de voyageurs vise à satisfaire les besoins réguliers en déplacement d'une population par bus ou par autocar.

##### Le Transport régulier conventionné

Le transport en commun régulier conventionné concerne les lignes de transport de voyageurs mise en place par des collectivités. La convention prend la forme d'un marché public ou d'une délégation de service public de la part de l'autorité Organisatrice des transports avec le transporteur.

### Le Transport urbain

Les réseaux urbains desservent généralement les territoires urbanisés. Les véhicules desservant les lignes de courte distance sont généralement des autobus, comportant un plancher bas à l'avant et ne possédant pas de soute à bagages. Ils sont habituellement faciles à identifier grâce aux girouettes ou pancartes qui indiquent la ligne et la destination du bus.

### Le Transport interurbain

Les réseaux de transport interurbain servent à relier des zones moins denses aux agglomérations, ou à relier ces dernières entre elles. Les réseaux proposent de plus en plus de lignes interurbaines en complément des lignes urbaines, pour pallier l'extension croissante des agglomérations.

### Transport scolaire

Sur les lignes régulières existent d'autres services de transport collectif, tel que des lignes de transport scolaire. Ces lignes dédiées sont adaptées aux contraintes horaires des établissements scolaires. Elles effectuent des circuits qui desservent les communes de rattachements des écoles.

### Transport occasionnel et touristique

Il concerne les voyages collectifs effectués en autocar par des groupes de manière ponctuelle. Il n'a donc pas de caractère régulier.

#### 1.6. Les Différents modes de transports

##### 2. Le Transport Aérien :

On entend par transport aérien tout transport de personnes, de biens ou de marchandises par les aires. Il est celui qui a connu une croissance fulgurante ces dernières années.

Le transport aérien est essentiellement réalisé par des compagnies aériennes exploitant des avions de ligne circulant dans la troposphère, entre aéroports constituant un réseau de destinations. Sur le plan réglementaire, le transport aérien est l'une des trois classes d'activité aérienne objet d'une réglementation spécifique et les compagnies reçoivent un certificat d'exploitation ou une licence délivrée par leur autorité gouvernementale de tutelle.

En effet, la croissance des échanges internationaux et les impératifs qui en découlent, notamment en matière de délais, ont contribué à son essor.

Tout comme le transport maritime, le transport aérien permet de desservir beaucoup de destinations à travers le monde. Il est approprié pour les transports nécessitant des délais rapides tout en assurant une sécurité maximale pour des personnes et des marchandises.

### 3. Le Transport Routier :

Le transport routier est le transport de personnes, biens ou de marchandise par route. En effet, le transport routier est utilisé fréquemment lorsqu'il s'agit d'effectuer des opérations sur un territoire donné. Il a pour avantage une réduction relative du cout et d'un service. Le transport routier est beaucoup plus utilisé en Europe car peu couteux et flexible, il est quasiment sans limite de taille. Ainsi ce mode transporte souvent les conteneurs et présente une possibilité de combiné le transport ou multimodal.

En effet la tarification du pris de transport prend en compte la distance à parcourir de la personne.

### 4. Le Transport Ferroviaire :

C'est un mode de transport qui est utilisé dans plusieurs régions du monde. En effet, le transport ferroviaire utilise généralement les expéditions par wagons isolés (entre 5 et 60 tonnes de marchandises) ou par train entier pour des tonnages supérieurs, Il faut noter que le transport ferroviaire de marchandises n'est pas utilisé dans la plupart des régions du monde par manque de voie ferrée transcontinentales. Ce type de transport présente aussi la possibilité d'effectuer des livraisons sur de longues distances. En effet, le transport ferroviaire est également utilisé comme moyen combiné avec le transport routier à savoir le ferroutage.

### 5. Le Transport maritime :

Le transport maritime est la circulation par mer de marchandises, de passagers et l'activité liée aux ports de plaisance. Les moyens de circulation sont assurés essentiellement par la marine marchande. Il s'agit du mode de transport le plus important pour le transport de marchandises.

Le transport de de personnes par voie maritime a perdu beaucoup d'importance du fait de l'essor de l'aviation commerciale ; il subsiste de manière significative dans seulement deux créneaux importants : les traversées courtes et les croisières. On peut y ajouter pour être complet les voyages d'exploration scientifiques et les courses sportives, qui ne relèvent cependant pas à proprement parler du transport. Il est par nature international, sauf parfois dans les fonctions de cabotage le long des côtes d'un pays ou au travers d'archipels. Il comprend également la prise en charge du pré- acheminement et du post- acheminement. Un tel déplacement sera couvert

par un connaissance dans le cadre de la ligne régulière ou d'un contrat d'affrètement dans le cadre d'un service de tramping.

Toutefois en transport maritime on peut distinguer divers contrats type : la lettre de transport maritime et le contrat d'affrètement, mais le connaissance reste le seul document attestant propriété de la marchandise, c'est donc la preuve du contrat de transport passé entre le chargeur et l'armateur. En effet, le transport maritime utilise souvent les navires spécialisés dans un type de marchandise : les vraquiers, pétroliers, ou céréaliers et les navires polytherme destiné au transport de denrées périssables ; les navires non spécialisés tels que les cargos conventionnels qui disposent de leurs moyens de manutention, les portes conteneurs, les navires rouliers RORO (roll on- roll off). La conteneurisation quant à elle, est considérée comme un cas particulier.

#### 1.7. Gestion d'exploitation de la ligne routière :

Le métier de gestionnaire d'infrastructure routière est également en pleine évolution, et va aujourd'hui bien au-delà des sociétés concessionnaires d'autoroute, en charge d'une partie très minoritaire du réseau : certaines activités de régulation du réseau national, par exemple, sont du ressort de la gestion de l'infrastructure. La gestion d'une plate-forme aéroportuaire s'apparente sous de nombreux points de vue à la gestion des infrastructures terrestres, notamment en termes de régulation des flux. Il s'agit cependant d'un sujet très spécifique.

Dans ce qui suit, nous identifierons les dimensions techniques et économiques de la gestion de l'infrastructure, considérée dans un sens élargi :

Gérer l'infrastructure, c'est maintenir un bon fonctionnement du réseau grâce à un bon entretien, et minimiser les conséquences des situations perturbées, c'est aussi et de plus en plus agir de manière variée sur la demande d'utilisation de cette infrastructure.

Cette dernière dimension de la gestion, que l'on appelle contrôle commande ou régulation est parfois distinguée de la première. Cette distinction ne paraît pas devoir être faite dans les transports, en particulier dans l'organisation institutionnelle moderne des transports routiers et ferroviaires qui définit bien ce rôle élargi du gestionnaire de l'infrastructure.

Il convient enfin d'indiquer que le gestionnaire de l'infrastructure reçoit en général ses droits des autorités publiques, selon des formes réglementaires très variables :

Il est souvent distinct du propriétaire de l'infrastructure. Les sociétés concessionnaires d'autoroute ont, quant à elles, un droit d'exploitation, mais non de propriété ;

Les modes de gestion délégués sont très variables : du simple contrat de gestion compensant, par une rémunération fixe, la responsabilité de maintien de l'infrastructure en bon état, aux différentes formes de concession d'exploitation, où l'exploitant prend tout ou partie du risque d'exploitation permettant de décrire les règles du jeu entre propriétaire ou concédant. Parmi ces règles figure l'obligation de service public (par exemple la disponibilité d'une infrastructure de trafic pendant la quasi-totalité du temps), celles qui sont relatives à la tarification généralement encadrée et celles qui sont relatives au risque d'exploitation.

## 1.8. Avantages et Inconvénients du transport routier

### 1.8.1. Avantages :

#### ◆ Économique

D'abord parce que c'est le moyen de transport le plus utilisé, mis à part un bon état des infrastructures routières et la création des gares, c'est celui qui nécessite le moins d'infrastructures supplémentaires (il n'a pas besoin de port, comme le transport maritime ; ni d'aéroport, comme le transport aérien). De plus, les véhicules eux-mêmes sont moins chers que dans les autres modes de transport. Le grand avantage qu'il s'agit du moyen de transport le plus utilisé signifie également que nous disposons d'un vaste réseau de routes nationales et internationales qui relient plusieurs points géographiques.

#### ◆ Direct

Le transport routier est le seul qui permet la livraison à domicile sans avoir besoin d'être combiné avec d'autres modalités. Pour cette raison, il est utilisé au niveau national et international lorsque la cargaison doit être livrée dans une zone éloignée des ports ou des aéroports.

#### ◆ Flexibilité

L'un des grands avantages du transport routier est qu'il peut être adapté à différentes options de voyage, fret et horaires. Selon la charge, il peut même permettre une sortie quasi immédiate de la marchandise, sans avoir à attendre les autorisations des autorités portuaires par exemple.

#### ◆ Souplesse

Est-il nécessaire de livrer une charge dont la commande est survenue au dernier moment ? Avec une seule personne et un véhicule, cette marchandise peut atteindre sa destination en quelques heures, sans dépendre d'itinéraires prédéterminés. Peu importe qu'il s'agisse d'un jour férié ou de dates spéciales. Si vous devez livrer une marchandise, par exemple dans une zone

industrielle, et en récupérer une autre dans une autre entreprise de la zone industrielle, cela peut se faire sans difficulté. Ainsi, les horaires et les prix offrent toujours une large marge de négociation.

◆ Permet le transport de marchandises dangereuses

Ce moyen est conditionné pour transporter des marchandises dites dangereuses. Malgré le fait qu'ils peuvent également le faire par d'autres moyens de transport comme le maritime, il est important de savoir que les camions utilisés dans le transport routier sont également adaptés pour transporter ce type de fret.

◆ Traçabilité

Avec les nouvelles technologies, le suivi GPS de nos envois est une chose dont nous ne pouvons plus nous passer. Pratiquement, personne ne conçoit que vous ne pouvez pas consulter à tout moment quel est le statut de votre envoi et même savoir exactement où se trouve la planète. Cette possibilité fait partie des avantages du transport routier, comme pour le transport maritime ou aérien.

### 1.8.2. Inconvénients :

Malgré les grands avantages offerts par ce type de transport, il présente cependant aussi quelques inconvénients :

#### 1. Il a un taux d'accident élevé

C'est le transport avec le taux d'accidents le plus élevé, comme en témoignent les statistiques des accidents de la route. En ce sens, l'air est le milieu qui présente un indice inférieur. Pour le réduire, le secteur du transport routier fait un fort **investissement dans la sécurité**, concevoir et renouveler la flotte de véhicules pour les rendre plus fiables et plus sûrs, et former les conducteurs au respect scrupuleux des mesures de sécurité au volant.

#### 2. C'est le plus polluant derrière l'avion

Les émissions émises par les véhicules de transport routier et la pollution sonore qu'ils produisent sont les plus élevées par rapport aux autres modes. Cependant, il est important de noter que le secteur fait un effort majeur pour réduire les polluants, avec des progrès dans des moteurs plus efficaces, l'utilisation de biocarburants et l'utilisation de matériaux recyclés.

### 3. Transportez un plus petit volume de fret

Les camions et les remorques ont une capacité beaucoup plus petite que, par exemple, les navires, qui peuvent contenir des milliers de tonnes de marchandises dans leurs cales. Des progrès sont également réalisés à cet égard, avec l'émergence de **méga camions** (« méga trucks » en anglais) avec des dimensions de 25,25 mètres de long, ce qui la rend 1,3 fois plus longue que la remorque conventionnelle, et une capacité de charge d'environ 60 tonnes.

### 4. Il est soumis à des restrictions de circulation

Les embouteillages et la circulation dense sont responsables de retarder parfois les livraisons de marchandises. Dans cette section, le secteur est déterminé à redresser la barre, en mettant en œuvre la technologie d'avoir en temps réel les informations liées aux incidents de circulation pour trouver un itinéraire alternatif.

#### 1.9. Les corridors de transport

##### 1.9.1. Définition

Un corridor, au sens général, est un espace géographique dans lequel les régions sont parfaitement interconnectées par des liaisons terrestres ou maritimes plurimodales. Il renvoie également à une infrastructure logistique traversant au minimum deux pays dont le point de départ ou d'arrivée doit être la mer.

Un corridor est aussi une voie de transit au régime administratif particulier facilitant le passage des marchandises lorsque les conditions géopolitiques sont défavorables, lorsque les territoires sont enclavés. Les corridors de transport sont des outils indispensables à l'ouverture des économies de certains pays sans littoral, en développement.

##### 1.9.2. Les caractéristiques des corridors

Dans son article intitulé : La situation générale des opérations de transport sur les corridors de la Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), le Dr. Younoussa KOITA traite des caractéristiques des corridors. D'après lui, les « opérations de transports sur les corridors de l'Afrique de l'Ouest » ont pour principales caractéristiques :

- Les voies de communications (route, rail) sont vétustes, et de surcroît, insuffisamment entretenues ; toutes choses qui ne favorisent pas toujours la fluidité des trafics :
- Les instruments institutionnels juridiques et administratifs connaissent une interprétation et une application parcellaires, disparates et lucratifs ; à défaut d'une gestion maîtrisée par leurs auteurs :

- Les corridors de transport et de transit sont gangrenés par des contrôle administratifs et prélèvements souvent illicites de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (P.D.G) et/ou opérationnels excessifs, successifs, redondants et onéreux ;
- Les véhicules de transports (route, rail) sont également vétustes, et sont pour la plupart inaptes au plombage et aux scellements douaniers, indispensables aux échanges inter- Etats
- Les documents administratifs et contractuels sont pléthoriques et leur exploitation

## Section 2 : Logistique préventive

Connaître et gérer les risques d'accidents, d'attaques et de pannes auxquels sont exposés les passagers et les salariés dans une plateforme logistique est un impératif pour tous les managers. Etant un lieu où se concentrent de nombreux flux de toutes natures, il est important de cartographier les risques et de mettre en œuvre toutes les mesures pour les prévenir.

La logistique préventive peut être considérée comme l'ensemble des dispositions à mettre en œuvre pour éviter, partager et préserver les passagers et les salariés de certains risques que la flotte peut rencontrer sur différents trajets, ce qui nous amène à améliorer les conditions de travail et tendre au bien être des personnes et de la flotte.

En outre, considérant plus précisément que la prévention est l'ensemble des mesures visant à éviter ou réduire le nombre et la gravité de certains risques

### 1.1. Les mesures de prévention logistique de risques en deux étapes :

Première étape :

La mise en œuvre de ces mesures repose sur neuf principes généraux de prévention :

1. Éviter les risques ;
2. Évaluer ceux qui ne peuvent être évités ;
3. Les combattre ;
4. Adapter le travail à l'Homme ;
5. Tenir compte de l'état d'évolution de la technique ;
6. Remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins ;
7. Planifier la prévention en y intégrant technique, organisation et conditions de travail ;
8. Prendre des mesures de protection collective ;

9. Donner les instructions appropriées aux travailleurs.

Ces neuf principes découlent d'une démarche logistique.

Deuxième étape :

Après avoir évalué les risques, vous pouvez agir de manière à les diminuer. Pour cela, vous pouvez opérer selon une échelle de prévention : primaire, secondaire et tertiaire.

**La prévention primaire**

Elle cherche à éviter l'apparition d'un risque, appelés également facteurs de risques.

**La prévention secondaire**

La prévention secondaire évite la survenue d'un dommage et non d'un risque. Elle met davantage l'accent sur l'individu et sa protection. Plus concrètement, le risque n'est pas supprimé mais on renforce la capacité des salariés à y faire face.

**La prévention tertiaire**

La prévention tertiaire, quant à elle, vise à limiter les dommages en évitant la survenue de complications, de séquelles, de récurrences

1.2. Les avantages de la logistique préventive

- Se démarquer comme entreprise ;
- Maximiser la productivité de leurs effectifs ;
- Préserver des véhicules ;
- Améliorer l'image auprès des clients ;
- Attirer de nouveaux collaborateurs ;
- Protéger et renforcer l'image de l'entreprise.

**Section 3 : la relation entre la mobilité des personnes et des biens dans le Mali et la logistique de prévention**

Au cours des quatre premiers mois de l'année 2022, dans un contexte marqué par l'insécurité et la fermeture des frontières terrestres et aériennes entre le Mali et les pays de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), des combats et attaques sporadiques se sont poursuivis dans plusieurs localités du pays occasionnant des déplacements internes de populations civiles dans le Nord et dans le centre du pays. Le caractère violent des conflits a provoqué d'importants déplacements de populations à l'intérieur du territoire malien et dans les communes frontalières entre le Burkina Faso et le Niger, avec des méthodes de mouvements très complexes à suivre. L'amélioration significative des conditions de sécurité dans certaines localités a permis à de nombreuses personnes déplacées internes (PDI), vivant toujours dans

des conditions extrêmes à regagner leurs foyers au Centre et au Nord du pays, mais de nombreux obstacles persistent, les empêchant de trouver des solutions durables à leur déplacement.

Le transfert du programme matrice de suivi des déplacements DTM (Displacement Tracking Matrix) permet au gouvernement du Mali d'obtenir une meilleure compréhension des caractéristiques des populations déplacées et retournées, ainsi que de mettre à jour leurs besoins et accès aux services de base. Ces informations sont collectées puis disséminées auprès de la communauté humanitaire et des pouvoirs publics afin de leur fournir une analyse complète des caractéristiques, mouvements et besoins des populations déplacées dans le pays et d'orienter les programmes d'aide humanitaire.

Des déplacements de courte et longue durée ont continué à être signalés dans différentes régions du pays et ce par le biais des compagnies de transport public de voyageurs. Pour ce faire ces compagnies s'exposait à des risques car les trajets qu'ils empruntaient, n'était pas sûr et ils étaient victimes de braquage ou d'accidents provoqués par des personnes armées de mauvaises intentions et pour éviter tout cela une bonne logistique préventive pouvait prévoir certains risques, apporter des solutions à ces risques ou prévenir de ceux-ci pour faire le moins de dégâts possible par exemple (emprunter des itinéraires plus sûrs).

Les trois catégories de populations cibles sont définies de la manière suivante :

- Une Personne Déplacée Interne (PDI) : est une personne ayant été forcée ou obligée de fuir ou de quitter son habitation ou lieu habituel de résidence, en particulier après, ou afin d'éviter les effets des conflits armés, des situations de violence généralisée, des violations des droits de l'homme et/ou des catastrophes naturelles ou provoquées par l'homme, et qui n'ont pas traversé une frontière d'État internationalement reconnue.
- Une personne déplacée retournée : est une personne qui, alors qu'elle s'était installée dans un lieu autre que son lieu d'origine (à l'intérieur du Mali), est depuis retournée dans son lieu d'origine.
- Une personne rapatriée : le terme « rapatrié » désigne tout réfugié malien qui est volontairement retourné en République du Mali.

▪ Une personne réfugiée : Le terme « réfugié » signifie toute personne de nationalité malienne ou toute personne sans nationalité dont la résidence habituelle était en République du Mali, qui est réfugiée dans un autre pays conformément à la Convention de Genève du 28 juillet 1951 et son Protocole additionnel du 31 janvier 1967 ainsi que de la Convention de l'OUA régissant les aspects spécifiques aux problèmes des réfugiés en Afrique du 10 septembre 1969.

## Deuxième (2<sup>ème</sup>) Partie : Cadre Analytique

## **CHAPITRE I : CADRE ORGANISATIONNEL**

Section 1 : Organes régulateur du transport au Mali /SONEF MALI : Historique, Missions et Statut juridique.

1.1.Organes régulateur du transport au Mali :

Une activité sociale :

Activité exercée par des entreprises dans le cadre de relations inter-entreprises, le transport de marchandises est néanmoins lourd d'enjeux plus larges, il a une forte dimension sociale (certains diraient « sociétale »).

Position des Pouvoirs publics :

L'opinion et les Pouvoirs publics sont, depuis quelques années, plus sensibles que naguère à des « externalités » du transport, telles que la pollution, l'insécurité, le bruit, la congestion, la contribution à l'effet de serre... et des politiques préventives ou correctrices se mettent en place avec plus ou moins de succès.

Du reste, les externalités du transport ne sont pas toutes négatives, que l'on songe à la desserte du territoire (par exemple, pour l'accès aux services de santé ou de secours), à l'aménagement de l'espace et, de façon plus diffuse, à la contribution du transport à la croissance économique.

Situation Géographique :

Le Ministère des transports et des infrastructures se situe en commune III du district de Bamako à Darsalam en face du grand hôtel, elle est limitée à : L'Est par les bureaux de la Direction Nationale des Routes ( DNR ) et l'AZALAI Grand Hôtel ; L'Ouest par les locaux de la Direction Nationale de l'Urbanisme et de la Construction ( DNUC ) ; Au Nord par la Direction des Finances et du Matériel du Ministère de l'Equipement , des Transports et du Désenclavement ; Au Sud par la Direction Générale de la Société de patrimoine Dakar - Bamako Ferroviaire .

1.1.1. **Présentation** de la Direction Générale des Transports : Création et missions

Création : La Direction Générale des Transports est une structure chargée de la gestion des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux. Cependant, elle a connu plusieurs dénominations. A sa création et suivant les missions confiées, elle était connue sous le nom de l'ONT (Office National des Transports), s'intéressant de leurs des biens. Transport et personnes L'Office Nationale des Transports a été créée par l'ordonnance N ° 72-49 / CMLN <sup>6</sup>du 01 Novembre 1972. Ainsi L'ONT était un service parapublic qui avait une autonomie de gestion car toutes

---

Office national des transports et la Direction nationale des transports sont d'anciennes appellations de la Direction générale des transports.

ses charges n'étaient pas couvertes par l'Etat. Ainsi, elle va assurer l'approvisionnement correct du pays tout en s'orientant vers la recherche du profit en vue de couvrir ses charges. Autrement dit la volonté du client à savoir le bon produit, le bon coût et le bon délai restait à désirer. Ainsi, pour satisfaire ce désir, l'Etat va transformer l'Office Nationale des Transports (ONT) en Direction Nationale des Transports (DNT) par la loi N ° 90-102 / AN - RM du 11 octobre 1990. La dénomination DNT qui a remplacé l'ONT ne correspondait plus aux missions de cette dernière dans la mesure où la dénomination DNT renferme tous les modes de transport tandis que l'ONT se limitait uniquement aux modes terrestre, ferroviaire, maritime et fluvial pourtant c'est les mêmes missions de l'ONT qui ont été affectées à la DNT, d'où la nécessité de revoir encore la dénomination. C'est ainsi que la Direction Nationale des Transports (DNT) va être remplacée par la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF). Créée par l'ordonnance 05-009 / P - RM du 09 mars 2005 et la loi N° 05/27 du 27 juin 2005 portant, la Direction Nationale des Transport Terrestres, Maritimes et Fluviaux est le service central au sein du Ministère de l'Equiperment et des Transports. Et de nos jours vu l'ordonnance n°2022-008/PT-RM du 11 mars 2022 portant création de la Direction générale des transports

Missions : Elle a pour mission d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière de transport routier , ferroviaire , maritime et fluvial et d'en assurer la coordination et le contrôle des services extérieurs, régionaux , rattachés et des organismes publics et privés qui concourent à la mise en œuvre de la dite politique .Elle est chargée de / d 'Élaborer la réglementation en matière de transport routier , ferroviaire , maritime , fluviale et de veiller à son application ; Procéder à toutes recherches et études nécessaires au développement et à la planification du secteur des transports routier , ferroviaire , maritime et fluvial : Préparer toutes mesures relatives à la réorganisation des structures au perfectionnement des méthodes de travail , à l'amélioration des relations humaines des services et de la qualité des prestations offertes au public ; Assurer le suivi de l'application des accords et conventions en matière de transport et de transits maritimes signés entre le Mali et les pays de transit. Autrement dit, le Mali étant un pays continental qui vit de l'importation, la DNTTMF a pour mission primordiale de réduire au maximum les coûts d'approche des produits à importer en vue de stabiliser le prix des produits sur le marché et proposer ainsi aux consommateurs maliens des produits moins coûteux qu'ils peuvent acheter sur le marché.

### 1.1.2. Organisation et Structure :

1. Organisation : La Direction Générale des Transports est dirigée par un Directeur général nommé par décret pris en conseil des Ministres sur proposition du Ministre chargé des transports. Le Directeur général des Transports est chargé de programmer, de diriger, de coordonner et de contrôler les activités de la Direction générale des Transports.

Il est secondé et assisté d'un Directeur général Adjoint qui le remplace de plein droit en cas de vacance, d'absence ou d'empêchement.

Le Directeur général Adjoint est nommé par arrêté du Ministre en charge des Transports sur proposition du Directeur général. L'arrêté de nomination fixe également ses attributions.

#### 2. Structure :

Mon Stage s'est déroulé sur une durée de 03 mois à la Direction générale des Transports suivants le programme ci-dessous :

Tableau 1 : Programme de stage

| <b>DST</b> | <b>DEP</b> | <b>DOT</b> | <b>DPDT</b> | <b>OT</b>  |
|------------|------------|------------|-------------|------------|
| 23/05/2022 | 06/06/2022 | 20/06/2022 | 04/07/2022  | 01/08/2022 |
| 03/06/2022 | 18/06/2022 | 01/07/2022 | 29/07/2022  | 12/08/2022 |

La Direction générale des transports comprend :

- En staff
  - Le bureau d'accueil, d'orientation et de communication
  - En ligne
  - La sous-direction des Etudes de la planification et du Suivi-Evaluation ;
  - La sous-direction de l'Organisation et de la Sécurité des Transports ;
  - La sous-direction de la Mobilité et de la Facilitation ;
  - La sous-direction des Documents de transport et de l'Informatique ;
  - La sous-direction de la Réglementation, des accords et Conventions et du Contentieux.
- a) Le Bureau d'Accueil, d'Orientation et de la Communication est chargé :
- D'assurer l'accueil, l'information et l'orientation des usagers ;
  - D'élaborer une stratégie de communication et de relations publiques ;

- D'assurer la communication avec le public ;<sup>7</sup>
- D'améliorer la circulation de l'information au sein du service ;
- D'apporter les éléments concourant à l'animation du site web de la direction générale

b) La Sous-direction des Études, de la Planification et du Suivi-Evaluation :

Elle est chargée d'établir les prévisions économiques, de coordonner et de suivre l'évaluation des études, programmes et projets relatifs au développement des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial.

La Sous-direction des Études, de la planification et du suivi-Evaluation comprend deux (02) Divisions :

- Division Etudes et Planification ;
  - Division Suivi-Evaluation.
- ❖ La Division Etudes et Planification est chargée :
- De procéder aux études économiques relatives aux activités des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial ;
  - D'élaborer des projets de développement des infrastructures de transports et de transit ;
  - De procéder aux recherches nécessaires au développement des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial ;
  - De procéder à la planification des programmes et plans d'actions relatifs aux transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial.
- La Division Etudes et Planification comprend deux (2) sections :
- La section Etudes ;
  - La section Planification.
- ❖ La Division Suivi-Evaluation est chargée :
- D'assurer le suivi des projets, programmes et politiques de développement des transports routier, ferroviaire, maritime et fluvial ;
  - De procéder à l'évaluation des projets, programmes, notamment, par l'élaboration des stratégies, des schémas et des plans dans le domaine des transports.
- La Division Suivi-Evaluation comprend deux (2) sections :
- La Section Suivi ;

---

NB : Les appellations comme : DST (Division de la Sécurité du Transports), DEP (Division des Etudes et de la Planification), DOT (Division Organisation du Trafic), DPDT (Division de la Production des Documents de Transports), OT (L'Observatoire des Transports) sont datant de la Direction Nationale des Transports et ont été actualisé au passage à la Direction générale des transports dont vous ferez constat au cours de la lecture.

- La Section Evaluation.
- c) La Sous-direction de l'Organisation et de la Sécurité des Transports :
  - Elle est chargée du contrôle de l'exploitation des infrastructures de transport et de transit, du contrôle de la qualité des services de transports routier, fluvial, maritime et portuaire et d'initier les actions en faveur de la sécurité des transports.
  - ❖ La Sous-Direction de l'Organisation et de la Sécurité des Transports comprend deux (02) Divisions :
    - La Division Organisations des Transports ;
    - La Division Sécurité des Transports.
  - ❖ La Division Organisation des Transports est chargée :
    - de contrôler l'exploitation des infrastructures de transport et de transit relevant du patrimoine de l'Etat malien ;
    - de suivre l'évolution des tarifs des transports routier , ferroviaire , des coûts d'exploitation des véhicules routiers et ferroviaires ainsi que l'offre et la demande de transports routier et ferroviaire ; de préparer toutes mesures relatives à l'organisation des structures , au perfectionnement des méthodes de travail , à l'amélioration des relations humaines des services et de la qualité des prestations offertes au public dans le domaine des transports ;
    - de contrôler la qualité des services de transports routier et ferroviaire ;
    - de suivre l'évacuation des marchandises par route et par rail ;
    - de proposer et soutenir toute initiative visant à l'élaboration et à l'exécution des projets et programmes d'interconnexions ferroviaires sous régionales et régionales ; de fournir les statistiques dans le secteur des Transports transport.
  - La Division Organisation des Transports comprend deux (02) sections :
    - la Section Organisation des Transports terrestre et ferroviaire ;
    - la Section Organisation des Transports fluvial, maritime et transit portuaire.
  - ❖ Division Sécurité des Transports est chargée :
    - De suivre l'application des textes législatifs et réglementaires relatifs aux conditions de l'usage des voies ouvertes à la circulation publique et de la mise en circulation des véhicules routiers ;
    - D'élaborer les techniques d'arrimage, notamment pour les véhicules lourds de transport de marchandises ;
    - De procéder aux études détaillées d'accidents des véhicules lourds de transport routier ;

- De suivre la mise en œuvre des conventions de concession des services de fourniture des plaques d'immatriculation et du contrôle technique des véhicules routiers ;
  - De suivre les programmes et plans d'actions de sécurité des transports et de leur évaluation ;
  - De veiller au respect des normes de sécurité et d'exploitation dans la réalisation des infrastructures de transports ;
  - D'élaborer et de suivre les programmes officiels de formation en matière de conduite automobile et de sécurité routière ;
  - D'encadrer et d'assister les établissements d'enseignement de la conduite automobile ;
  - D'organiser les examens du brevet professionnel pour l'enseignement de la conduite automobile et de la sécurité routière ;
  - De délivrer les agréments des établissements d'enseignement de la conduite des véhicules routiers
  - De délivrer les licences d'exploitation des lignes ferroviaires.
- La Division Sécurité des Transports comprend deux (02) sections :
- la Section Etudes et Normes de Sécurité ;
  - la Section Prévention.

d) La Sous - direction de la Mobilité et de la Facilitation :

Elle est chargée d'élaborer les stratégies et plans pour assurer la mobilité et l'accessibilité durable et d'assurer le suivi et la coordination des divisions qui concourent à cette mobilité.

➤ La Sous - direction de la Mobilité et de la Facilitation comprend deux(02) Divisions :

- la Division Mobilité ;
  - la Division Facilitation.
- ❖ La Division Mobilité est chargée :
- de réaliser des enquêtes sur la mobilité et d'élaborer des outils de modélisation afin d'anticiper les besoins futurs de déplacement ;
  - de définir les lignes et de proposer des réseaux de transports publics à exploiter afin de permettre un meilleur maillage du territoire et de faciliter la mobilité ;
  - d'identifier les contraintes et sujétions de service public et les compensations financières éventuelles y afférentes à allouer aux exploitants des services de transport public ;
  - de mettre en œuvre des programmes d'investissement en matière de mobilité liés au transport public urbain, notamment les couloirs réservés aux transports collectifs par bus les infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs et installations terminales et de

correspondance entre les différents modes de transport public dans le respect de la subsidiarité avec les collectivités concernées ;

- D'élaborer et de mettre en œuvre les plans de circulation et de stationnement d'intérêt national ;
- D'initier des projets concourant à mobilité urbaine périurbaine et rurale de porter assistance à toute initiative concourant l'amélioration de la fluidité du trafic
- La Division Mobile comprend deux (02) sections :
  - la Section Prospection et Partenariat
  - la Section Assistance et Expertise.
- La Division Facilitation est chargée :
  - de coordonner les services de l'ensemble des modes de transport public et de développer des mesures visant à favoriser l'inter modalité ;
  - d'initier des programmes de formation au bénéfice des agents des Collectivités urbaines ;
  - d'aménager et d'organiser la gestion des gares routières, des parkings et des terminus d'intérêt national
  - d'aménager et d'organiser la gestion des aires de repos d'intérêt national
  - de suivre les projets concourants à la mobilité urbaine périurbaine et rurale
  - d'initier et de mener toute action de réduction des tracasseries et pratiques illicites.
- La Division Facilitation comprend deux (02) sections :
  - la Section Fluidité du trafic ;
  - la Section Suivi du trafic.

e) La Sous - direction des Documents de Transport et de l'Informatique :

Elle est chargée de veiller à l'enregistrement des documents de transport, d'assurer le service aux usagers et l'organisation de la gestion des archives et de la base de données informatiques.

- La Sous - direction des Documents de Transport et de l'Informatique comprend quatre (04) divisions :
  - la Division Immatriculation des véhicules routiers ;
  - la Division Permis et Autorisation de Conduire :
  - la Division Autorisation de Transport ;
  - la Division de l'Informatique et de la Documentation.
- La Division Immatriculation des véhicules routiers est chargée :
  - de tenir les registres d'immatriculation des véhicules dans la série normale ;

- de délivrer les plaques d'immatriculation ;
- de procéder à l'enregistrement des véhicules dans le pare de l'Etat et sous les régimes spéciaux.
- de procéder aux expertises et aux contrôles techniques des véhicules ;
- de tenir les registres des opérations secondaires de carte grise, notamment la mutation, renouvellement et duplicata ;
- de veiller au respect des normes en matière de réception technique par type des nouveaux véhicules
- d'examiner les demandes de transformation et de régularisation des véhicules.
- La Division Immatriculation des véhicules routiers comprend trois (03) sections :
  - la section Immatriculation en série normale
  - la Section Immatriculation des véhicules de l'État et des Régimes spéciaux.
  - La Section Operations secondaires de cartes grises.
- Division Permis et Autorisation de Conduire est chargée :
  - de tenir les registres pour les nouvelles délivrances de permis et autorisations de conduire ;
  - de tenir les registres pour les opérations secondaires de permis et d'autorisation de conduire, notamment les renouvellements, extension et duplicata.
- La Division Permis et Autorisation de Conduire comprend deux (02) sections :
  - la Section Nouvelles Délivrances ;
  - la Section Operations Secondaires.
- La Division Autorisation de Transport est chargée :
  - de tenir les registres des Cartes professionnelles de Transporteur routier et des autorisations d'importation des véhicules ;
  - de produire les statistiques du parc actif.
- La Division Autorisation de Transport comprend deux (2) sections :
  - la Section Autorisation d'importation ;
  - la Section Cartes de transport et Cartes professionnelles de Transporteur routier.
- La Division Informatique et Documentation est chargée :
  - d'élaborer et de mettre en œuvre le programme d'informatisation de la Direction générale ;
  - d'assurer l'extension spatiale du réseau informatique au niveau national et dans les ports de transit ;

- d'assurer la transposition de la réglementation et de la procédure de traitement des documents de transport ;
  - d'assurer la sûreté, l'intégrité et la confidentialité des données en réseau ;
  - de centraliser, de traiter et de diffuser les données statistiques ; d'assurer l'interconnexion du réseau informatique de la Direction générale avec ceux des autres services concernés ;
  - de suivre et d'intégrer les technologies de l'information et de la communication dans l'exécution du service ;
  - de veiller à la mise à jour des bases de données au niveau de toutes les structures informatisées du service ;
  - de veiller au bon fonctionnement du système informatique ;
  - de centraliser et de conserver les archives des permissions et autorisation de conduire, des certificats d'immatriculation et des autorisations de transport ;
  - d'organiser et de gérer les archives de la Direction générale ;
  - de gérer, de maintenir et d'exploiter la base de données nationale des documents de transport ;
  - de produire les documents de transport.
  - de suivre et d'assurer l'entretien courant de l'ensemble du matériel informatique et du bon fonctionnement des logiciels ;
  - d'assurer la gestion et la mise à jour du site web ;
  - d'assister les agents à l'utilisation des outils informatiques.
- La Division Informatique et Documentation comprend deux (02) sections :
- la Section Informatique
  - la Section Archivage.
- f) La Sous - direction de la Réglementation des Accords et Conventions et du Contentieux : Elle est chargée d'élaborer et d'appliquer la réglementation, de veiller à l'application des accords et conventions en matière de transport et de transit et de suivre les dossiers contentieux.
- La Sous - direction de la Réglementation des Accords et Conventions et du Contentieux comprend deux (02) Divisions :
- la Division Réglementation, Accords et Conventions ;
  - la Division Contentieux.
- La Division Réglementation, Accords et Conventions est chargée :

- d'élaborer et de veiller à l'application des textes législatifs et réglementaires en matière de transport et de transit ;
- de veiller à l'application du droit communautaire dans le domaine des transports ;
- de veiller à l'application des accords et conventions.

La Division Réglementation, Accords et Conventions comprend deux sections :

- la Section Réglementation ;
  - la Section Accords et Convention Réglementation
- La Division Contentieux est chargée :
- d'initier et de suivre les procédures de règlement non juridictionnelles impliquant la Direction ;
  - d'instruire les dossiers contentieux intéressant la Direction ;
  - de suivre les affaires contentieuses de la Direction auprès du service du contentieux de l'Etat.
- La Division Contentieux comprend deux (02) sections :
- la Section Affaires précontentieuses ;
  - la Section Affaires contentieuses.

g) Section de l'élaboration de la politique de service :

Sous l'Autorité du Directeur général, les Sous directeurs préparent les études techniques, les programmes d'actions concernant les matières relevant de leur secteur d'activités procèdent à l'évaluation périodique des programmes mis en œuvre et contrôlent l'activité de leurs divisions respectives.

Les Chefs de Division fournissent à la demande des Sous - directeurs les éléments d'information indispensables à l'élaboration des études et des programmes d'actions procèdent à la rédaction des directives et instructions concernant leurs secteurs d'activités

Les Chefs de Section préparent les études, programmes, directives et instructions sur la base des informations fournies par les chargés de dossiers.

Les Sous - directeurs et le Chef de Bureau Accueil Orientation Communication sont nommés par arrêté du ministre chargé des Transports, sur proposition du Directeur général des Transports.

Les Chefs de Division sont nommés par décision du ministre chargé des Transports.

Les Chefs de Section sont nommés par décision du Directeur général

## DE LA COORDINATION ET DU CONTROLE DE LA MISE EN CEUVRE

L'activité de coordination et de contrôle de la Direction générale des Transports s'exerce sur les services rattachés, extérieurs, régionaux et subrégionaux ci - après :

- l'Observatoire des Transports ;
- les Entrepôts maliens dans les ports de transit ;
- les Directions régionales des Transports terrestres et fluviaux ;
- les Subdivisions des Transports terrestres et fluviaux.

L'activité de coordination et de contrôle s'exerce par :

- un pouvoir d'instruction préalable portant sur le contenu des décisions à prendre et des activités à mener ;
- un droit d'intervention a posteriori sur les décisions, consistant en l'exercice du pouvoir d'approbation, de suspension, de réformation ou d'annulation.

## DISPOSITIONS FINALES

Le présent décret abroge les dispositions du Décret n ° 05-193 / P - RM du 19 avril Transports terrestres, maritimes et fluviaux. 2005 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction nationale des Transports terrestres, maritimes et fluviaux.

Un arrêté du ministre chargé des Transports fixe, en tant que de besoin, le détail de fonctionnement de la Direction générale des Transports.

### 1.2. SONEF MALI : Historique, Missions et Statut Juridique

#### 1.2.1. Historique :

La Sonef Mali d'où le sigle Société Nema et Frères est une Société à Responsabilité Limitée (S.A.R.L) de transport public de voyageurs créée par Monsieur Nema en 2006 à Bamako (Mali).

A ses débuts, elle comptait dans son parc automobile deux bus et faisait du transport de personnes uniquement sur l'axe Bamako-Gao une zone à ces temps difficile d'accès due au manque d'infrastructures routières mais la Société Nema a tenu jusqu'au jour d'aujourd'hui et dessert toute l'Afrique de l'Ouest en matière de transport public de voyageurs et de marchandises.

#### 1.2.2. Missions et Objectifs

La Société dans son évolution s'est fixée des missions et des objectifs bien spécifiques qui sont :

- ✓ Augmenter encore plus le confort ;
- ✓ Fidéliser sa clientèle ;
- ✓ La lutte contre la pauvreté ;
- ✓ L'amélioration des conditions de vie des populations ;
- ✓ La facilitation de l'accès des populations aux infrastructures essentielles ;
- ✓ La promotion de la bonne gouvernance.

La Sonef Mali a pour objectif :

- Assouvir les demandes des personnes et biens en matière de transport ;
- Transporter le plus de personnes possibles ;
- Améliorer la qualité du transport à un haut niveau ;
- Contribuer à l'entretien des infrastructures routières ;
- Etre une société entièrement cosmopolite ;
- Desservir d'autres pays d'Afrique en dehors de l'Ouest.

### 1.2.3. Statut juridique de la société Sonef

La situation juridique de la Sonef porte des zones d'ombres. Cependant, d'après les textes fondamentaux dont la convention de concession et le cahier de charge, montrent que la Sonef Mali est une société à responsabilité limitée avec un statut privé.

## Section 2 : Organisation et ressources de la Sonef

### 2-1- Organisation

La SONEF est une entreprise familiale et en plus une Société à Responsabilité Limitée administrée par un Président Directeur Général. Le PDG désigne parmi ses membres un Administrateur Directeur Général chargé de la gestion courante de l'entreprise. La Direction Générale est assistée dans ses différentes missions par un ensemble de services couvrant toutes les activités de la Sonef dont des services techniques et des services dits de support.

Le PDG de la Sonef a mis à la tête un directeur en la personne de Mohamed Mahmoud Ould Oumar.

La société, elle est constituée de différents départements disposés comme suit au sein de celle-ci : la Direction générale, le service administratif et comptable, le service technique, le service informatique, le service d'exploitation, le service des escales, le service des ressources humaines, le service assainissement

- La Direction Générale : sous l'autorité du Directeur Général, elle se donne pour mission d'une part de mettre en place toutes les politiques appliquées au niveau des différents

services de l'entreprise et d'autre part du contrôle de l'application, elle est chargée d'assurer le développement et la pérennité de la société.

Activités principales :

- ✚ Concevoir et conduire la politique générale de la société à court, moyen et long terme ;
  - ✚ Veiller à la croissance rentable et au renforcement de l'image de l'entreprise ;
  - ✚ Evaluer et contrôler les performances individuelles et collectives des différentes unités ;
  - ✚ Faire respecter les contraintes légales et économiques liées au transport ;
  - ✚ Valider le plan marketing sur la base des objectifs globaux ;
  - ✚ Veiller à l'équilibre financier de la société ;
  - ✚ Assurer au personnel des conditions de travail reconnues satisfaisantes et des possibilités d'évolution de carrières ;
  - ✚ Faire périodiquement un compte rendu de la situation technique, administrative et financière de la société ;
  - ✚ Garantir aux actionnaires une satisfaction durable par une qualité irréprochable de l'offre de service.
- Le Service Administratif et Comptable : il a pour mission de s'occuper de la gestion financière et comptable notamment de la gestion de la trésorerie c'est-à-dire l'enregistrement des opérations courantes de la société (encaissement, décaissement) ;
  - Le Service Technique : ce service est sous la supervision directe du Directeur Général, il est chargé de conseiller le directeur général sur toutes les questions techniques, mettre en place et gérer une organisation technique répondant à la stratégie globale de l'entreprise.
  - Le Service Informatique : chargée d'analyser les besoins d'automatisation de l'entreprise, de la conception et du développement d'applications d'informatiques. Elle forme le personnel et met en place des logiciels modernes pour la bonne marche de la société.
  - Le service d'exploitation : chargé de planifier, organiser, coordonner et contrôler l'exploitation des réseaux conformément à l'orientation stratégique de l'entreprise, il est aussi sous l'autorité directe du Directeur Général.

Ses principales activités sont :

- ✚ Organiser, superviser et coordonner l'ensemble des activités ;
- ✚ Conseiller le directeur général sur toutes les questions relatives au transport public ;
- ✚ Evaluer et identifier les besoins de formation et former ses collaborateurs ;

- ✚ Veiller au respect des ratios et normes d'exploitation et à l'élaboration des tableaux de bord périodiques ;
- ✚ Mettre en place une organisation de l'exploitation capable de prendre en charge le transport de voyageurs ;
- ✚ Veiller à la fiabilité des données statistiques recueillies au niveau des réseaux ;
- ✚ Veiller au respect des conventions de transport.

Le chef de division méthode, le chef de division trafic, le chef de division contrôle trafic, le chef de division des ressources humaines, ceux-là sont des collaborateurs directs.

- Chef de division méthode : Sous tutelle du directeur de l'exploitation, il est chargé de superviser et de valider les études liées à l'exploitation, de planifier, de coordonner et de contrôler toute l'activité de confection des horaires d'exploitation des véhicules et se charge de confier le véhicule à l'équipe adéquate, de collecter et d'analyser les statistiques liés à l'exploitation.

Ses Principales activités sont :

- ✓ élaborer les tableaux de bord périodiques de la direction de l'exploitation ;
- ✓ procéder aux différentes études nécessaires à l'amélioration de l'offre de transport ;
- ✓ concevoir les horaires de transport et optimiser les ressources nécessaires à leur exécution.
- Chef de division trafic : Il est sous l'autorité directe du directeur d'exploitation, le chef de division trafic coordonne, supervise la plupart des mouvements du personnel de l'exploitation et des véhicules mis à sa disposition.

Ses principales missions sont :

- ✓ exécuter le système de transport défini par le directeur de l'exploitation,
- ✓ s'assurer de l'exécution correcte des horaires dans les réseaux,
- ✓ veiller au respect de la discipline, des horaires et des normes de travail.
- ✓ gérer le personnel placé sous sa responsabilité,
- ✓ analyser les réponses aux demandes d'explication et rédiger les projets de sanctions en relation avec les chefs de bureau de la division ;
- ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités
- ✓ participer à l'analyse des rapports avec la division méthodes,
- ✓ exploiter les journaux de gare et autres rapports
- ✓ veiller à l'amélioration de l'offre de service et à l'application des techniques d'exploitation.
- ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités.

Il a comme collaborateur direct, le coordonnateur du Trafic, le Chargé des Services Spéciaux, Le chef du bureau lancement.

- **Coordonnateur trafic** : ce coordonnateur est sous l'autorité directe du chef de division Trafic, le Coordonnateur du Trafic assiste le Chef de la Division dans la coordination, la supervision et le contrôle de l'exécution du système de transport en tenant compte de l'offre de transport, de la demande, des mouvements du personnel du Réseau public et des bus mis à la disposition du Trafic. Ses principales activités sont :
  - ✓ coordonner le système de transport du réseau public ;
  - ✓ veiller au suivi de l'exécution correcte des horaires dans les réseaux ;
  - ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités ;
  - ✓ exploiter les journaux de gare et autres rapports ;
  - ✓ veiller à l'amélioration de l'offre de service et à l'application des techniques d'exploitation ;
  - ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités.
- **Chargé des services spéciaux** : il est également sous l'autorité directe du chef de division Trafic, le Chargé des Services Spéciaux, supervise et contrôle la qualité de service et l'ensemble des mouvements du personnel des services spéciaux (hors réseau public) et des bus mis à sa disposition des services spéciaux.

Ses principales activités sont :

- ✓ exécuter correctement les engagements de Sonef en vers ses partenaires (conventions, prestations ponctuelles, ...)
- ✓ s'assurer de l'exécution correcte des horaires dans les réseaux SP,
- ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités.
- **Le chef du bureau lancement** : il est également sous l'autorité directe du chef de division Trafic, il est chargé de gérer le matériel mis à la disposition de l'exploitation, de faire le lancement des bus dans le réseau et de veiller à la régularité et à la discipline du personnel roulant dans les dépôts à leurs heures de service. Ses Principales missions sont :
  - ✓ s'assurer de la disponibilité des outils de travail dans les bus et dans les gares ;
  - ✓ appliquer les consignes de travail ;
  - ✓ gérer le personnel roulant et les services spéciaux ;
  - ✓ assurer le suivi des véhicules du réseau public (pannes, accidents...)
  - ✓ superviser le lancement des bus ;
  - ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités

- ✓ analyser et corriger les documents de gares ;
- ✓ veillez à la sortie normale des véhicules
- ✓ contrôler quotidiennement les fiches de mise à disposition ;
- ✓ s'assurer de la rentrée effective de tous les véhicules ;
- ✓ veiller au suivi des véhicules programmés pour l'entretien ;
- ✓ assurer le suivi des véhicules en détresse dans le réseau ;
- ✓ veiller sur la disponibilité des moyens de communication, du matériel d'exploitation et sur la fonctionnalité de l'habillage du réseau
- Chef division contrôle trafic : Sous la supervision du directeur de l'exploitation, il est chargé d'organiser, de coordonner et de contrôler les activités des bureaux placés sous son autorité.

Ses principales activités sont :

- ✓ planifier les actions de contrôle voyageurs ;
- ✓ planifier les actions de lutte contre la fraude
- ✓ assurer la gestion des relations avec les autorités de police ;
- ✓ contrôler l'exécution de l'offre de service ;
- ✓ participer à l'amélioration des offres de service ;
- ✓ contrôler le respect des consignes de travail dans le réseau ;
- ✓ contrôler la fonctionnalité de l'habillage du réseau ;
- ✓ veiller à l'application correcte des techniques d'exploitation ;
- ✓ participer à la planification du personnel ;
- ✓ participer à l'identification des besoins de formation de son personnel et contribuer à leur formation ;
- ✓ gérer les chefs de lignes ;
- ✓ recevoir et exploiter les comptes rendus des chefs de lignes ;
- ✓ analyser les données recueillies ;
- ✓ mettre à jour les statistiques mensuelles collectées dans le réseau ;
- ✓ élaborer des rapports périodiques d'activités sur l'état des différentes lignes ;
- ✓ proposer des modifications d'horaires ;
- ✓ surveiller la qualité de l'exécution de l'offre ;
- ✓ élaborer les rapports périodiques d'activités.
- Chef de division des ressources humaines : Sous la supervision administrative du directeur de l'exploitation, il est chargé de l'administration du personnel au sein de celle-ci.

- Le Services des escales : En tête nous avons le chef d'escale qui coordonne les différentes escales que les véhicules auront à faire au cours du voyage et programme le temps qu'il va falloir y mettre.
- Le Service des Ressources humaines : il a pour mission non seulement d'acquérir les ressources humaines de qualité, mais aussi et surtout de définir les politiques en matière de gestion des ressources humaines dans l'optique de développer et de fidéliser le capital humain.
- Le Service assainissement : la société s'est permis de créer ce service pour assainir ses véhicules le plus régulièrement possible et ne se limite pas qu'à cela, elle fait aussi dans le social en s'investissant dans les communes où sont situés ses différentes gares.

## 2-2. Objet social :

La société Nema et Frères a pour objet social :

- ✓ tous types de transport international par voie terrestre de toute nature, de voyageurs, de marchandises ;
- ✓ la mise en place, l'exploitation et l'organisation de circuits pour le transport des voyageurs et tous services nécessaires au transport du client de son point d'origine à son point de destination ;
- ✓ l'acquisition, la location et la vente de moyens de transport ;
- ✓ l'importation, l'exportation, la consignation, l'emmagasiner, l'achat, la vente, le commerce en général de tous types de véhicules,
- ✓ la location de véhicules automobiles ;

## 2-3. Ressources matérielles :

La Sonef Mali possède et exploite sa propre ligne de bus reliant l'Afrique de l'Ouest. Elle dispose dans les environs de la soixantaine de bus.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Information donnée vaguement et non précisée par la société

## **CHAPITRE II : MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE DES RÉSULTATS**

Section 1 : Outils de collecte de données et Technique d'analyse.

Dans ce chapitre nous allons retracer les démarches effectuées lors de nos différentes recherches

1-Méthodologie de la recherche : Pour bien faire ces dernières recherches, nous avons pris en compte une méthodologie qui est répartie en trois phases différentes :

- ◆ La recherche documentaire
- ◆ Le questionnaire
- ◆ Guide d'entretien

1-1. Délimitation du champ de l'étude :

Le cadre de notre étude aura pour référence, le secteur du transport routier de voyageurs du Mali ; plus particulièrement le service de la SONEF Mali (Société Nema Et Frères) spécialisée dans le transport public de voyageurs et préconisé des solutions conformément aux réponses à notre questionnaire

1-2-Technique d'investigation : Pour mener à bien nos recherches, nous avons multiplié nos contacts sur le terrain avec le personnel de la direction générale des transports (DGT) et celui de la Sonef Mali en particulier, ainsi nous avons procédé à des travaux d'enquêtes qui ont été menés grâce avec la bonne collaboration des agents de la DGT, du personnel et des usagers du service de la Sonef Mali.

1-3-Indicateurs : Nous avons utilisé des indicateurs qui sont d'ordre qualitatif et quantitatif, ils sont à la base essentiellement fait sur des sources primaires, à savoir des enquêtes et guide d'entretien, ainsi que des thèmes liés à la bonne exploitation et une bonne gestion du transport routier. Certains seront par la suite quantifiés pour une meilleure utilisation et sont les suivants :

- ◆ La sécurité : c'est la sécurité des personnes et de leurs bien à bord du bus, elle a comme indicateurs principaux la quantification du manque de celle-ci et du vol durant le voyage.
- ◆ L'accessibilité : facilité de l'accès des populations au transport ferroviaire. En se référant au coût supporté de celui-ci. Il est constaté que le vol des affaires appartenant à la clientèle est assez fréquent au cours des voyages nocturnes.
- ◆ L'environnement :

Les bus grâce aux infrastructures relie plusieurs villes (C'est-à-dire font des escales) du Mali et aussi des pays de la sous-région : SEGOU, SIKASSO, BLA, KOUTIALA, SAN, SEVARE, DOUMENTZA, BONI, HOMBORI, GOSSI, ANSONGO, LABBEZANGA, DIEMA, BEMA,

NIORO, DIANCOUNTE, KAYES, DIBOLI, SEGUELA, GOGUI, BOUGOUNI, ZEGOUA, GAO, KOURY et nous avons aussi les lignes internationales qui sont : SONEF BAMAKO, SONEF BOBO, SONEF DAKAR, SONEF GAO, SONEF NIAMEY, SONEF KAOLACK, SONEF NOUAKCHOTT, SONEF OUAGA, SONEF ABIDJAN, SONEF BOUAKE, SONEF YAMOOUSSOKORO, SONEF OUANGOLO. Ces quatre villes (GAO, HOMBORI, ANSONGO, GOSSI) se situent en plein désert ou les températures peuvent descendre jusqu'à 6 ou 7 degrés en hivers, et monter jusqu'à 50 degrés en été. Les précipitations y sont très rares (le pluviomètre ne dépasse guère les 50mm/ an), et on peut rester plusieurs années sans aucune goutte de pluie et en plus de cela ces villes sont des zones de guerre. Malgré l'hostilité de la vie dans ce désert, qui ne compte que quelques points d'eau, dont la plupart est saumâtre- pour ne pas dire impropre à la consommation humaine, une population d'environ trois milliers de personnes a de tout temps vécu par là. Bravant ainsi toutes les hostilités de la nature. Ces populations nomades sont en éternel mouvement à la recherche soit de l'eau pour elles-mêmes et leurs bêtes, soit des pâturages pour les derniers.

D'autre part le service de la Sonef Mali en charge du transport et/ou de l'acheminement de voyageurs prévoit de la place pour les marchandises des petits commerçants desservant ces localités. C'est donc dire que le routier a non seulement désenclavé une grande partie du pays, mais mieux encore il a créé une vie acceptable là où elle était pénible.

Les conditions de travail : Elles sont une composante à part entière de la sécurité et de la qualité de service fourni. En effet, tous ces qualificatifs sont basés sur la performance des hommes. Un homme dans de bonnes conditions de travail est plus enclin à donner le meilleur de lui-même. Ainsi, le nombre d'heures travaillées tout au long des itinéraires suivis et les différentes énumérations relatives à l'activité exercée seraient des indicateurs permettant de détecter les défaillances du système étudié.

La méthode qualitative : Elle renvoie à une méthode de recherche par l'observation et qui traite des données qui sont difficilement quantifiables. De cette méthode les techniques utilisées sont les suivantes :

- ◆ La recherche documentaire : elle consiste à collecter des données informatives grâce à l'étude de document existant dans la structure.
- ◆ Les entrevues : il s'agit d'une technique d'investigation par laquelle, on recueille des informations de vive voix auprès du personnel de l'entreprise en échangeant directement avec eux.

La méthode quantitative : c'est une recherche qui se fonde sur des outils d'analyse mathématique et statistique, en vue de décrire des phénomènes dont les résultats sont souvent exprimés sous forme de donnée chiffrée. La technique utilisée ici a été de réaliser un questionnaire sur un échantillon de la clientèle de la structure.

Section 2 : Présentation des résultats et vérification des hypothèses :

2-1-Présentation des résultats : Dans cette partie du travail, nous allons présenter les différents résultats obtenus issus de notre questionnaire, guide d'entretien et aussi la recherche documentaire sur l'Impact de l'insécurité sur le transport routier de voyageurs : cas de la SONEF Mali.

2-2-Analyse et interprétation par hypothèse de recherche :

➤ Hypothèse 1 : Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays impactent considérablement l'activité de transport au Mali

Ainsi, pour procéder à une vérification de cette hypothèse, nous allons nous appuyer sur les réponses eues grâce à un questionnaire que nous avons défini à l'avance et qui est destiné à une population de 50 personnes dont : 10 experts en transport, 30 transporteurs, 5 convoyeurs et 5 apprentis transporteur.

Tableau 2 : Résultats du questionnaire

| Question 1 : Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays ont-elles un impact sur l'activité de transport au Mali ? |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Oui                                                                                                                                   | 90% |
| Non                                                                                                                                   | 10% |

| Question 2 : Quelle impression avez-vous du niveau d'insécurité au Mali ? |     |
|---------------------------------------------------------------------------|-----|
| Très élevé                                                                | 50% |
| Élevé                                                                     | 30% |
| Moins élevé                                                               | 20% |

| Question 3 : La sécurité est-elle perspective sur les différentes routes reliant Bamako aux autres régions du Mali ? |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Oui                                                                                                                  | 25% |
| Non                                                                                                                  | 75% |

Graphique 1 : Conditions sécuritaires et instabilité politique du pays

Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays ont-elles un impact sur l'activité de transport au Mali ?

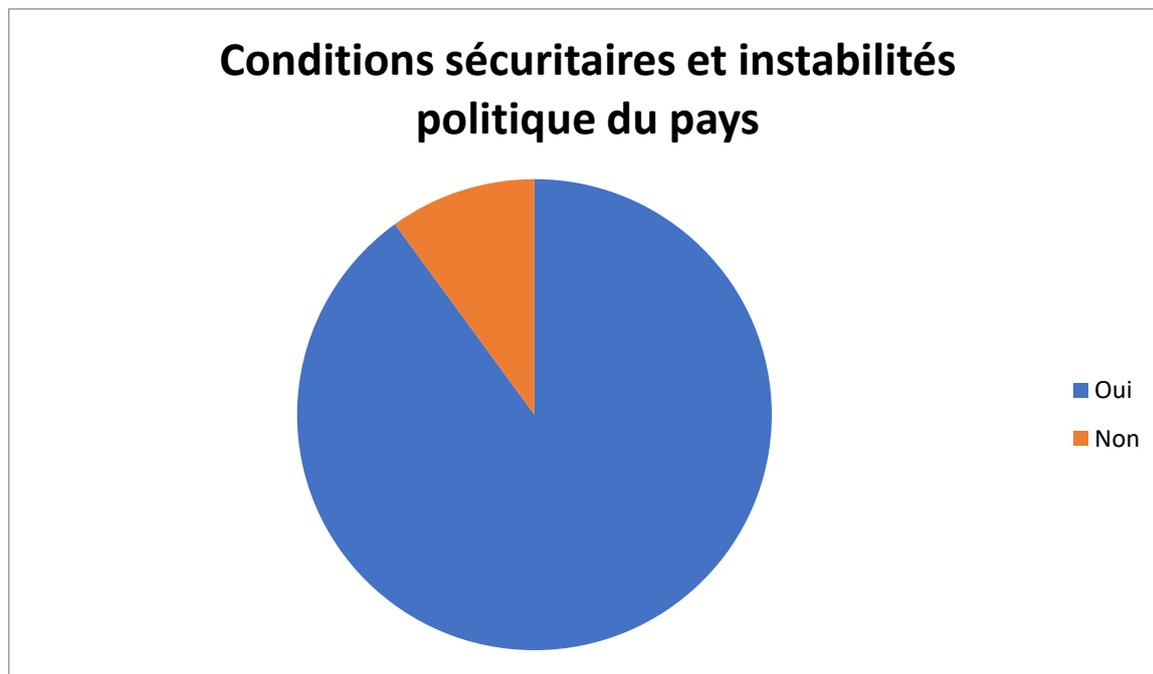


Figure 1 : Conditions sécuritaires et instabilité politique du pays

Concernant ce graphique sur la question portant sur les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays qui auraient un impact sur l'activité de transport au Mali, nous avons 90 % de la population donnée qui l'affirment contre 10 % qui l'infirmement.

Graphique2 : Insécurité au Mali

Quelle impression avez-vous du niveau d'insécurité au Mali ?

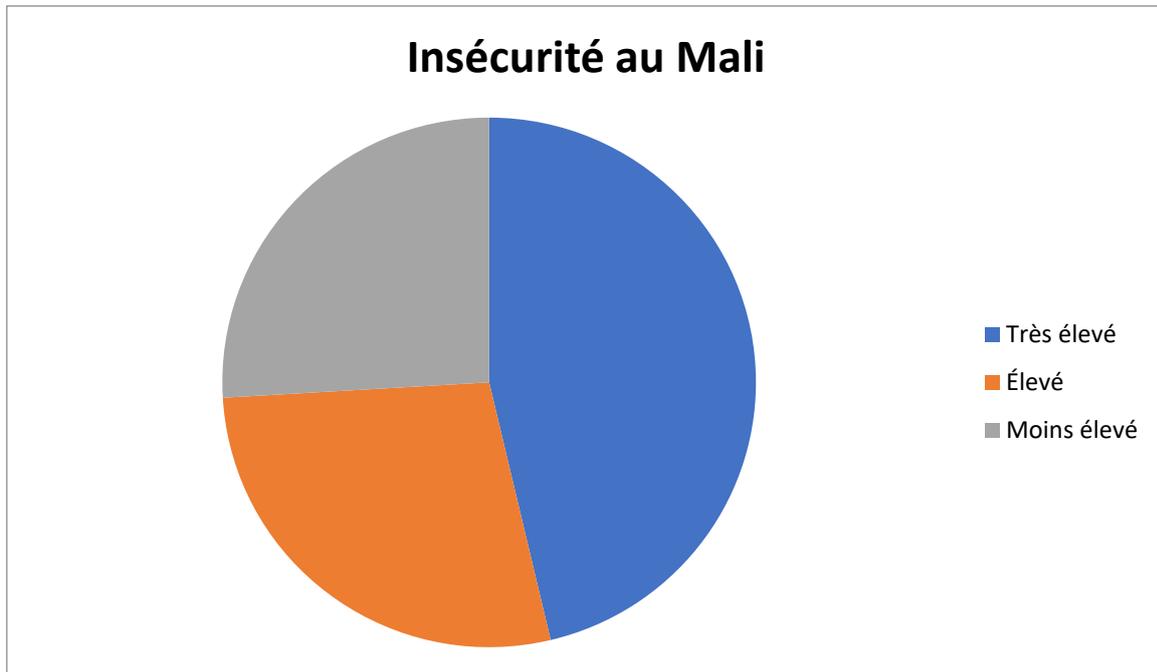


Figure 2 : Insécurité au Mali

Selon les réponses données, nous avons 50 % de la population donnée faisant l'affirmation d'une insécurité allant de (20 % moins élevé à 30 % élevé) contre une infirmation de 50 %.

Graphique 3 : Sécurité sur les différents corridors

La sécurité est-elle perspective sur les différentes routes reliant Bamako aux autres régions du Mali ?

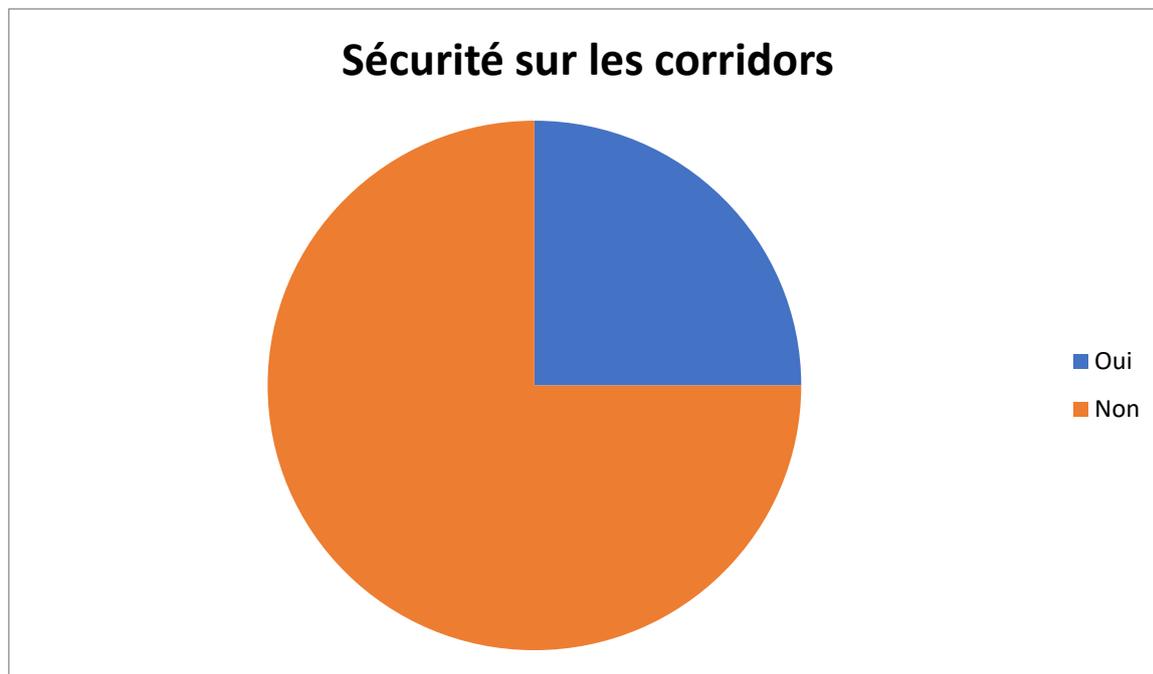


Figure 3 : Sécurité sur le trajet routier

Selon les réponses données, nous avons 25 % des agents de transport interrogés qui affirment qu'il existe une sécurité contre 75 % qui infirment qu'il n'y a aucune sécurité sur les différentes routes reliant Bamako aux autres régions du Mali.

- Hypothèse 2 : La gestion actuelle de la flotte de véhicules est à l'origine des mauvais résultats enregistrés par l'entreprise.

Dans l'objectif de vérifier notre deuxième hypothèse, nous avons établis un questionnaire sur lequel nous allons faire une synthèse. Ce questionnaire est administré sur population composée de 100 personnes dont 80 passagers et 20 employés de l'entreprise.

Tableau 3 : Résultats du questionnaire

| Question 1 : Quelle impression avez-vous du transport proposé par la Sonef ? |      |
|------------------------------------------------------------------------------|------|
| Démotivant                                                                   | 60 % |
| Motivant                                                                     | 20 % |
| Neutre                                                                       | 20 % |

| Question 2 : Comment trouvez-vous le confort dans les bus ? |      |
|-------------------------------------------------------------|------|
| Très bon                                                    | 60%  |
| Bon                                                         | 35 % |
| Moyen                                                       | 5%   |
| Passable                                                    | -    |

| Question 3 : Comment trouvez-vous la durée du voyage ? |      |
|--------------------------------------------------------|------|
| Assez longue                                           | 60%  |
| Longue                                                 | 25 % |
| Pas longue                                             | 15 % |

|                                                                       |      |
|-----------------------------------------------------------------------|------|
| Question 4 : Les horaires de départ et d'arrivée sont-ils respectés ? |      |
| OUI                                                                   | 18 % |
| NON                                                                   | 82 % |

|                                                                                                   |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Question 5 : Comment trouvez-vous les conditions de sécurité à bord du bus et pendant le voyage ? |     |
| Mauvaises                                                                                         | 57% |
| Bonnes                                                                                            | 25% |
| Très bonnes                                                                                       | 18% |

|                                                                             |      |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|
| Question 6 : Que pensez-vous du coût du transport sur l'axe Bamako- Dakar ? |      |
| Très couteux                                                                | 20 % |
| Couteux                                                                     | 10 % |
| Pas couteux                                                                 | 70 % |

| Question 7 : Comment trouvez-vous les conditions d'accès au bus ? |      |
|-------------------------------------------------------------------|------|
| Très bonnes                                                       | 20%  |
| Bonnes                                                            | 35 % |
| Difficiles                                                        | 45%  |

| Question 8 : Rencontrez-vous des problèmes lors de votre voyage dans le bus ? |        |
|-------------------------------------------------------------------------------|--------|
| NON                                                                           | 83,6 % |
| OUI                                                                           | 16,4 % |

Graphique 4 : Offre de Transport de la société

Quelle impression avez-vous du transport proposé par la Sonef ?

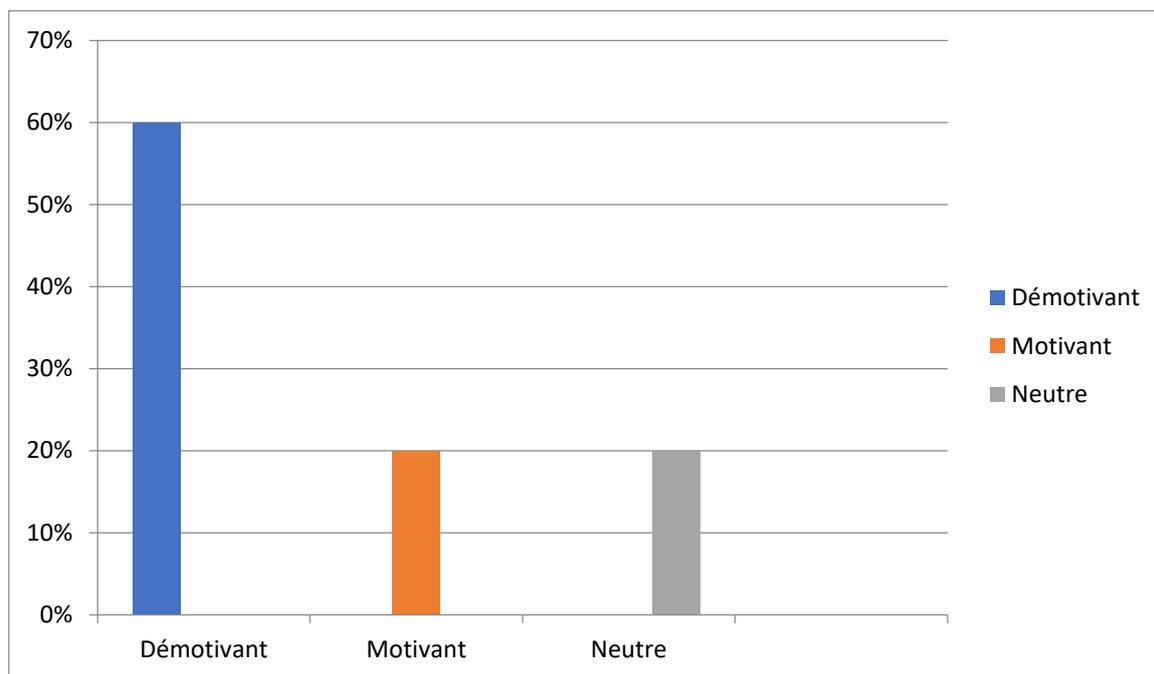


Figure 4 : Proposition du transport

Ce graphique renseigne que 60 % des personnes interrogées disent que la proposition de transport de la société est démotivante contre 20 % qui estiment que celle-ci est motivante et une proportion de 20 % reste neutre.

Graphique 5 : Le confort des bus

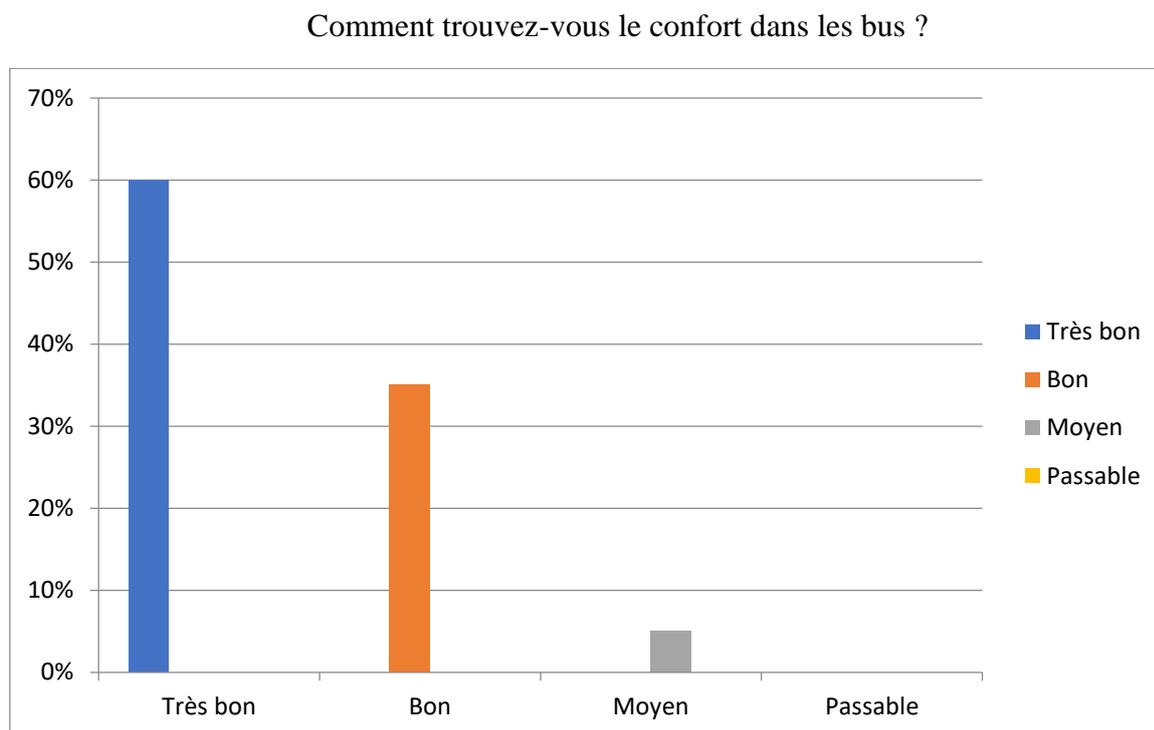


Figure 5 : Confort des bus

Après analyse de ce graphique fort est de constater que 95 % des personnes interrogées trouvent un bon confort au sein du bus dont (60 % très bon à 35 % bon) contre 5 % trouvant que c'est le contraire, cela nous montre à quel point le transport routier est confortable, en effet les quelques sièges qu'il y a dans les bus voyageurs sont très nombreux, ils sont au nombre de 60 donc le transport se fait en conséquence.

Graphique 6 : Le temps de voyage

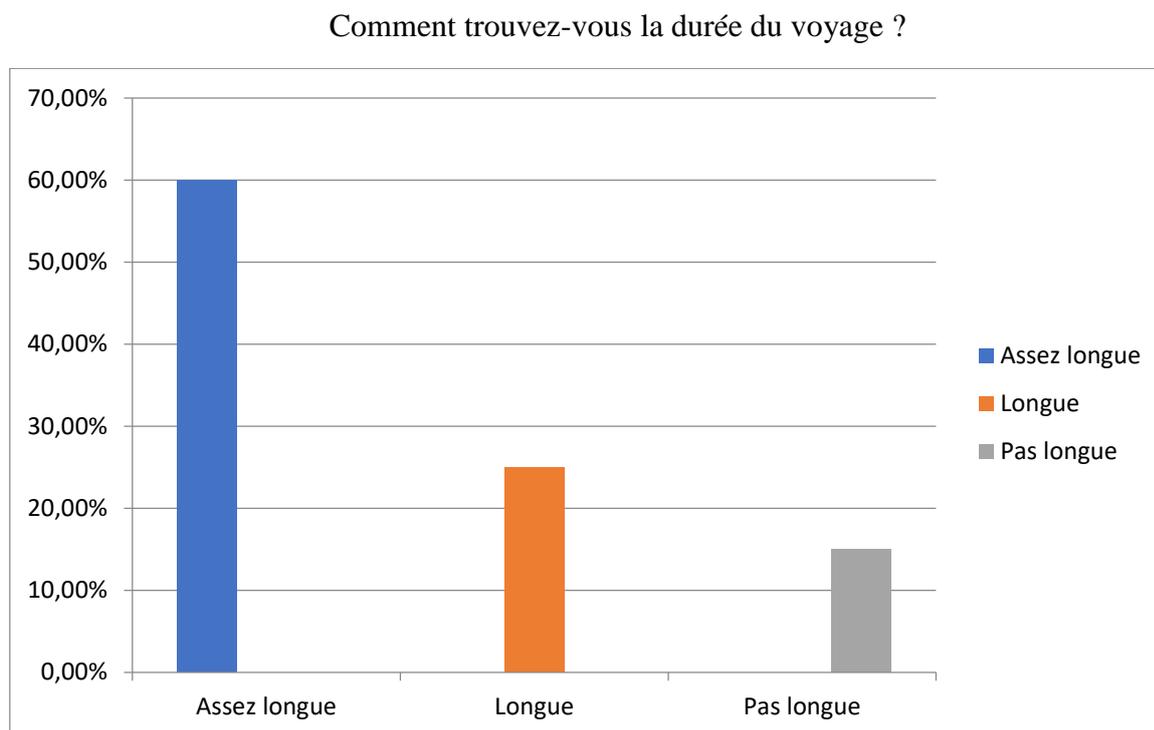


Figure 6 : temps de voyage

Selon les réponses données aux questions posées aux usagers de la SONEF, il apparaît clairement que 85 % trouvent que la durée du voyage est longue, dont (60 % assez longue à 25 % longue) contre 15 % qui infirment la réponse précédente.

Graphique 7 : Les horaires de départ et d'arrivée

Les horaires de départ et d'arrivée sont-ils respectés ?

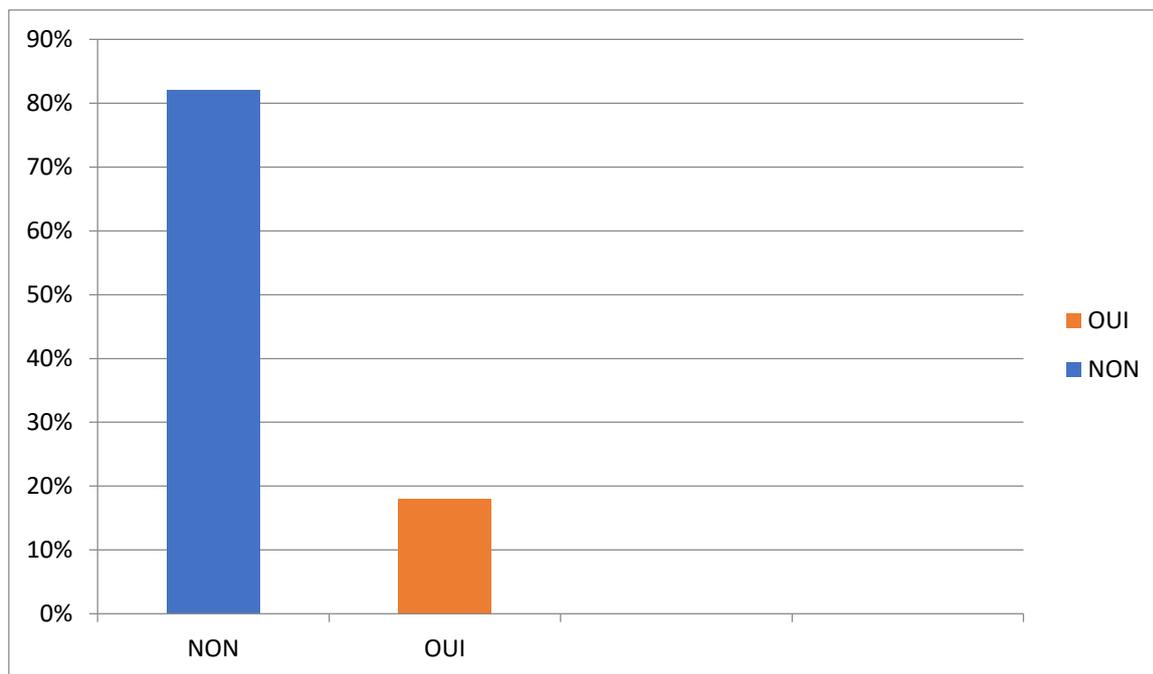


Figure 7 : horaires de départ et d'arriver

Ce graphique tend à informer sur les réponses obtenues à la question sur le respect des horaires de départ et d'arrivée. Cela dit, 82 % des personnes interrogées trouvent que les horaires de départ et d'arrivée du bus ne sont pas respectés contre 18 % qui disent qu'ils sont respectés. Cela s'explique par le fait que l'horaire de départ à partir de BAMAKO est à 18h.

### Graphique 8 : Sécurité à bord

Comment trouvez-vous les conditions de sécurité à bord du bus ou pendant le voyage ?



Figure 8 : Sécurité à bord

À la lecture de cette figure, nous avons 57 % des interrogés qui ont répondu que les conditions de sécurité sont mauvaises, contre 43 % qui infirment qu'elles sont bonnes allant de (25 % bonnes à 18 % très bonnes). En effet il arrive de temps en temps que des coupeurs de route volent certaines marchandises déposées à même le sol et des fois il y a aussi des hommes armés qui attaquent les véhicules et pillent les passagers.

Graphique 9 : Coût du transport

Que pensez-vous du coût du transport sur l'axe Bamako-Dakar ?

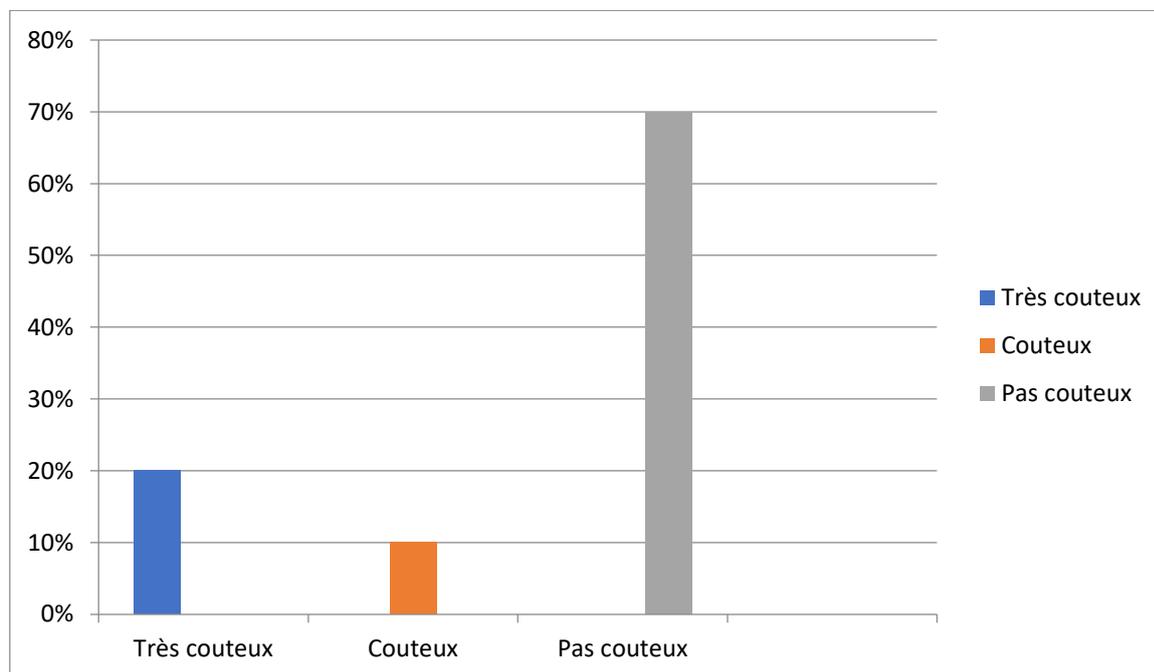


Figure 9 : Coût du transport

La question sur le coût du voyage nous laisse vérifier dans cette figure que 70 % trouvent que le transport n'est pas coûteux contre 30% d'avis différents qui vont de (très coûteux 20 % à coûteux 10 %).

Graphique 10 : Conditions d'accès au bus

Comment trouvez-vous les conditions d'accès au bus ?

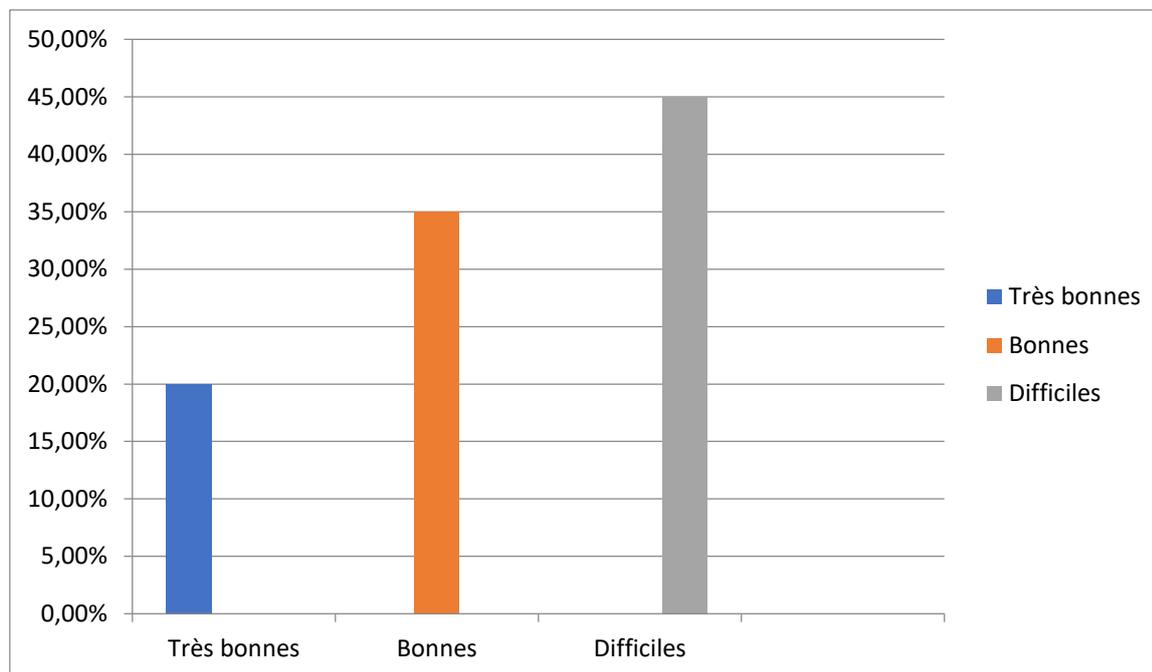


Figure 10 : Conditions d'accès au bus

Cette figure tend à faire savoir que les conditions d'accès au bus sont difficiles pour 45 % de la population interrogée contre 55 % d'un avis contraire qui va de (35 % bonnes à 20 % très bonnes).

Cette large différence entre les pourcentages s'explique par l'effet que les gens s'entassent aux abords du bus le temps qu'il y ait un appel et cela est énormément risqué, car ceci peut causer parfois des blessures sur des voyageurs.

Graphique 11 : Problèmes au cours du voyage

Rencontrez-vous des problèmes lors de votre voyage dans le bus ?

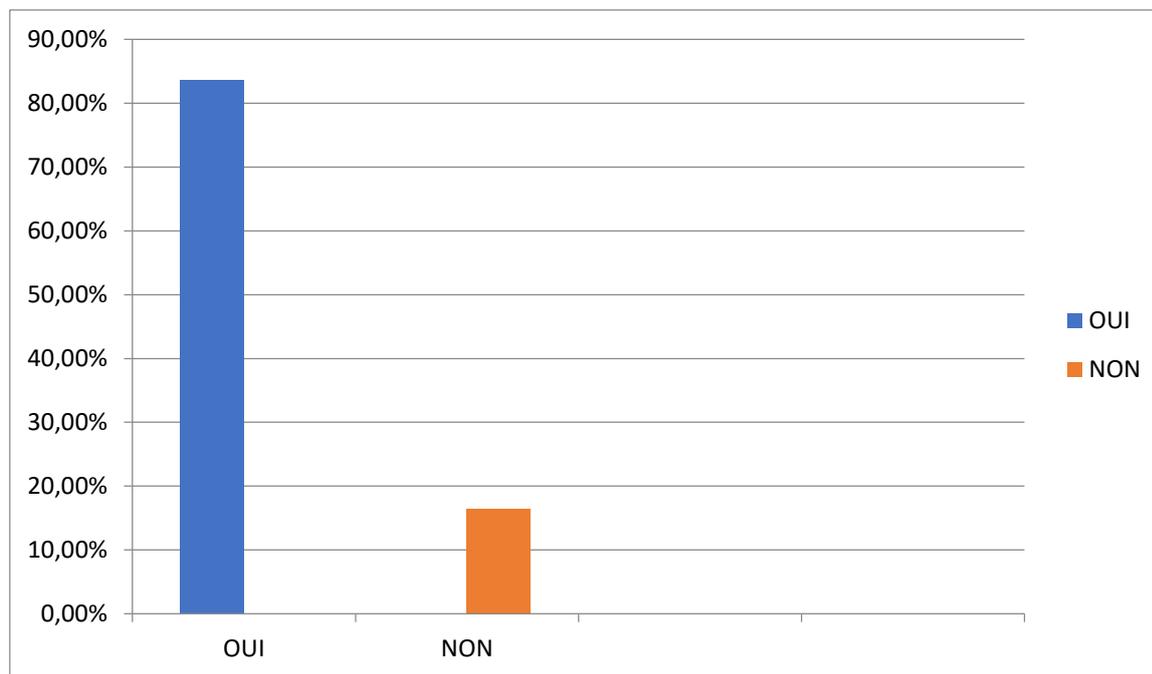


Figure 11 : Problèmes au cours du voyage

À la lecture de ce graphique, nous pouvons déduire que 83,60 % des personnes interrogées affirment qu'elles rencontrent des difficultés durant leur voyage au sein du bus contre 16,40 % qui l'infirmement.

Les problèmes les plus fréquents durant ce voyage sont les suivants :

Les horaires contraignant, la bousculade, le temps du Trajet, le manque d'arrêt permettant de prendre des repas, les pannes de bus et les braquages le long du trajet qui sont fréquents.

- Hypothèse 3 : l'amélioration de la logistique de prévention par une meilleure gestion des risques contribue à accroître l'efficacité de SONEF.

Les entreprises, voire les services d'une même entreprise, sont très souvent organisés en réseau, c'est-à-dire en relation avec plusieurs intervenants de fonctions, compétences, organisations ou encore statuts différents. Elles ont donc comme spécificité de dépendre de ce qui se passe en amont ou en aval de leur activité.

En termes de prévention des risques professionnels, il a été constaté qu'au sein de ces organisations, des effets liés à une transformation technologique ou organisationnelle pouvaient se propager d'une entreprise à une autre ou d'un service à un autre. Une démarche de prévention qui intègre ces spécificités se doit d'être développée et éprouvée dans le secteur du transport et de la logistique, son caractère générique permet de la transposer à d'autres secteurs d'activité. Nous savons que la prévention est source de performance. De bonnes conditions de travail, des équipements sûrs, du personnel informé et formé, des mesures de protection collectives efficaces qui sont autant d'éléments qui concourent à la bonne marche de l'entreprise, contribuent à limiter l'absentéisme et favorisent la motivation des salariés.

La logistique de prévention, c'est un rendez-vous avec de bonnes pratiques d'entreprises, des plus simples aux plus élaborées, dans les métiers les plus variés, contre tous les risques auxquels peuvent être exposés des salariés

La prévention des risques professionnels est un enjeu majeur dans le secteur du transport routier, de ses activités auxiliaires et de la logistique.

Certes, au cours de ces dernières années, les progrès ont été constants en matière de sécurité au travail et de pénibilité :

- Meilleure formation des conducteurs ;
- Apparition de nouveaux équipements sur les véhicules : boîtes de vitesses automatisées, ralentisseurs hydrauliques, confort des cabines, etc.

On note aussi des avancées en termes de réglementation sociale, qui vise notamment à améliorer le repos des conducteurs.

Toutefois, le transport routier est une profession dont la sinistralité reste préoccupante.

Le Transport Routier de Voyageurs (TRV) présente quant à lui une fréquence plus élevée au niveau de la moyenne nationale.

Afin de vérifier cette hypothèse, il a fallu l'établissement d'un questionnaire bien précis au sein duquel nous ferons une synthèse des données récoltées. Le questionnaire en question, est destiné à une population constituée de 50 personnes, dont 30 experts en Transport-logistique et 20 gestionnaires des flottes.

Tableau 4 : Résultats du questionnaire

| Question 1 : La logistique de prévention peut-elle prendre en compte toutes les situations ? |     |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Oui                                                                                          | 45% |
| Non                                                                                          | 55% |

| Question 2 : Une bonne formation des employés rend t-elle efficace la logistique de prévention de l'entreprise ? |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Oui                                                                                                              | 85% |
| Non                                                                                                              | 15% |

### Graphique 12 : La logistique de prévention

La logistique de prévention peut-elle prendre en compte toutes les situations ?

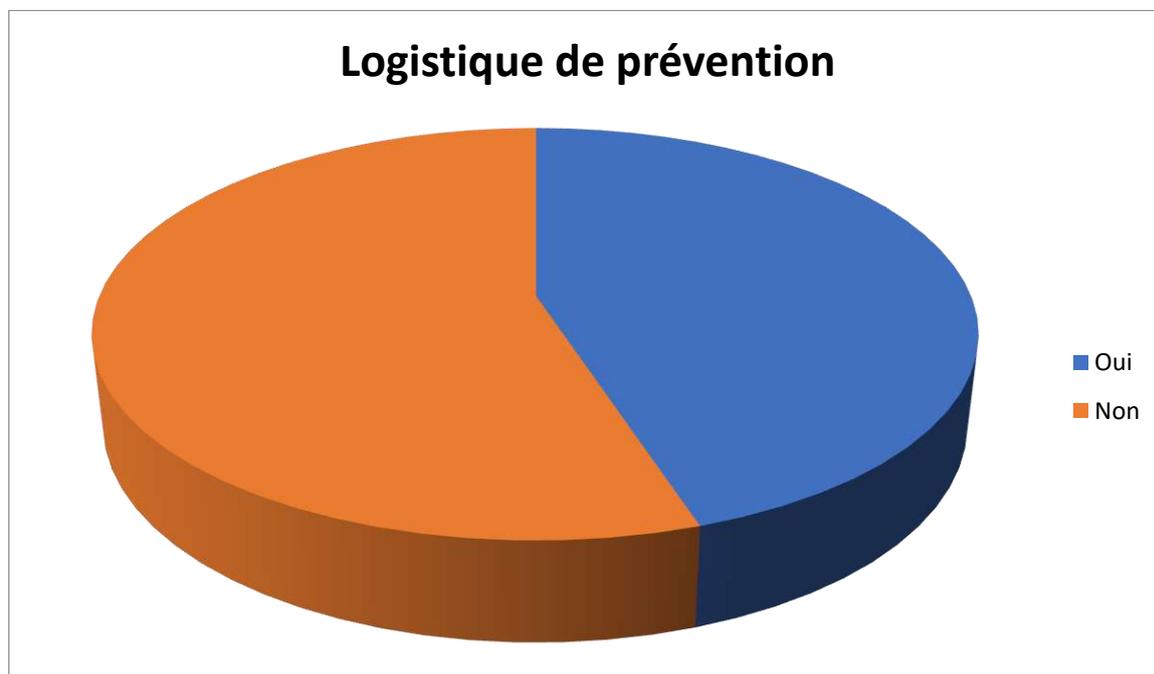


Figure 12 : Logistique de prévention

Relativement, à la question qui porte sur la prise en compte de toutes les situations par la logistique de prévention, 55 % des personnes interrogées donnent une réponse négative contre 45 % qui ont une réponse positive.

Graphique 13 : La formation des employés

Une bonne formation des employés rend t-elle efficace la logistique de prévention de l'entreprise ?

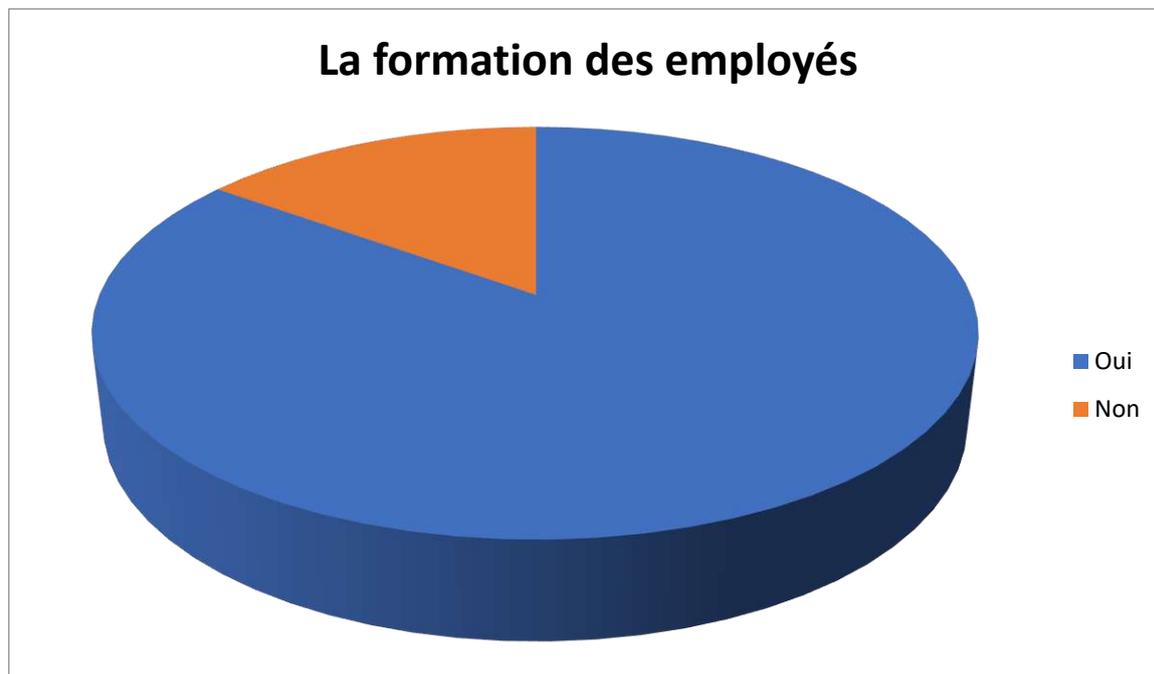


Figure 13 : La formation des employés

Pour la question qui est de savoir si : « Une bonne formation des employés, rend t-elle efficace la logistique de prévention de l'entreprise ? », une majorité de 85 % des individus interrogés ont une réponse positive à celle-ci contre 15 % de réponses négatives.

Tableau 5 : Vérification des hypothèses

Tableau 2 : vérification des hypothèses

| HYPOTHESES                                                                                                                              | JUSTIFICATION                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | VALIDATION                 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| Hypothèse 1 : Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays impactent considérablement l'activité de transport au Mali | <p><u>Facteurs qui impactent sur l'activité de transport de SONEF :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les multiples actes de banditisme urbain et périurbain ;</li> <li>▪ L'insécurité routière, ferroviaire et fluviale ;</li> <li>▪ Le trafic de drogue, d'armes et d'êtres humains ;</li> <li>▪ Les conflits communautaires ;</li> <li>▪ Les rebellions, les guerres tribales et claniques ;</li> <li>▪ La prolifération des armes légères et de petit calibre.</li> </ul> | Hypothèse 1 :<br>Confirmée |
| Hypothèse 2 : La gestion actuelle de la flotte de véhicules est à l'origine des mauvais résultats enregistrés par l'entreprise          | <p><u>Les facteurs à l'origine des mauvais résultats :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les pannes récurrentes des véhicules ;</li> <li>- Une rentabilité réduite ;</li> <li>- Mauvaise expérience et perte de la clientèle ;</li> <li>- Accidents de la route fréquents ;</li> <li>- Une utilisation inappropriée du personnel ;</li> <li>- Utilisation abusive des véhicules.</li> </ul>                                                                                   | Hypothèse 2 :<br>Confirmée |

|                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| <p>Hypothèse 3 :</p> <p>L'amélioration de la logistique de prévention par une meilleure gestion des risques contribue à accroître l'efficacité de SONEF.</p> | <p><u>Pistes d'amélioration de la logistique de prévention :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gagner en efficacité</li> <li>• Faire un meilleur suivi</li> <li>• Viser à avoir de meilleures compétences en gestion de la flotte</li> <li>• Instaurer un climat de confiance</li> <li>• Éliminer le stress vécu par le personnel</li> <li>• Détecter des risques qui ne sont pas apparents et qui sont de nature à nuire à l'efficience de l'entreprise</li> </ul> | <p>Hypothèse 3 :</p> <p>Confirmée</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|

### 2-3. Technique d'analyse des données :

#### 2-3-1. Analyse SWOT :

Cette analyse, nous permettra de présenter dans le tableau ci-dessous, les forces et les faiblesses (éléments internes) de la société, de même que les opportunités et les menaces (éléments externes). Ensuite dans la dernière partie de ce mémoire, nous proposerons des suggestions d'amélioration du dispositif existant par rapport aux faiblesses énumérées, afin de donner une appréciation objective de nos recommandations et suggestions à l'égard de la Société Nema ET Frères (SONEF)

Tableau 6 : Analyse SWOT

| Forces                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Faiblesses                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Tarification très abordable ;</li> <li>◆ Une bonne maitrise du réseau d'exploitation ;</li> <li>◆ Respect des itinéraires ;</li> <li>◆ Bonne structuration par rapport à la concurrence ;</li> <li>◆ Meilleure qualité de service offerte ;</li> <li>◆ Acquisition de nouveaux véhicules ;</li> <li>◆ Personnel technique qualifié</li> </ul>                                                                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Manque de matériel en nombre suffisant et optimisant ;</li> <li>◆ Des véhicules en état de dégradation ;</li> <li>◆ Investissements financier inopportun par la société ;</li> <li>◆ Manque de sécurité à bord des véhicules le long des voyages ;</li> <li>◆ Immobilisation de plusieurs véhicules de l'entreprise (causée par des pannes récurrentes)</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Opportunités                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Menaces                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| <p>Elles sont constituées des possibilités qu'offre l'environnement. Ce sont entre autres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ Situation géographique : pays enclavé faisant du transport routier une opportunité</li> <li>◆ L'embargo de la CEDEAO créant une diversification des corridors notamment ceux de la Mauritanie et de la Guinée Conakry</li> <li>◆ Réfection des routes annoncées par l'Etat</li> <li>◆ Faible taux de fiscalité</li> </ul> | <p>Elles constituent les risques auxquels la Sonéf pourrait être confrontée :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◆ les concurrences accrues : de plus en plus de sociétés de transport de voyageurs,</li> <li>◆ Dégradation des infrastructures</li> <li>◆ L'absence de politique visant à mettre en place une quelconque logistique de prévention ou encore gestion des risques.</li> <li>◆ Augmentation du taux de banditisme le long des routes</li> <li>◆ Perspective de la relance du chemin de fer Dakar- Bamako</li> <li>◆ L'insécurité routière</li> <li>◆ Les nouvelles mesures de circulation prise (par l'État du Sénégal suite au tragique accident survenue à Kaffrine)</li> </ul> |

Commentaire : à l'analyse SWOT, nous avons constaté que :

Pour l'hypothèse 1, le constat porte sur une augmentation du taux de banditisme le long des routes.

Pour l'hypothèse 2, nous avons souligné des véhicules en état de dégradation, une immobilisation de plusieurs véhicules de l'entreprise due à des pannes récurrentes.

Pour l'hypothèse 3, la remarque est faite sur un personnel technique qualifié qui pourrait être un atout pour une meilleure gestion des risques.

### Section 3 : Recommandations et Difficultés rencontrées

Dans cette section, nous allons faire part de nos recommandations qui selon nous peuvent améliorer la qualité du service fourni par la SONEF.

#### 3-1. Recommandations :

- Obliger la mise en rang des voyageurs au moment de l'embarquement
- Prévoir des casiers plus larges et avec fermeture ;
- Embarquer dans chaque bus ou véhicules un agent de sécurité ;
- Prévoir un arrêt prolongé permettant aux voyageurs de se reposer

#### 3-2. Recommandations de nature managériale :

La direction de l'exploitation en étroite collaboration avec les autres directions conçoit les services à offrir à la clientèle et participe à leur mise en œuvre. Elle observe le marché et son évolution. Elle est responsable des opérations des organisations, des services, définition des besoins en personnels, mise en place et gestion de l'encadrement commercial. Elle concourt à la formation et à l'information commerciale du personnel.

Elle est également chargée de concevoir, d'organiser, d'assurer et de contrôler l'exécution des prestations relatives au transport des voyageurs dans le cadre de la politique générale de l'entreprise. A ce titre, elle définit quantitativement et qualitativement en liaison avec les autres directions concernées les moyens nécessaires : personnel des gares et d'accompagnement des autobus (contrôleurs, et agent superviseur), installation et équipements des gares et des véhicules.

Améliorer le système de gestion d'informations pour plus de rapidité dans toutes les gares, en initiant des formations à l'endroit du personnel, cela aidera à augmenter sa productivité et améliorer la qualité de ses services. Achat des outils de travail modernes notamment imprimantes, ordinateurs, téléphones pour une nette amélioration des conditions de travail des agents

Mettre à la disposition des agents un système de télécommunication de bonne qualité permettant ainsi une exploitation sûre, efficace et économique de l'ensemble du réseau. La mise en œuvre d'un programme de gestion des risques, d'amélioration continue et de comparaison des performances, de partage d'expérience afin de déterminer les objectifs.

### 3-3. Recommandations de nature technique :

Lors des achats (d'acquisition des nouveaux bus) avant ou après de faire intervenir les techniciens de l'entreprise, pour regarder les états des moteurs, les organes, la carrosserie afin de donner leurs avis si ce type de véhicules est adapté ou non au transport public de voyageurs au Mali. Renforcer les capacités de voie dans certaines gares et renouvellement du matériel roulant.

### 3-4. Difficultés rencontrées :

Nous avons eu à rencontrer beaucoup de difficultés avec les spécialistes du transport routier, ce qui nous a fait perdre beaucoup de temps. Ce qui fait qu'on a eu des difficultés à collecter des données.

Les programmations des entrevues à la SONEF en général, au ministère des transports et des infrastructures en particulier ont connu de nombreux dysfonctionnements.

Comme dans toute œuvre humaine, les difficultés n'ont pas manqué. Au cours de nos recherches nous avons rencontré plusieurs obstacles. Ce n'est guère facile d'écrire un mémoire, un document d'au moins 70 à 80 pages ou toutes nos idées liées au sujet doivent être rassemblées d'une manière cohérente et harmonieuse. Ainsi, les obstacles que nous avons rencontré durant notre étude sont aussi : L'impossibilité d'accéder à certains endroits dans la SONEF parce qu'aucune possibilité de stage n'est acceptée par l'entreprise, l'indisponibilité des personnes ciblées pour nos enquêtes. Ce qui constitue des blocages tant l'accès à ces structures est impossible. Par ailleurs, il est important de voir que l'intérêt qui nous a poussé de souligner ces difficultés, n'est pas tant de dévaloriser cette étude, mais de permettre d'avoir des réserves par rapport à certaines conclusions. Toutefois, il est légal de reconnaître que notre démarche, notre méthodologie de recherche et nos outils d'investigation ont permis de recueillir les informations nécessaires à la rédaction de ce mémoire.

## **CONCLUSION :**

Au terme de notre étude nous avons montré les leviers sur lesquels on s'appuie pour diminuer l'impact de l'insécurité sociale sur le transport public de voyageurs plus particulièrement celui de la SONEF afin de satisfaire les besoins en sécurité de déplacement dans les pays de l'UEMOA et cela lui permettra d'obtenir satisfaction auprès de la clientèle.

Sur les infrastructures routières : le souci d'assurer aux populations une mobilité durable, en toute sécurité, d'améliorer l'environnement inter urbain, de promouvoir l'économie du pays par le développement du transport public de voyageurs requiert la mobilisation des ressources.

Néanmoins, les mécanismes de financement à mettre en œuvre doivent rechercher un équilibre dans la contribution des bénéficiaires directs et indirects des services des transports de voyageurs et à elle seule aucune entité ne doit supporter les coûts importants des infrastructures.

En somme, à des exceptions près, la situation actuelle du secteur des transports collectifs en Afrique est inacceptable non seulement du point de vue de la théorie économique, mais aussi du point de vue de la sécurité des usagers.

En général, le transport public de voyageurs n'est pas ou très mal assuré, le développement de celui-ci de qualité satisfaisante n'est possible que si les pouvoirs publics prennent conscience de l'état de dégradation du secteur et comprennent qu'ils doivent et peuvent intervenir efficacement

Il paraît qu'en Afrique subsaharienne qu'il existe une volonté politique pour explorer chacune des pistes ici dégagées en vue de trouver des sources de financement fiables des transports publics et développer durablement cette activité économique de grande importance.

Ainsi, notre travail s'est architecturé sur l'aspect analytique de l'impact qu'à l'insécurité sur le transport public de voyageurs.

Le transport public de voyageur au Mali, a permis par ailleurs de désenclaver une grande partie du nord du pays, qui par le passé était quasi inaccessible et sans oublier certaines parties du sud, eu égard aux difficultés que présentent les dunes de sable au transport routier d'une part, et la rareté de l'eau dans cette région d'autre part. Il faut signaler qu'elle a désormais permis l'existence d'importantes agglomérations villageoises avec des activités commerciales et contribuant au développement économique de ces localités.

## REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### Ouvrages :

- ◆ AFIOLOG, « le livre blanc de la logistique urbaine », paris 01/01/2012
- ◆ Nations Unies, Manuel sur les statistiques de transport, Fédération Routière internationale
- ◆ Bernard Gazier, Les stratégies des ressources humaines, 3ème édition, La Découverte, Paris, 2004, P.15
- ◆ J. ALLOUCHE et Al., « Gestion des Ressources Humaines et performances de l'entreprise : l'improbable lien ? Un panorama des études sur l'interaction performances sociales, performances économiques et financières », in : Actes du Colloque international AGRH, Montréal, 2003, p. 5.
- ◆ Maurice Jallageas, Jean Maurice Bidault, « Transport public de voyageurs. Qualité de service, la norme NF EN 13816 » Actes d'AFNOR, France, 2002.
- ◆ Brice Duthion, Béatrice Gelbmann-Ziv, Gérard Guyon « Transport collectif interurbain de voyageurs Approche terrestre » Actes de CELSE, France, 2000.
- ◆ Michel Gallet, « Améliorer la relation client en transport de voyageurs ». Actes de CELSE, 2009
- ◆ Béatrice Gelbmann-ziv « Cadre juridique et institutionnel du transport de voyageurs : transport public routier et urbain » Actes de CELSE, 2001.
- ◆ Dictionnaire encyclopédique, Ed Bevel, Bruxelles 2002
- ◆ Petit robert, dictionnaire alphabétique, analyse de la langue française. Paris 1994.
- ◆ Public Transport Planning and Management in Developing Countries, 2015
- ◆ Forum international des transports, ITF TRANSPORT OUTLOOK 2019, OECD 2019

### Mémoire :

- ◆ Mémoire Isselmou, ETUDE DE LA PLACE DU TRANSPORT FERROVIAIRE DANS LA MOBILITE DES PERSONNES ET DE LEURS BIENS AU NORD DE LA MAURITANIE : CAS DE LA SNIM
- ◆ Abba Bénédicte NWITOUWE ADOGBAGBE, master 2(IST) 2019, Analyse de l'offre de transport interurbain de voyageurs au Sénégal : cas de Sénégal DEM DIKK.

- ◆ BOCAR KANE mémoire master 2 IST ,2011 : infrastructures de transport et de développement économique au Sénégal ; IST/ Supdeco mémoire master 2 (IST).

### **Webographie :**

- ◆ <http://supdecomediathèque.com>
- ◆ [www.sonefmaliyahoo.fr](http://www.sonefmaliyahoo.fr)
- ◆ [www.google.com](http://www.google.com)
- ◆ [www.memoireonline.com](http://www.memoireonline.com)
- ◆ [www.google.com](http://www.google.com)

Annexe 1

GUIDE D'ENTRETIEN

Introduction

Pour mieux étoffer le sujet de notre recherche il semble judicieux d'élaborer un guide d'entretien avec : le ministère des infrastructures et des transports.

Le chef de Direction générale en charge de la régulation, de l'entretien des documents de transport et des infrastructures routières au niveau du Ministère.

Nous espérons que ces entretiens permettront une meilleure compréhension de : comment les entreprises en générale contribuent à assurer la maintenance et l'entretien des infrastructures routières et aussi de voir si les failles au niveau sécuritaire fragilisent les comptes de la société SONEF, minent sa rentabilité et rendent difficile la réalisation des missions de celle-ci.

Coordonner de la personne interrogée :

Nom :

Prénom :

Profession :

Age :

Sexe :

Questions

1-quel est l'organe régulateur du transport au Mali ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

.....  
.....

2-quelle est la politique d'activité sociale de la DGT ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

3- Comment se porte globalement le secteur du transport routier ?

.....  
.....  
.....  
.....

4-Quel est l'impact de l'embargo de la CEDEAO sur les recettes de l'État ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

5-Comment se présente l'organisation de la direction générale des transports ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Annexe 2

Étudiant en fin de formation à L'institut supérieur de transport (IST) .il m'est demandé de réaliser un mémoire de fin d'étude sanctionnant mes deux années de master sur le thème : (Etude de l'impact de l'insécurité sociale sur le transport public de voyageur : Cas de Sonef Mali », à cet effet j'ai réalisé le questionnaire suivant pour mieux étoffer le sujet.

Identification :

Sexe : Hommes Femmes

Moins 5 ans

de 5 à 10 ans

Plus de 10 ans

Tableau 2 :

Question 1 : Les conditions sécuritaires et l'instabilité politique du pays impactent t-il sur l'activité de transport au Mali ?

Oui.

Non

Question 2 : Quelle impression avez-vous du niveau d'insécurité au Mali ?

Très élevé.

Élevé.

Moins élevé

Question 3 : Existe-t-il une sécurité sur les différentes routes reliant Bamako aux autres régions du Mali ?

Oui.

Non

Tableau 3

Question 1 : Quelle impression avez-vous du transport proposé par la SONEF ?

Démotivant

Motivant

Neutre

Question 2 : comment trouvez-vous la durée du voyage ?

Très longue.

Longue.

Pas longue

Question 3 : comment trouvez-vous le confort dans le bus ?

Très bon.

Bon.

Moyen.

Passable

Question 4 : Les horaires de départ et d'arrivée sont-ils respectés ?

Oui Non

Question 5 : comment trouvez-vous les conditions de sécurité à bord du bus ou pendant le voyage ?

Mauvaises Bonnes Très bonnes

Question 6 : Que pensez-vous du coût du transport sur l'axe Bamako-Dakar ?

Très couteux Couteux Pas couteux

Question 7 : comment trouvez-vous les procédures d'accès au bus ?

Très bonnes Bonnes Difficiles

Question 8 : Rencontrez-vous des problèmes lors de votre voyage dans le bus ?

Oui Non

Tableau 4 :

Question 1 : La logistique de prévention peut-elle prévoir de toutes les situations ?

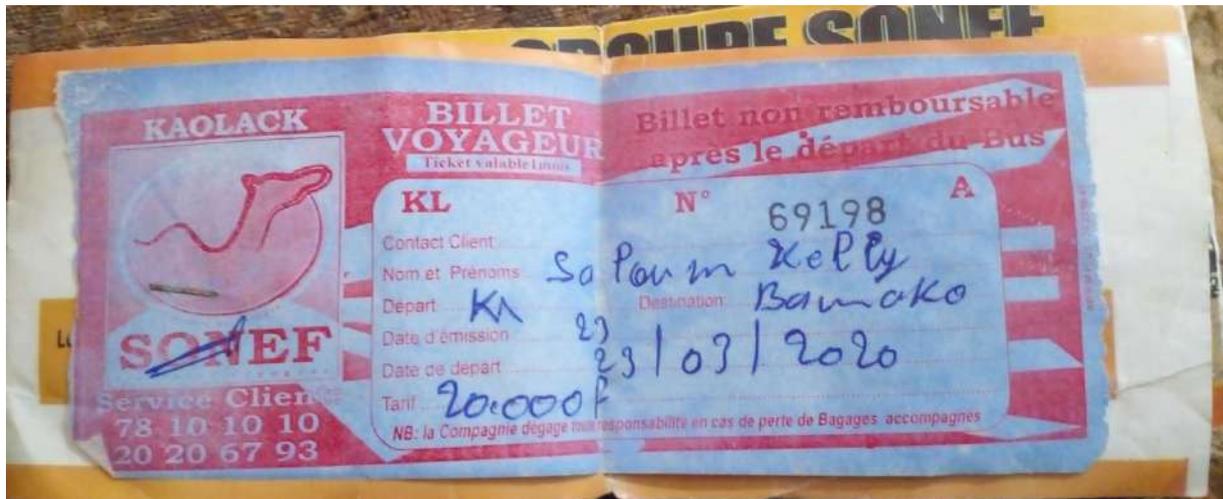
Oui. Non

Question 2 : Une bonne formation des employés rend t-elle efficace la logistique de prévention de l'entreprise ?

Oui. Non

Annexe 3

Billet de passager



## Table des matières

|                                                                              |            |
|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>DEDICACE</b> .....                                                        | <b>I</b>   |
| <b>REMERCIEMENTS</b> .....                                                   | <b>II</b>  |
| <b>LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS</b> .....                                | <b>III</b> |
| Liste des tableaux .....                                                     | <b>V</b>   |
| Liste des figures .....                                                      | <b>V</b>   |
| Résumé .....                                                                 | <b>VI</b>  |
| Abstract .....                                                               | <b>VII</b> |
| <b>INTRODUCTION :</b> .....                                                  | <b>1</b>   |
| <b>Première partie : Cadre théorique</b> .....                               | <b>5</b>   |
| <b>CHAPITRE I : Contexte et problématique</b> .....                          | <b>6</b>   |
| Section 1 : Contexte .....                                                   | 6          |
| Section 2 : Problématique.....                                               | 7          |
| Section 3 : objectif général et spécifique.....                              | 8          |
| <b>3-1. Objectif général</b> .....                                           | 8          |
| <b>3-2. Objectifs spécifiques</b> .....                                      | 8          |
| Section 4 : Hypothèses de recherche et Revue critique de la littérature..... | 8          |
| <b>4-1 Hypothèses</b> de recherche .....                                     | 8          |
| 4-2 Revue critique de la littérature : .....                                 | 9          |
| <b>CHAPITRE II : CADRE CONCEPTUEL</b> .....                                  | <b>17</b>  |
| Section 1 : transport public de voyageurs et l'insécurité au Mali .....      | 17         |
| 1.1. Transport public de voyageurs : .....                                   | 17         |
| 1.2. L'insécurité au Mali : .....                                            | 19         |
| 1.3. Historique du transport : .....                                         | 21         |
| 1.4. Mobilité des personnes et Infrastructures de transports .....           | 25         |
| 1.5. Types de transport : .....                                              | 26         |
| 1.6. Les Différents modes de transports .....                                | 27         |
| 1.7. Gestion d'exploitation de la ligne routière : .....                     | 29         |
| 1.8. Avantages et Inconvénients du transport routier .....                   | 30         |
| <b>1. Il a un taux d'accident élevé</b> .....                                | 31         |
| <b>2. C'est le plus polluant derrière l'avion</b> .....                      | 31         |
| <b>3. Transportez un plus petit volume de fret</b> .....                     | 32         |
| <b>4. Il est soumis à des restrictions de circulation</b> .....              | 32         |
| 1.9. Les corridors de transport.....                                         | 32         |
| Section 2 : Logistique préventive .....                                      | 33         |

|                                                                                                                          |             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1.1. Les mesures de prévention logistique de risques en deux étapes : .....                                              | 33          |
| La prévention primaire .....                                                                                             | 34          |
| La prévention secondaire.....                                                                                            | 34          |
| La prévention tertiaire .....                                                                                            | 34          |
| 1.2. Les avantages de la logistique préventive .....                                                                     | 34          |
| Section 3 : la relation entre la mobilité des personnes et des biens dans le Mali et la logistique de<br>prévention..... | 34          |
| <b>Deuxième (2<sup>ème</sup>) Partie : Cadre Analytique.....</b>                                                         | <b>37</b>   |
| <b>CHAPITRE I : CADRE ORGANISATIONNEL.....</b>                                                                           | <b>38</b>   |
| Section 1 : Organes régulateur du transport au Mali /SONEF MALI : Historique, Missions et Statut<br>juridique. ....      | 38          |
| 1.1. Organes régulateur du transport au Mali : .....                                                                     | 38          |
| 1.2. SONEF MALI : Historique, Missions et Statut Juridique.....                                                          | 48          |
| Section 2 : Organisation et ressources de la Sonef.....                                                                  | 49          |
| 2-1- Organisation.....                                                                                                   | 49          |
| 2-2. Objet social : .....                                                                                                | 54          |
| 2-3. Ressources matérielles : .....                                                                                      | 54          |
| <b>CHAPITRE II : MÉTHODOLOGIE ET ANALYSE DES RÉSULTATS .....</b>                                                         | <b>55</b>   |
| Section 1 : Outils de collecte de données et Technique d'analyse. ....                                                   | 55          |
| 1-Méthodologie de la recherche .....                                                                                     | 55          |
| Section 2 : Présentation des résultats et vérification des hypothèses : .....                                            | 57          |
| 2-1-Présentation des résultats : .....                                                                                   | 57          |
| 2-2-Analyse et interprétation par hypothèse de recherche : .....                                                         | 57          |
| 2-3. Technique d'analyse des données : .....                                                                             | 78          |
| Section 3 : Recommandations et Difficultés rencontrées .....                                                             | 80          |
| 3-1. Recommandations : .....                                                                                             | 80          |
| 3-2. Recommandations de nature managériale : .....                                                                       | 80          |
| 3-3. Recommandations de nature technique : .....                                                                         | 81          |
| 3-4. Difficultés rencontrées : .....                                                                                     | 81          |
| <b>CONCLUSION :.....</b>                                                                                                 | <b>82</b>   |
| <b>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....</b>                                                                                  | <b>VIII</b> |
| <b>Annexe 1.....</b>                                                                                                     | <b>VIII</b> |
| <b>Annexe 2.....</b>                                                                                                     | <b>VIII</b> |
| <b>Annexe 3.....</b>                                                                                                     | <b>VIII</b> |