



Les services de transports ruraux au Burkina Faso: le cas de la région de la boucle du Mouhoun



Gnanderman Sirpé

Octobre 2007

Les opinions exprimées dans ce document n'engagent que leur auteur et ne sauraient être attribuées au Practical Action Consulting ou au Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne sous l'égide desquels ce document a été préparé.

Les chiffres et données mentionnés dans ce document et relatifs aux coûts de transport sont des estimations et/ou des approximations issues des résultats de recherche. Depuis que les informations ont été collectées, il pourrait avoir des variations du taux de change, du prix du carburant, des taxes et d'autres coûts. Cependant, ces chiffres donnent une indication de l'ordre de grandeur des coûts et des prix, et les comparaisons et conclusions faites sont toujours valides. Des données actualisées devraient évidemment être utilisées pour des besoins détaillés, à des fins de planification et de prise de décision.

Couverture

Transports ruraux dans la Boucle du Mouhoun au Burkina Faso © Paul Starkey



PRACTICAL ACTION
Consulting



*En collaboration avec membres du
Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FITRD)*

Les services de transports ruraux au Burkina Faso: le cas de la région de la boucle du Mouhoun

préparé par

Gnderman Sirpé

Expert en transport rural, Burkina Faso

en collaboration avec

Paul Starkey

Chef d'équipe

Octobre 2007

*Etude fait pour le
Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP)*



TABLE DES MATIERES

1. RESUME	7
2. METHODOLOGIE	7
3. INTRODUCTION A LA ZONE D'ETUDE	9
3.1. <i>Présentation physique et administrative de la zone d'étude</i>	9
3.2 <i>L'économie de la zone d'étude</i>	10
4. LES RESULTATS D'ENQUETE	11
4.1 <i>Le cadre réglementaire et institutionnel des transports</i>	11
4.2 <i>Le point de vue des informateurs clés</i>	14
4.3. <i>L'infrastructure routière</i>	18
4.4 <i>Les caractéristiques des services de transport rural actuel</i>	19
4.5 Les types de transport : les hubs et les axes de transport	21
4.6 <i>Les services de transport ruraux et les perspectives</i>	33
4.7 Les caractéristiques de la demande des transports ruraux	34
4.8 <i>Les coûts des services de transport</i>	38
4.9 Les services d'appui au système de transport	43
5. Conclusions et recommandations de politique économique	45
5.1 Les principales questions	45
5.2 Les actions possibles pour la promotion des MIT	46
5.3 Le rôle du crédit	47
5.4 Les questions transversales	47
BIBLIOGRAPHIE	50
ANNEXE : LES LECONS DE LA METHODOLOGIE	51

Avant Propos

Le travail présenté ici résulte d'un contrat signé entre la Banque Mondiale et Pratical Action Consulting (PAC) en association avec WSP International Management Consulting (WSPimc). La mise en œuvre de ce contrat a impliqué des membres actifs du Forum International pour le Transport Rural et le Développement (FITRD).

L'auteur, Gnderman SIRPE, fut membre d'une équipe de neuf personnes qui se sont retrouvées une première en Avril 2005 pour développer la méthodologie. L'équipe comprenait Paul Starkey (chef de mission), Peter Njenga (IFRTD, Kenya), Stephen Newport (WSPimc, Royaume Uni), Abdul Awadh (Tanzanie), Gnderman Sirpé (Burkina Faso), Guy Kemtsop (Cameroun), Henry Musonda (Zambie), Liz Tapper (PAC, Royaume Uni) et Paul Murray (ORH, Royaume Uni).

La méthodologie fut ensuite mise en oeuvre dans les quatre pays : Burkina Faso, Cameroun, Tanzanie et Zambie. Gnderman Sirpé était le responsable pour le Burkina Faso et principalement dans la région de la Boucle du Mouhoun qui fut le terrain d'expérimentation de la méthodologie. Environ six semaines ont été nécessaires pour visiter la région et interviewer plus de 100 décideurs et intéressés. Il a été rejoint ensuite pour environ deux semaines par Paul Starkey et ensemble ils ont voyagé dans la région, pour observer les besoins de transport et pour interroger les intéressés et personnes clés.

Les neuf personnes se sont ensuite réunies en atelier en Août 2005 à Nairobi aux fins d'élaborer les grandes lignes du rapport d'enquête et les leçons à tirer de l'application de la méthodologie. Les quatre experts nationaux qui ont réalisé les enquêtes étaient responsables de la rédaction des rapports nationaux et ce document est le rapport final des enquêtes réalisées dans la Boucle du Mouhoun au Burkina Faso. Les copies des rapports du Cameroun, de la Tanzanie et de la Zambie sont aussi disponibles.

Le chef de mission a préparé deux documents. Le premier décrit la méthodologie utilisée. Ce document est publié par la Banque Mondiale comme étant un document de travail SSATP intitulé 'The rapid assessment of rural transport services: a methodology for the rapid acquisition of the key understanding required for informed transport planning'. Le deuxième document présente les principaux resultants des enquêtes et discute des implications de cette étude sur l'amélioration des services de transport en Afrique. Ce document est aussi publié par la Banque Mondiale comme un document de travail SSATP et est intitulé: 'Rural transport services in Africa: lessons from surveys in Burkina Faso, Cameroon, Tanzania and Zambia'.

Le présent rapport peut être obtenu auprès de la Banque Mondiale et peut être téléchargé sur les sites de la Banque Mondiale et du Forum International pour le Transport et le Développement.

Ce rapport contient des informations utiles et des idées sur les services de transport dans la région de la Boucle du Mouhoun du Burkina Faso. Il serait important que pareilles études soient effectuées dans les autres régions.

La méthodologie utilisée ici est indiquée pour les études de services de transport dans les zones rurales à cause de son faible coût et les importants résultats qu'il permet d'obtenir. On espère que ce rapport stimulera des discussions utiles sur comment améliorer les services de transport ruraux. L'amélioration des transports ruraux peut réduire la pauvreté, augmenter la croissance économique et fournir un meilleur accès aux services de santé, d'éducation et des autres services.

Puisse ce document être un tremplin de discussion sur les services de transport en zones rurales afin de permettre d'améliorer les conditions de vie des populations rurales.

Paul Starkey
Reading R-U, Octobre 2007

LISTE DES ACRONYMES ET ABBRÉVIATIONS

ADRTom	Asociation pour le Développement de la Région de Toma
BEPC	Brevet d'Etudes du Premier Cycle
BM	Banque Mondiale
CBC	Conseil Burkinabé des Chargeurs
CCCE	Caisse Centrale de Coopération Economique
CCIA	Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat
CCVA	Centre de Contrôle de Véhicules Automobiles
CFAO	Compagnie Française de l'Afrique de l'Ouest
CFTRA	Centre de Formation en Transports Routiers et Activités Auxiliaires
CHR	Centre Hospitalier Régional
CM	Centre Médical
CIDR	Centre International de Développement et de Recherche
CNR	Conseil National de la Révolution
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
CSPS	Centre de Soins et de Protection Sociale
CST	Contribution du Secteur des Transports
CVECA	Caisse Villageoise d'Epargne et de Crédit
CVGT	Comité Villageois de Gestion du Terroir
DGPR	Direction Générale des Pistes Rurales
DGR	Direction Générale des Routes
DGTTM	Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes
FCFA	Franc CFA. USD 1 = 525 FCFA pendant l'enquête
FED	Fonds Européen pour le Développement
FITRD	Forum International pour le Transport Rural et le Développement
FMI	Fonds Monétaire International
HN	Hôpital National
HT	Hors Taxe
IDA	International Development Association
IMACY	Industrie Malienne du Cycle
INSD	Institut National de la Statistique et de la Démographie
MARP	Méthode Active de Recherche Participative
MDC	Manufacture du Cycle du Cameroun
MFB	Ministère des Finances et du Budget
MIT	Moyens Intermédiaires de Transport
MITH	Ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat
OMD	Objectifs du Millénaire pour le Développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
OTRAF	Organisation des Transporteurs du Faso
PAC	Practical Action Consulting
PST	Programme Sectoriel des transports
PST-2	Programme Sectoriel des transports – deuxième phase
PTMR	Programme de Transport en Milieu Rural
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
SIFA	Société Industrielle du Faso
SOBCA	Société Burkinabé de Crédit Automobile
STC/PDES	Secrétariat Technique de Coordination du Programme de Développement Economique et Social
TTC	Toutes Taxes Comprises
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
UCOBAM	Union des Coopératives Maraîchères du Bam
VIH	Virus d'immunodéficience humaine

1. RESUME

L'absence et/ou la mauvaise qualité des services publics ou privés, notamment des transports, est l'une des principales contraintes au développement du monde en général et du monde rural en particulier.

C'est conscient de ce problème que la Banque Mondiale a initié cette étude afin d'analyser les services des transports ruraux des personnes et des marchandises dans un rayon de 5 à 200 km dans une région rurale typique (cette région devant couvrir au moins 5% du territoire national).

A l'effet de remplir cette fonction, cette étude a :

- caractérisé la demande globale de transport rural dans une région de référence (la Boucle du Mouhoun) ;
- établi un diagnostic de la situation des services de transport rural aux plans institutionnel, technique, financier et juridique ;
- et fait des recommandations tendant à (i) mesurer l'impact de l'accroissement de la mobilité sur le bien être des populations rurales (ii) développer des services de transports adaptés aux populations rurales, (iii) promouvoir l'utilisation des moyens intermédiaires de transport.

Des investigations menées dans la région de la Boucle du Mouhoun, il en ressort que la région dispose de très peu de services de transport motorisés. Environ une cinquantaine de taxis-brousse composés de pick up, de minibus et une trentaine de camions de charges différentes (10 tonnes et plus) se partagent le marché du fret et du transport de personnes entre Dédougou la capitale régionale et les cinq capitales provinciales que sont : Solenzo, Toma, Tougan, Nouna et Boromo.

Du point de vue infrastructurelle, la principale contrainte reste l'impraticabilité de la plupart des pistes en saisons pluvieuse. L'analyse des coûts des opérateurs laisse apparaître également qu'ici aussi le transporteur est confronté à de sérieuses difficultés pour rentabiliser son activité

Les moyens intermédiaires de transport (MIT) que sont la bicyclette la traction animale et la mobyette jouent un rôle extrêmement important dans la région pour à la fois les femmes et les hommes vivant en milieu rural. Ces MIT parcourent souvent des distances avoisinant les 100 km pour rejoindre les différents marchés qui se tiennent à intervalles réguliers de 3 ou 5 jours. Il reste cependant que malgré l'importance des MIT, leur coût d'achat reste élevé et l'absence d'une structure pérenne de crédits est une contrainte au développement des MIT.

C'est de cette constatation faite que l'étude s'est terminée par des recommandations de politique économique tendant à accroître l'accès aux MIT par la réduction des prix (suppression de la TVA) et/ou une plus grande disponibilité des crédits.

L'étude a aussi examiné différentes solutions de transport en tenant compte des circonstances et des potentialités. Vu la disparité des normes routières et de concentration des populations le long d'un itinéraire donné, l'étude a aussi examiné les perspectives des utilisateurs. Pour la plupart de ces utilisateurs, l'infrastructure reste la contrainte principale.

2. METHODOLOGIE

La méthodologie utilisée dans ce travail a été développée en 2005 par une équipe internationale comprenant l'auteur de ce rapport. Le programme Sub Saharan Africa Transport Policy Program (SSATP) de la Banque Mondiale a signé un contrat avec la firme britannique Pratical Action Consulting (PAC) en association avec WSP International et les membres du Forum International pour le Transport Rural et le

Développement (FITRD) pour développer une méthodologie afin de saisir les problèmes clé du système des services de transports ruraux. Il est entendu dans les termes de référence (tdr) que la distance d'étude spécifiée pour à la fois les voyageurs et les marchandises doit être comprise entre 5 et 200 km. Cette distance est celle parcourue par la plupart des services de transports ruraux, mais elle exclut les transports à l'intérieur des villages et les longues distances caractéristiques du transport national, international et des corridors. Sous ce contrat une équipe multidisciplinaire s'est rencontrée en Ethiopie en Avril 2005 pour mettre en place la méthodologie. Quatre experts nationaux et un chef d'équipe ont conduit cette méthodologie au Burkina Faso, au Cameroun, en Tanzanie et en Zambie. L'équipe s'est à nouveau retrouvée au Kenya pour revisiter la méthodologie et tirer les leçons de sa mise en pratique à chaque niveau national. Les résultats des différentes études nationales furent présentés.

Le système de transport rural opère selon le principe des hubs et des liaisons à différents niveaux. Les nœuds de ces hubs sont les capitales provinciales, les villes marchés et les villages. Les différents hubs et liaisons sont desservis par des moyens de transport très variés allant des camions aux moyens intermédiaires de transport en passant par les bus, les mini-bus et les pick-up. La méthodologie incluait également une enquête sur les différents types de transport, les opérateurs, les utilisateurs et les aspects réglementaires. Cette méthodologie a nécessité un mois pour sa mise en œuvre et a donné une photographie exacte des services de transport. Elle a mis en lumière les principaux problèmes, les points de vue des informateurs clés et autres autorités régionales et internationales ; ce qui, in fine a permis de faire des recommandations utiles à la décision.

La région choisie représente 12% du territoire national. Cette région c'est celle de la Boucle du Mouhoun. A travers cette région, les interviews ont été menées avec les autorités de régulation du secteur des transports (niveau autorités locales, police) et au niveau villageois. Les opérateurs, les fournisseurs et les réparateurs des moyens de transport (motorisés et non motorisés) ont été interviewés et les coûts opérationnels des opérations de transports ont été reconstruits. Des interviews ont été également réalisées avec les utilisateurs (et potentiels utilisateurs) des transports. Ces utilisateurs vont des agriculteurs aux personnes défavorisées en passant par les élèves, les employés, les personnes nécessiteuses en soins de santé, les femmes de ménage, les responsables des centres de santé et d'établissements secondaires et primaires. Cinq interviews (avec deux femmes au moins) ont été réalisées par catégories d'utilisateurs. Le comptage de trafic (y compris la marche à pied et les Moyens Intermédiaires de Transport) a été réalisé sur un certain nombre d'itinéraires choisis (provincial, marché et village) à la fois les jours de marché et les jours ordinaires.

Nous avons personnellement conduit les interviews semi structurés. Nous avons utilisé la méthode active de recherche participative (MARF) avec l'outil de triangulation qui consiste à recueillir les points de vue de différents groupes cibles sur une même question et à tirer une conclusion issue du croisement des données ainsi obtenues. Les problèmes de pauvreté, de genre, de sécurité et de VIH/SIDA ont traversés l'ensemble de l'étude. Tous les détails de la méthodologie sont compris dans l'annexe du document final. Pour des questions d'espace cette méthodologie n'est pas incluse dans ce rapport national.

Pour mettre en œuvre cette méthodologie, nous avons dû parcourir environ 3000 km et réalisés 6 comptages de trafic et environ une centaine d'interviews.

Le comptage de trafic a concerné trois types de routes, avec comptage les jours de marché et les jours de non marché pour saisir l'effet du marché sur la mobilité des populations. Les axes choisis ont été les suivants :

- Deux axes provinciaux (Dedougou-Solenzo et Dédougou-Djibasso)

- Trois axes de marché (Soumar Boumba et Mara (à 22 et 44 km de Tougan et situés sur des sentiers ; Lekoro et Denkiéna (à 14 et 23 km de Solenzo dans différentes directions). Ces deux villages sont souvent inaccessibles en saison pluvieuse et Pia (à 14 km de Djibasso).
- Cinq axes villages (de Soumar-Boumba un comptage a été effectué sur la liaison en direction de Tiao ; De Mara nous avons effectué un comptage vers Kouï ; de Lekoro un comptage vers Bena fut effectué et de Denkiéna deux comptages ont été effectués vers Montion Kouy et vers Daboura.

Pour l'ensemble des axes, se référer à la carte insérée dans le document.

La méthodologie complète sera présentée en détail dans un document de travail de SSATP (Starkey, 2007).

3. INTRODUCTION A LA ZONE D'ETUDE

3.1. Présentation physique et administrative de la zone d'étude

La région de la Boucle du Mouhoun est située au Nord-ouest du Burkina Faso et est limitée :

- à l'est par la région du Centre Ouest
- au nord et à l'ouest par la région du Nord
- au sud par les régions des Hauts- Bassins et du Sud-Ouest.

La superficie totale de la région est de 34 497 km², soit 12% du territoire National. La région de la Boucle du Mouhoun comprend six (06) provinces : les Balé, les Banwa, la Kossi, le Mouhoun, le Nayala et le Sourou ; 47 départements, six (06) communes urbaines, 47 communes rurales et 1 042 villages. Dédougou est le chef- lieu de la région. C'est le 2 juillet 2001 que fut créée la Boucle du Mouhoun comme région administrative dans ses limites actuelles.

Tableau n°1 : Population des provinces de la région de la Boucle du Mouhoun (1998)

<i>Province</i>	<i>Population</i>	<i>Capitale</i>
Balé,	170,000	Boromo
Banwa	220,000	Solenzo
Kossi	220,000	Nouna
Mouhoun	250,000	Dédougou
Nayala	140,000	Toma
Sourou,	200,000	Tougan
Total	1 200 000	Dédougou

Source : INSD, RGPH, Déc. 2000

La population de la Boucle du Mouhoun était de 1 200 000 habitants en 1998. Elle est estimée à 1 353 600 habitants en 2002 (11,4% de la population du Burkina) soit une densité d'environ 40 habitants/km². La population est à majorité composée de Bwaba/Bobo, de mossi et de Léla. C'est une région fortement islamisée.

Le relief est peu accidenté. Les plaines couvrent plus de 70% de la superficie régionale. Le climat est de type soudano-sahélien. Au nord (province du Sourou et de la Kossi) on a une pluviométrie moyenne annuelle de 500 à 700 mm ; au Centre (le Sud de la Kossi, le Nayala et une partie du Mouhoun, des Balé et des Banwa) une pluviométrie moyenne annuelle de 700 à 900 mm ; au sud une pluviométrie moyenne annuelle de 1000 à 1400 mm.

La région connaît deux (02) saisons : une saison sèche qui dure de 7 à 9 mois. Elle est marquée par l'harmattan. Une saison pluvieuse qui s'étale sur 3 à 5 mois entre mai et septembre. Elle est annoncée par la mousson.

Au niveau de la végétation, elle enregistre également des variances du nord au sud. On a la steppe arbustive et arborée, la savane et les forêts galeries.

La région dispose de plans d'eau qui font partie des plus importants du Burkina. Il s'agit du fleuve Mouhoun, du Lac Sourou et du lac du petit Balé. Ces plans d'eau constituent le nid des ressources halieutiques de la région.

3.2 L'économie de la zone d'étude

Les ressources minières de la région sont les plus importantes du Burkina. Il s'agit de la mine d'or de Poura (actuellement fermée), du diamant dans le bassin versant du Mouhoun, de l'aluminium (bauxite) dans la province des Balé. A l'instar des autres régions, l'agriculture et l'élevage occupent la majeure partie de la population et sont des secteurs pourvoyeurs de revenus aux ménages.

La production céréalière de la région est de 536.000 tonnes soit 17% de la production céréalière nationale en 2002/2003. La principale production est le sorgho ; viennent ensuite le mil et le fonio. Le bilan céréalier est excédentaire en 2002/2003. Le coton, une des cultures de rente de la région, occupe plus de 78% de la production totale des cultures de rente.

La région dispose d'un important potentiel pastoral. L'existence de réserves de faune et de forêts classées est un atout considérable. Quant au tissu industriel il est très faible ou presque inexistant. On démembrait en 1998, quatre entreprises industrielles dans la province du Mouhoun.

En matière d'éducation, l'enseignement préscolaire reste à l'état embryonnaire. La population scolarisable a connu une évolution très lente. Le taux brut de scolarisation est aujourd'hui de 42 % pour les garçons contre 37 % pour les filles. La région de la Boucle du Mouhoun regroupait 2 % de l'ensemble des établissements publics du pays. L'enseignement secondaire privé est peu développé. En résumé, la région connaît un accès limité à l'éducation. Les taux de scolarisation et d'alphabétisation demeurent parmi les plus faibles du pays. Le bas niveau de scolarisation de la région s'explique à la fois par des facteurs d'offre et de demande : absence d'écoles à une distance raisonnable, insuffisance d'écoles offrant un cycle complet, réticence des parents à envoyer leurs enfants à l'école, coût d'opportunité élevé de la scolarisation, mariage précoce des jeunes filles. Et pourtant, il existe dans la Boucle du Mouhoun des potentialités. En effet, classée 5e en 2001, 3e en 2002, la région a été classée 1ère au BEPC au plan national en 2003 avec un taux de succès de 56 %.

La pression démographique, le sous-équipement socio-sanitaire, la faiblesse des revenus des populations sont autant de contraintes qui freinent l'amélioration rapide de la santé de la population.

Dans le domaine de l'emploi, on relève que 70 % de la population de la région est employé à temps plein. Ce pourcentage élevé est expliqué par le fait que presque toute la population pratique les activités agricoles.

La région dispose de très peu d'infrastructures hôtelières, de commerce, de transport et de sport. En 2002, on dénombrait 14 structures hôtelières d'accueil.

- Malgré ces contraintes, les perspectives de développement de la région sont prometteuses. Qualifiée de grenier céréalier du Burkina, la Boucle du Mouhoun, est une région à vocation agropastorale, capable de faire face aux besoins en céréales et en viande des autres régions à la condition de leur mise en valeur de manière rationnelle.

Du point de vue de la couverture téléphonique les principaux centres urbains de la région sont tous reliés au téléphone fixe. Seules les capitales des provinces sont couvertes par le téléphone mobile, à l'exception de Solenzo dont la couverture par Celtel est annoncée pour bientôt.

4. LES RESULTATS D'ENQUETE

4.1 Le cadre réglementaire et institutionnel des transports

La situation actuelle des transports routiers au Burkina Faso peut être cernée à travers l'analyse du cadre réglementaire, des acteurs et de leurs rôles, des infrastructures et moyen de transport et enfin des performances du sous-secteur.

Le cadre stratégique

Pour bien comprendre les fonctions assignées au secteur des transports routiers, il faut souligner que des efforts ont été développés depuis les années soixante dix pour amener une partie non négligeable du réseau routier à un niveau d'aménagement et à un niveau de service compatible avec la demande croissante des transports. A ce titre il faut citer :

- la mise en place du Fonds Routier
- le bitumage de la plupart des axes reliant le Burkina Faso aux pays côtiers (Ghana, la Côte d'Ivoire et Togo) ;
- le bitumage des routes nationales permettant le désenclavement vers les pays voisins de l'intérieur (Mali et Niger) ;
- l'ouverture et l'aménagement de routes rurales, composantes de projets agricoles de développement intégré (Projets IDA, FED, CCCE, Routes Secondaires) ;
- la mise en place d'un programme général de rattrapage (entretien et réhabilitation, 4^{ème} Projet Routier) ;
- la réhabilitation de routes départementales et régionales grâce au soutien de pays étrangers et d'organismes internationaux

Il en est résulté que malgré tous ces efforts, seulement 8 700 km de routes (67%) d'un réseau de plus de 13 000 km, dont 1 510 km constitués de routes bitumées, sont entretenus fin 1988. En outre, ce réseau dit entretenu ne présentait pas un niveau de service acceptable dans la mesure où seulement 25% étaient dans un état bon à excellent et donc 75% de ce réseau étaient moyen à très mauvais.

C'est cette situation qui justifia la mise en œuvre d'un important projet sectoriel consacré aux transports.

Le cadre réglementaire

Au plan national le cadre normatif des transports routiers est celui fixé par la Zatu (ordonnance) n° AN IV-023/CNR/TRANS du 6 février 1987 portant organisation des transports routiers au Burkina Faso et par les textes subséquents.

En matière de gestion du fret généré par le commerce extérieur du Burkina, il y a lieu de mentionner le décret n° 82-0358/CMRPN/MTP.T.URB du 15 septembre 1982 portant répartition des cargaisons en provenance et à destination du Burkina et son arrêté d'application n° 26-MEC/MCODIM/MF du 5 mars 1984.

Dans l'ensemble, la réglementation nationale est peu contraignante ; l'accès à la profession de transporteur public routier est libre. Toutefois, obligation est faite de formuler une demande pour exercer l'activité, de fournir le jeu documentaire nécessaire à l'enregistrement sur le registre des transporteurs ; cet enregistrement donne lieu à la délivrance d'une autorisation de mise en exploitation d'un véhicule de transport public routier de personnes ou de marchandises dite « carte de transport ». Il n'est pas exigé de condition de capacité technique (professionnelle). En outre, l'exploitation de l'activité n'est soumise à aucune restriction relative soit au type d'activité soit à la zone ou aux itinéraires (exception faite du transport inter-Etats). Dans la pratique, on constate un faible niveau de réglementation des activités de

transports de marchandises et de personnes en dépit des mesures d'application annoncées par la zatu (ordonnance) n° ANIV 023/CNR/TRANS du 6 février 1987. Cet état de chose n'est pas le résultat voulu d'une libéralisation mais traduit plutôt une maîtrise conceptuelle et technique insuffisante de la matière par l'Administration.

S'agissant des acteurs et de leurs rôles, il convient de distinguer les acteurs publics et les acteurs privés.

Les acteurs publics

La définition et la mise en oeuvre de la politique globale en matière de transport routier sont de la compétence de plusieurs départements ministériels dont principalement : le ministère des Infrastructures, des transports et de l'Habitat, le ministère de l'Administration territoriale, le ministère de la Défense et le ministère de la Justice.

Le ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat est chargé de l'application de la politique définie par le Gouvernement en matière de transport terrestre pour ce qui nous concerne ici. A ce titre, il est responsable de la conduite des actions suivantes en relation avec les départements ministériels concernés :

- réglementation et contrôle de l'exploitation des infrastructures routières ;
- réglementation et contrôle des transports routiers

Pour ce faire, il est structuré en services centraux et en services rattachés qui disposent de moyens matériels, financiers, juridiques et humains propres à leurs rôles, mais souvent insuffisants.

En matière de transports routiers, les services techniques les plus directement impliqués sont la Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes (DGTTM), le Conseil Burkinabé des Chargeurs (CBC), le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA) et le Centre de Formation en Transports Routiers et Activités Auxiliaires (CFTRA).

C'est le ministère des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat qui intervient également dans la conception et la réalisation des infrastructures nécessaires à l'activité de transport à travers ses divers services techniques.

Le ministère de l'Administration Territoriale et de la Décentralisation est chargé de la protection civile et de la sécurité publique.

Le ministère de la Défense assure des missions de contrôle de la circulation routière à travers le service de la Gendarmerie.

Le ministère de la Justice intervient dans la mise en oeuvre de la réglementation de la circulation routière à travers la répression des infractions au code la route.

Les acteurs privés

Quant aux acteurs privés ce sont essentiellement les transporteurs routiers. Au Burkina Faso, la profession de transporteur routier se caractérise par une forte atomisation malgré l'émergence ces dernières années de quelques sociétés organisées. La plupart des transporteurs exercent en tant qu'entreprise individuelle.

Une des conséquences de cette atomisation est la petite taille économique de leurs entreprises, préjudiciables à des rendements d'échelle ; en effet plus de 75% des transporteurs sont des artisans-transporteurs : ils ne disposent généralement que d'un seul véhicule et ignorent tout des techniques de gestion moderne de leur activité (absence de planning des activités, absence de comptabilité, non maîtrise des techniques de prestations).

Dans l'ensemble, les entreprises de transport routier burkinabé souffrent d'une insuffisance d'organisation et partant d'un manque de compétitivité.

Voici résumé en tableau les principales caractéristiques de la politique des transports et le cadre institutionnel et réglementaire des transports au Burkina Faso.

Tableau 2 : Cadre réglementaire et institutionnel des transports au Burkina Faso

Politique et cadre réglementaire				
	Existe	Mis en exécution		Remarques
		National	Zone d'étude	
La politique				
Existe-t-il une politique nationale de transport ? Si oui, traite-t-elle des questions de transport en milieu rural ?	oui	*****	*	Il existe bien une politique des transports. Elle est traduite dans le domaine des transports ruraux par la SNTR (Stratégie Nationale des Transports Ruraux)
Y a-t-il un Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) ? Si oui, traite-t-elle des questions de transport en milieu rural ?	oui	***	*	La référence au transport en milieu rural n'est pas explicite
Existe-t-il une Politique de Transport en Milieu Rural ?	oui	*	*	Il y a un programme de transport en milieu rural mais non fonctionnel
Existe-t-il un fonds routier ?	non	Non	non	
Existe-t-il un fonds routier décentralisé ?	non	non	non	
Existe-t-il dans les Politiques agricoles des questions traitant du transport en milieu rural ?	oui	****	*	Les politiques agricoles ont toujours revêtu des aspects traitant des infrastructures rurales
Politique de genre traitant des questions de transport en milieu rural	non	non	Non	
Politique de lutte contre le VIH/SIDA traitant des questions de transport en milieu rural	oui	***	Non	
Politique environnementale traitant des questions de transport en milieu rural	non	Non	Non	
Cadres réglementaires				
Réglementation en matière de transport				
Réglementation des prix des bagages	non	Non	non	
Réglementation routière	oui	*	*	Très peu appliquée
Mesures/Dispositions fiscales stimulatrices (Exonération)	oui	****	Non	Ce dispositif a existé en 2000 pour l'achat des bus
Sécurité du transport				
Limitation de vitesse	Oui	Non	non	
Interdiction de passagers	Non	Non	non	
Chargement	Non	Non	non	
Station de pesage	Oui	***	non	
Pièces administratives du véhicule	Oui	****	***	La possession des pièces du véhicule n'exclut pas les pourboires
Réglementation sur les conducteurs	Non	Non	Non	
Réglementation sur le transport public				
Réglementation sur les prix de voyage	Non	Non	Non	Libre concurrence
Réglementation des routes	oui	****	****	
Stimulation fiscale (Exonération)	oui	****	*	Quelquefois
Pièces administratives	oui	****	****	
Sécurité du transport public				
Nombre de passagers	oui	Non	Non	
limitation de vitesse	oui	Non	Non	
Ceinture de sécurité	non	Non	Non	
Chargement	non	Non	Non	
Réglementation sur les conducteurs	non	Non	Non	
Réglementation des MIT				
Sécurité	non	Non	Non	
Prix	non	Non	Non	
Pièces administratives du véhicule	non	Non	Non	
Stimulation fiscale (Exonération)	non	Non	Non	

Bien être des animaux	non	Non	Non	Aucune structure ne s'en occupe
Réglementation des véhicules				
Réglementation sur les importations	non	Non	Non	
Spécifications	non	non	Non	
Contrôle technique	oui	****	Non	
Autres coût de l'opérateur (péages et prélèvements)	oui	****	****	
Sécurité routière (infrastructures)	oui	**	*	
Réglementation en matière de pièces administratives du conducteur	oui	***	Non	
Lois municipales	non	non	Non	
Amendes locales	non	non	Non	
Frais au niveau des terminaux	oui	**	*	
Groupes locaux en charge de la gestion des routes	non	non	Non	
Conducteurs formel / Association des transporteurs propriétaires	oui	*****	*****	
Cadres informels ex. Cartels				
Conducteurs informels / Association des transporteurs propriétaires	oui	**	**	
Compétition Public / Privé - Existe-t-elle ?	non	Non	Non	
Points de contrôle routier informel	oui	*****	*****	
Groupes locaux en charge de la gestion des routes	non	Non	Non	

4.2 Le point de vue des informateurs clés

Le point de vue des informateurs clés (Autorités nationales) sera succinctement résumé dans le tableau signalétique ci-dessus. Pour les autorités des provinces, nous avons été souvent renvoyés au niveau central.

Tableau 3 : Le point de vue des informateurs clés (niveau national)
Ministère de l'Agriculture et des Ressources Halieutique

Question	Réponse
Existe-t-il une politique de transport traitant des questions de services de transport rural? Si oui, quelle est-elle?	Oui. Dans la stratégie de développement rural, de réduction de la pauvreté, d'augmentation de la production Agricole et d'approvisionnement en eau potable, il y a un axe qui s'occupe de la réalisation d'infrastructure de communication et de mise en marché des productions agricoles. Cet axe traite bien sûr de la question de transport rural.
Quelles sont, s'il en existe, les initiatives actuelles en matières de transport rural ?	Il existe soixante dix (70) projets qui travaillent pour la réalisation d'infrastructure et des pistes rurales.
Que prévoit la réglementation en matière de transport rural (bagages, passagers, MITs et sécurité)?	Il est fait en sorte que chaque village soit relié aux pistes. C'est l'objectif principal. Il vient donc que les problèmes de sécurité sont secondaires à notre sens.
Existe-t-il une mesure particulière visant à stimuler le transport en milieu rural ?	Non dans ce Ministère, mais on incite les projets à intervenir dans ce sens. Les producteurs par leurs organisations font des actions d'incitation.
Quelles sont les principales parties prenantes en transport rural à contacter ?	Il y a les producteurs, les syndicats des transporteurs, les usines
Quels sont les changements/évolutions clés en matière de services de transport rural et d'accès aux services ruraux ?	Les syndicats des transporteurs sont mieux organisés, les filières de production s'organisent pour stimuler le transport en milieu rural aussi ce qui n'était pas le cas.
Quels sont les problèmes clés du transport en milieu rural et leurs solutions ?	Les problèmes sont entre autre l'inorganisation des circuits de transports, la cherté des coûts de transport dû aux coûts élevés du carburant, la non disponibilité des camions de transport
Y a-t-il des programmes ou des questions de VIH/SIDA qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Pas de connaissance sur la question
Y a-t-il des questions ou programmes de genre qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Il y a pas un programme spécial genre qui s'occupe de la question. Les femmes sont organisées dans le secteur, mais il y a pas un programme qui prendre en compte les besoins spécifiques des femmes
Y a-t-il des questions ou programmes environnementaux qui aient un rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	La question de l'environnement est abordée mais pas de façon spécifique.

Le secrétariat permanent du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP)

Questions	Réponses
Quels rôles joue le DSRP dans le développement du transport en milieu rural et l'accès aux services ruraux ?	La structure est une structure de coordination et par conséquent nous coordonnons la réalisation d'infrastructure en milieu rural. Le milieu rural n'ayant pas un système d'urbanisation, nous recommandons la réalisation d'infrastructures sociales là où les concessions sont plus groupées surtout les pistes. Les moyens de transports sont essentiellement les vélos et les motos, il y a la réalisation des axes qui relient les villages et les concessions.
Quelles sont les principales parties prenantes en transport rural à contacter ?	Les parties prenantes sont essentiellement le Ministère des infrastructure et transport.
Quels sont les changements/évolutions clés en matière de services de transport rural et d'accès aux services ruraux ?	Il n y a pas eu d'évolution en matière de transport rural
Quels sont les principaux problèmes clés du transport en milieu rural et leurs solutions ?	Manque de voie praticable surtout en saison pluvieuse, Les voies ne sont pas très souvent adaptées (des pistes sont empruntées par des gros camions), le manque d'entretien des pistes. Comme solution, il faut mettre des moyens pour l'entretien périodique des routes, il faut aussi que les voies sont adaptées aux moyens de transport qui y circulent
Y a-t-il des programmes ou des questions de VIH/SIDA qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Non
Y a-t-il des questions ou programmes de genre qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Oui La femme fait tout: transport de récolte, de l'eau, du bois. Les besoins des femmes sont alors pris en compte en matière de transport
Y a-t-il des questions ou programmes environnementaux qui aient un rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Oui. La voie peut passer dans un champ, ou entraîner la destruction de la forêt. Ainsi, il évalueront les impacts environnemental de la voie et prendront l'option qui détruira moins la forêt. On cherchera à faire moins de pollution pour la forêt et les ménages.

La Direction générale des Transports Terrestres et Maritimes

Question	Réponse
Existe-t-il une politique de transport traitant des questions de services de transport rural? Si oui, quelle est-elle?	Oui. L'adoption de la stratégie nationale de transport rural au Burkina Faso "SNTR" (2003)
Quelles sont, s'il en existe, les initiatives actuelles en matières de transport rural ?	Oui; un projet a été mis en place. Il y a eu la création d'un comité de suivi.
Que prévoit la réglementation en matière de transport rural (bagages, passagers, MITs et sécurité)?	Pas de réglementation. Les moyens de transport sont généralement les vélos les poussettes les charrettes qui sont des moyens de transport individuel
Existe-t-il une mesure particulière visant à stimuler le transport en milieu rural ?	Oui. Le PTMR contribue à l'amélioration de la mobilisation des personnes vivant dans les zones rurales et de leur accessibilité aux ressources et services.
Quelles sont les principales parties prenantes en transport rural à contacter ?	Les ministères (MEFP, MTTPU, MAE, ME) la Banque Mondiale, Caisse Française de Développement, Fonds Européen de Développement, l'OTRAF, l'UCOBAM les ONG.
Quels sont les changements/évolutions clés en matière de services de transport rural et d'accès aux services ruraux ?	La possession et la location de charrettes en milieu rural sont des signes de changement
Quels sont les problèmes clés du transport en milieu rural et leurs solutions ?	Les besoins en matière de transport sont importants en milieu rural mais le niveau de revenu des populations est insuffisant pour susciter une offre de transport. Le prix du transport par charrette est plus cher que celui par portage. Dans certaines zones c'est la faiblesse de la densité démographique qui empêche la formation d'une masse critique. Ainsi, la pauvreté a pour corollaire la faiblesse de l'offre de transport. Comme solutions il y a le développement des moyens de transport intermédiaire (MTI) qui augmente la capacité de transport et réduit la pénibilité des offres et les temps affectés
Y a-t-il des programmes ou des questions de VIH/SIDA qui	Non pas de programme

soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	
Y a-t-il des questions ou programmes de genre qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	La stratégie nationale de transport rural fait allusion au genre, mais cette sensibilité aux besoins des femmes en matière de mobilité mérite d'être développée. Les femmes portent plus de charges que les hommes et il faut faire en sorte que le temps mis pour le transport soit réduit pour les femmes
Y a-t-il des questions ou programmes environnementaux qui aient un rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Oui on tient compte de l'environnement. Le ministère est saisi pour les questions de construction de voie pour l'étude des impacts sur l'environnement

Le Programme des Transports en Milieu Rural (PTMR)

Question	Réponse
Existe-t-il une politique de transport traitant des questions de services de transport rural? Si oui, quelle est-elle?	Oui. Il existe un programme de transport en milieu rural (PTMR) en conformité avec la stratégie de la stratégie nationale de transport rural au Burkina Faso "SNTR" (2003)
Quelles sont, s'il en existe, les initiatives actuelles en matières de transport rural ?	Oui; Une étude couvrant le territoire national va faire le diagnostic des problèmes de transport. Elle sera lancée bientôt.
Que prévoit la réglementation en matière de transport rural (bagages, passagers, MITs et sécurité)?	Pas de réglementation. Il faut attendre les résultats de cette étude pour prendre des mesures en matière de transport rural.
Existe-t-il une mesure particulière visant à stimuler le transport en milieu rural ?	Non mais des mesures seront proposées au vue des conclusions de l'étude qui sera faite
Quelles sont les principales parties prenantes en transport rural à contacter ?	Les ministères (MEFP, MTTPU, MAE, ME) la Banque Mondiale, Caisse Française de Développement, Fonds Européen de Développement, l'OTRAF, l'UCOBAM les ONG. La direction générale des pistes rurales
Quels sont les changements/évolutions clés en matière de services de transport rural et d'accès aux services ruraux ?	Attendre l'étude
Quels sont les problèmes clés du transport en milieu rural et leurs solutions ?	Attendre l'étude
Y a-t-il des programmes ou des questions de VIH/SIDA qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Un aspect sera traité au cours de l'étude. N'ayant moins le ministère a une politique en matière de lutte contre le sida
Y a-t-il des questions ou programmes de genre qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	La stratégie nationale de transport rural fait allusion au genre, mais cette sensibilité aux besoins des femmes en matière de mobilité mérite d'être développée. Les femmes sont les principaux acteurs et l'étude nous permettra d'en savoir plus
Y a-t-il des questions ou programmes environnementaux qui aient un rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Oui on tient compte de l'environnement. Le ministère est saisi pour les questions de construction de voie pour l'étude des impacts sur l'environnement

La Direction Générale des Pistes Rurales (DGPR)

Numéros de question	Réponse
Existe-t-il une politique de transport traitant des questions de services de transport rural?	Oui. La création en Juillet 2000 de la Direction du Projet Pistes Rurales et sa transformation (octobre 2001) en une Direction Générale des Pistes Rurales (DGPR) traduit une attention

Si oui, quelle est-elle?	particulière des autorités à la définition et à l'application de la politique en matière de pistes rurales.
Quelles sont, s'il en existe, les initiatives actuelles en matières de transport rural ?	Les initiatives sont :- Réhabiliter les infrastructures (investissements adaptés aux besoins) -Entretien et préserver (entretien à la demande) -Gérer et faire participer (Décentralisation et participation, rôle des provinces, des CVGT et des villageois) -promouvoir le transport rural (MIT)
Que prévoit la réglementation en matière de transport rural (bagages, passagers, MITs et sécurité)?	Il est fait en sorte que chaque village soit relié aux pistes
Existe-t-il une mesures particulière visant à stimuler le transport en milieu rural ?	Oui. 1) il y a la suppression de la TVA (18%) sur les moyens intermédiaires de transports (MIT) non motorisés. Cela aura une répercussion immédiate sur le prix des MIT et donc un fort impact potentiel. 2) le cofinancement d'actions de promotion du transport rural menées par les projets de Développement ou des ONG. 3) 4) formations sur les thèmes de « sécurité, d'utilisation et d'entretien des Moyens Intermédiaires de Transports.
Quelles sont les principales parties prenantes en transport rural à contacter ?	Ministère de l'Agriculture, de l'Hydraulique et des Ressources Halieutiques ; Ministère des infrastructures des transports et de l'Habitat ; ministère du Commerce, de la Promotion de l'entreprise et de l'Artisanat ; Ministère des Finances et du Budget ; les ONG ; les Partenaires au Développement (BM ; FMI etc.).
Quels sont les changements/évolutions clés en matière de services de transport rural et d'accès aux services ruraux ?	Les syndicats des transporteurs sont mieux organisés, les filières de production s'organisent pour stimuler le transport en milieu rural aussi ce qui n'était pas le cas.
Quels sont les problèmes clés du transport en milieu rural et leurs solutions ?	-Impacts négatifs sur la santé : le développement de l'épidémie de SIDA le long des grands axes routiers -Impacts négatifs sur l'environnement : l'impact est direct (érosion le long des routes ; mais aussi indirect (défrichage et surexploitation forestière le long des routes)
Y a-t-il des programmes ou des questions de VIH/SIDA qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Oui, le VIH SIDA se développe plus sur le long des routes. Ce qui veut dire que le développement des pistes rurales peut entraîner le développement du VIH SIDA en milieu rural.
Y a-t-il des questions ou programmes de genre qui soient en rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	Il y a pas un programme spécial genre qui s'occupe de la question. Les femmes sont organisées dans le secteur, mais il n'y a pas un programme qui prend en compte les besoins spécifiques des femmes
Y a-t-il des questions ou programmes environnementaux qui aient un rapport avec le transport en milieu rural? Si oui, quels sont-ils?	La question de l'environnement est abordée

Pour les autres informateurs clés, ce sont les autorités régionales : gouverneur, autorités du village, gestionnaires des centres de santé, syndicats des transporteurs, organisations de crédit. Pour certains de ses informateurs clés, nous y reviendrons dans le développement du document. Pour les cas spécifiques qui ne seront pas abordés après, nous avons le Gouverneur et le Directeur régional des Infrastructures et de l'habitat.

L'autorité régionale (Gouverneur) vient de prendre fonction il sa seulement quelques mois. Il n'avait donc pas d'avis particulier à donner sur les questions spécifiques liés au transport rural. C'est au niveau du Directeur régional des infrastructures, des transports et de l'habitat que les échanges ont permis de savoir

que la région est l'une des plus pourvues en infrastructures de transport, en dépit de ce que peuvent penser les utilisateurs. A la question de savoir quels sont les problèmes du transport en milieu rural, on relèvera pèle mèle le manque de ressources, le faible pouvoir d'achat de la population ou encore le non respect des questions de sécurité.

4.3. L'infrastructure routière

Comme partout ailleurs l'état du réseau routier ainsi que des chemins et des sentiers qui sillonnent le village et sa zone d'influence ou qui vont de la ville marché vers les villages vont constituer un élément important qui vont agir sur le type et le moyen de transport rural.

D'un point de vue stricte, une route rurale doit avoir pour fonction de permettre la circulation des véhicules motorisés durant les périodes décisives du cycle agricole : livraison des intrants et évacuation de quantités de récolte à faible valeur marchande.

Au niveau d'ensemble, les caractéristiques suivantes des routes peuvent être faites : les routes peuvent être classées en itinéraire principal, itinéraire secondaire et itinéraire tertiaire On entend par itinéraire principal, celui qui permet au village considéré d'entrer en contact avec l'extérieur (c'est-à-dire la ville marché). C'est l'itinéraire de désenclavement du village.

Les villages de la zone sont caractérisés par des itinéraires principaux de deux types, soit des traces, soit des pistes ordinaires. La trace n'a fait l'objet d'aucune construction et la Piste Ordinaire est par contre construite, mais avec très peu d'ouvrages et un assainissement longitudinal non systématique. La caractéristique principale de la PO est que la circulation est difficile dès qu'il pleut dans les zones où le sol est limoneux ou argileux.

Tous les axes principaux ou leur prolongement sont de niveau 3, c'est-à-dire circulaire seulement en 4x4 même en saison sèche.

D'un point de vue global, les principaux obstacles sont :

- des zones à pente longitudinale très élevée dans le sens du déplacement ;
- des zones d'ornières (résultats du poinçonnement du sol en place par un véhicule lourd lors du précédent hivernage ou à l'occasion de l'hivernage en cours).
- des thalwegs permanents et non permanents de profondeur allant de moins d'un mètre à plus de deux mètres

Sur certains itinéraires, les villageois utilisent les moyens de bord pour permettre leur déplacement en saison des pluies. Ainsi, des pierres sont souvent utilisées pour ralentir l'effet érosif de l'eau de pluie. Même en saison sèche, beaucoup de routes présente d'importants ravinements sur toute la longueur.

Compte tenu des conditions de transport, si en saison sèche, il est possible de voir certains véhicules sur ces itinéraires principaux, en saison humide ce sont les mobylettes, les bicyclettes, les charrettes à traction humaine ou animale et la marche à pied qui assurent l'accès aux villages, aux marchés et aux plantations.

L'itinéraire secondaire est quant à lui celui qui permet au village considéré d'aller, soit dans un autre village, soit de se rendre au marché ou encore au centre socio-économique. Il est légèrement plus ou moins en bon état que l'itinéraire principal. L'itinéraire tertiaire est quant à lui celui qui permet aux villageois soit de se rendre à son champ, soit de se rendre au moulin ou globalement circuler à l'intérieur du village.

Pour ces deux types d'itinéraire, la circulation devient aléatoire dès qu'il pleut. Il y a alors nécessité d'utilisation d'un véhicule 4x4. Pour les MIT, les charrettes hésitent à utiliser ces voies en saison humide.

Au total, en plus du chef-lieu de la région (Dédougou) qui est assez bien desservie sur le plan infrastructurel, il y a également les villes marchés (Tougan, Nouna, Djibasso et Boromo) qui bénéficient d'une bonne desserte infrastructurelle. Seule la ville marché de Solenzo ne dispose pas d'une voie praticable. Le reste de la région possède un système de transport assez rudimentaire. Djibasso reste un cas typique d'utilisation des MIT. Les services de transport desservent certes les chefs-lieux de province, mais ils sont loin de satisfaire les besoins de mobilité des populations rurales et il est difficile de compter sur ces services de transport vu leur aspect de passage aléatoire.

Les liaisons interdépartementales et inter villageoises restent donc difficiles. A l'intérieur du village, la femme reste la première à supporter les fardeaux des transports. Le taux d'équipement des ménages reste d'un bon niveau en bicyclette, mais la Boucle du Mouhoun semble avoir trouvé le véhicule approprié (charrettes à traction animale à deux ou quatre roues) pour la production et la vente des produits.

La région ne dispose actuellement que de 44 km de voie bitumée qui passent à l'extrême sud-est de la région à Boromo. Viendront s'ajouter bientôt à ces 44km la voie Dédougou-Bobo (177 km) en voie de construction. Au niveau du réseau entretenu par le PST-2 (Programme Sectoriel des Transports et du Tourisme), outre les 44 km de route bitumée, on a 1262 km de routes en terre, ce qui donne une densité (km/habitant) de réseau entretenu d'environ 10 m/habitant.

Il y a, dans la zone beaucoup de chemins ruraux et de pistes cyclables à travers la brousse qui ne subissent aucun aménagement et qui ne sont matérialisés que par le passage répété des hommes et des animaux sur ces sentiers. Ces pistes constituent le véritable lien entre les villages isolés et le réseau routier entretenu ou pas.

Tableau n°4 : Répartition des routes entretenues dans la Boucle du Mouhoun

Boucle du Mouhoun	Etendue du réseau routier			Densité géographique (Km/ Km ²)
	Routes bitumées (km)	Routes en terre (km)	Total (km)	
Ensemble Région	44	1 218	1 262	0,037

Comme on peut le constater le réseau régional est revêtu sur seulement 44 km (0,035% du total).

Les routes en terre sont les routes provinciales (exclusion faite des pistes villageoise). Il y a dans ce réseau une inégalité de répartition du point de vue qualitatif. Ce sont les pistes qui ne se déterminent en fait qu'en fonction du passage répété des véhicules qui prédominent dans le réseau régional. Ces pistes qui ne font l'objet d'aucun aménagement ont la caractéristique principale d'être impraticables en saison de pluies (comme d'ailleurs certaines routes en terre) ; paralysant ainsi la circulation des marchandises dans beaucoup d'endroits de la région.

4.4 Les caractéristiques des services de transport rural actuel

Une des fonctions de la route est, avons-nous dit, de faciliter l'exploitation des services de transport afin d'accroître la mobilité des populations rurales et d'améliorer leur accessibilité aux services socio-économiques.

De fait, une forte ou faible mobilité en zone rurale n'est pas seulement due à la non possession d'un moyen de transport propre, mais peut dépendre également de la présence ou non de service de transport efficaces que les ruraux peuvent payer pour se déplacer.

La fourniture des services de transports peut être sous plusieurs formes :

- Il y a les services que les paysans peuvent emprunter pour se déplacer et transporter leurs marchandises moyennant rémunération. Parmi ces types, on a les services de bus, les services de location de camion, les services de transport informels.
- Il y a également les services de transport motorisés de marchandises desservant les communautés rurales de base.

L'enquête a tenté de saisir les services de transport en activité dans la zone. Les résultats montrent qu'à de rares exceptions, les villageois ont très peu accès aux services de transport et la première raison est un défaut d'accès des véhicules au village.

Pour certaines localités (Denkéna par exemple), un véhicule ne vient que lorsqu'il a été loué par un commerçant depuis Solenzo ou Dédougou. L'itinéraire le plus proche desservi par un service de transport est souvent à une dizaine de kilomètres.

Dans tous les cas de figure, il ressort de cette zone que :

- les services de transport sont insuffisants ou inexistant ;
- que les villageois placés en dehors des « grands » axes empruntent rarement les services de transport ;

L'enquête a tenté de saisir les modes de déplacements et de transport des populations rurales devant subvenir à leurs besoins et satisfaire des exigences économiques et sociales.

Le nombre et la diversité des véhicules susceptibles d'être utilisés en services de transport dans le monde rural sont les suivants: bicyclette, mobylette, charrette à traction animale (deux ou quatre roues) ou humaine, bus (plus de 20 places), les camions, les taxis ruraux (pick up, minibus, voiture).

La charrette à traction animale

La charrette est probablement le moyen de transport le plus typique des transports agricoles. Elle permet d'enlever le fumier pour le répandre sur les sols appauvris. C'est elle aussi qui prend le relais dans la distribution des intrants agricoles (semences, engrais, pesticides) lorsqu'on quitte les routes et les pistes pour emprunter les sentiers qui conduisent aux villages. La charrette assure le transport des produits des champs vers les villages, les fruits, les légumes, le coton. Il arrive que certaines évacuations sanitaires et des femmes à terme soient conduites en charrette des villages vers les formations sanitaires.

La charrette à traction animale est utilisée dans la zone, soit en location, soit en propriété personnelle. A Djibasso, ce MIT est utilisé comme service de transport à un faible degré cependant. Il permet de pallier à l'insuffisance de l'offre de service de transport conventionnel.

Le vélo

Introduits à la faveur de la colonisation, le vélo est le moyen de transport le plus largement répandu au Burkina en général et dans la Boucle du Mouhoun en particulier.

Le vélo transporte les personnes, les marchandises à destinations de marchés locaux et parfois les intrants agricoles en quantités limitées. En plus il sert à l'évacuation des malades vers les centres de santé. Il n'y a pas de service transport assuré par le vélo.

La mobylette

La mobylette assure certainement les mêmes fonctions que la bicyclette en zone rurale et constitue le moyen de transport immédiatement supérieur que désire acquérir un ménage après la bicyclette. Il y a plus de

200.000 motos/mobylettes recensées sur l'ensemble du territoire au en 2003 dont au moins les 2/3 dans les villes. Il vient donc qu'en campagne, posséder une mobylette pour un ménage est un signe évident de richesse. Vu le coût d'achat des mobylettes (plus d'un million de FCFA pour la Yamaha 80 et environ 500.000 FCFA pour les marques chinoises), on comprend que les taux d'équipement des ménages en mobylette soit assez faible. Dans les villages enquêtés, on dénombre très peu de mobylettes par village.

Les véhicules motorisés 4 roues

Parmi les véhicules motorisés assurant les services de transport, les camions 10 tonnes sont ceux que l'on rencontre le plus dans la région pour la collecte des produits agricoles du milieu rural vers les villes ou pour le transport de personnes. Ce moyen de transport est certainement le plus efficace dans l'activité commerciale interrégionale. Le camion a cependant l'inconvénient d'exiger des voies larges et aménagées nécessitant parfois la réalisation d'ouvrages importants (dalots, radiers ou ponts).

De tous ces moyens évoqués, le portage sur la tête reste encore, malheureusement un mode de transport largement utilisé pour divers types de besoin. Et pourtant, le taux d'équipement en bicyclette est assez impressionnant. On dispose au moins pour 100 ménages de 100 à 130 bicyclettes dans la région selon certaines enquêtes effectuées. En clair, chaque ménage dispose d'un vélo. Cette bicyclette est utilisée par l'homme pour ses déplacements quotidiens (aller au marché, au champ, aller au chef-lieu de département pour des besoins administratifs ou autres,...). Il peut utiliser ce vélo pour des corvées lorsque la situation l'exige. Les activités de transport sont également liées au sexe : les femmes sont celles qui se chargent des corvées aidées par les jeunes filles.

4.5 Les types de transport : les hubs et les axes de transport

Dédougou, la capitale régionale est un hub de transport. La ville est située au centre de la région, avec des voies radiales qui vont dans cinq directions vers les villes marchés et vers les deux principales villes du pays que sont Ouagadougou et Bobo-Dioulasso. Une des villes marchés est située sur la route nationale n° 1 reliant Ouagadougou à Bobo. Il s'agit de Boromo la capitale de la province des Balé. Les liaisons nationales entre Dédougou, les villes marchés et les deux principales villes du pays sont assurées par les bus, les taxis brousse et les camions. Actuellement la société Liza Transport International, propriété d'un homme d'affaires de Dédougou est la seule société digne de ce nom. En dehors des liaisons intérieures, elle envisage bientôt les liaisons internationales. La région de la Boucle du Mouhoun entretient également des relations avec le Mali par l'entremise de l'important marché de Djibasso à la frontière Burkina – Mali. Ce marché se tient tous les jeudis. Aussi en dehors des villes marchés que sont les capitales des provinces, on a aussi d'importants marchés ruraux qui se tiennent régulièrement tous les trois ou cinq jours. Ces marchés drainent un monde important qui vient souvent de très loin (10, 15 voire 50 km).

Entre les différentes villes de la région on rencontre principalement quatre types de transport public (ces types assurent principalement les liaisons nationales):

- les taxis brousse type Peugeot bâchée
- les bus de dimension variable pouvant transporter entre 20 et 30 personnes à la fois. Ce sont des bus type Super Goelette
- les bus modernes de 30-50 places détenus exclusivement par la société Liza international
- les camions 10 tonnes.

Faute de statistiques disponibles sur le parc régional de véhicules l'observation visuelle faite lors des différentes tournées dans la région laisse entrevoir que la région ne dispose pas plus de 60 véhicules affectés au transport public.

Les trois premiers types opèrent sur les lignes standard. Les camions 10 tonnes opèrent en fonction des saisons. Ils pénètrent dans les villages pour collecter les céréales. Dans la plupart des cas, le transporteur est en même temps l'acheteur, mais dans d'autres cas un commerçant céréalier loue les services d'un transporteur. Les grains sont généralement transportés vers le nord du pays. Les transporteurs du Nord

viennent également dans la région pour collecter les grains. Au retour, le camion sert à la fois pour le transport des bagages et des personnes en nombre indéterminé.

Les moyens intermédiaires de transport sont extrêmement importants dans la région tout comme d'ailleurs dans le reste du Burkina. La bicyclette reste la plus usuelle et en visitant les marchés on est chaque fois impressionné par le nombre de bicyclettes présentes au marché. Les mobylettes sont moins nombreuses. Les charrettes à traction asine sont couramment utilisées, principalement pour les liaisons intra et inter villageoises. On peut dénombrer environ une cinquantaine de charrettes à traction asine par marché. Le cas de Djibasso est cependant inhabituel. On rencontre un nombre exceptionnel de bicyclettes, de charrettes et de mobylettes le jour du marché. Le comptage effectué (voir plus loin) indiquera l'importance de ces modes de transport. Ces moyens de transport transportent biens et personnes sur parfois de longues distances qui peuvent souvent atteindre la centaine de kilomètres

Pour le choix des villes marché, des villages et pour le comptage de trafic la procédure suivante a été suivie. La capitale régionale qu'est Dédougou est à la fois un hub et un centre administratif. Trois villes marchés ont été sélectionnées : vers le sud-ouest (Solenzo), vers le nord-ouest (Djibasso), vers le nord-est (Tougan). Solenzo a été choisi parce qu'elle est difficile d'accès. Djibasso l'a été parce qu'elle a un important marché qui se tient tous les jeudis. Enfin entre Tougan et Toma, nous avons choisi Tougan ; ce choix aurait pu tout aussi bien être Toma. Boromo n'a pas été choisi parce qu'elle est située sur le corridor international Ouaga-Bobo-Côte-d'Ivoire.

Pour les axes régionaux, les routes menant à Solenzo au Sud-ouest, à Djibasso au Nord-ouest ont été sélectionnées pour le comptage de trafic. Les deux routes ont un point de jonction (ou de divergence) au km 13 après Dédougou et les comptages ont été effectués à la jonction de ces deux voies.

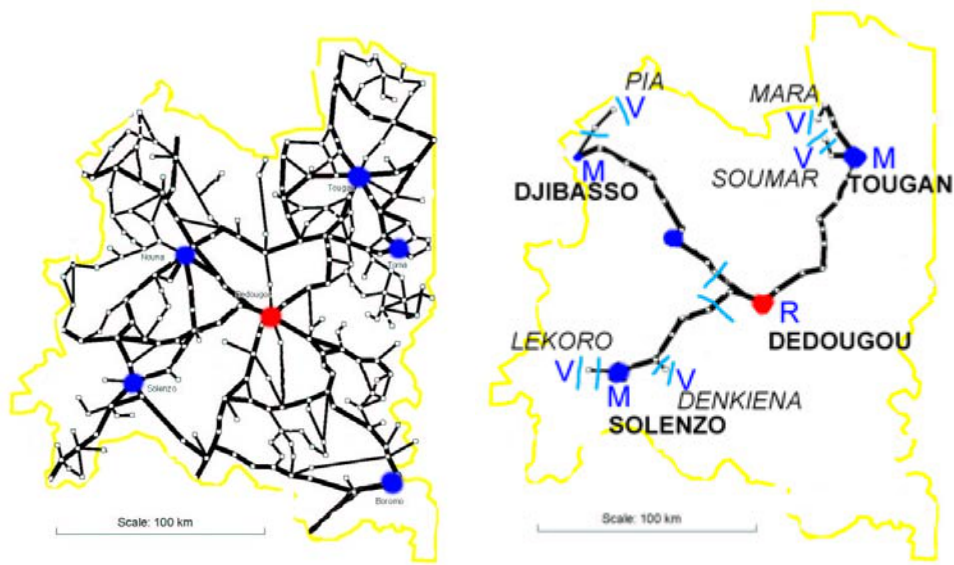
Les villages sélectionnés l'ont été sur la base de leur localisation en dehors des principales routes régionales. Les villages sélectionnés ont été les suivants :

- Soumar Boumba et Mara (à 22 et 44 km de Tougan et situés sur des sentiers).
- Lekoro et Denkiéna (à 14 et 23 km de Solenzo dans différentes directions)
Ces deux villages sont souvent inaccessibles en saison pluvieuse.
- Pia (à 14 km de Djibasso).

Les comptages de trafic sur ses axes ont été effectués sur les pistes de Soumar-Boumba, Lékoré et Pia.

Les comptages inter villages l'ont été sur les villages aboutissant aux villages précités :

- De Soumar-Boumba un comptage a été effectué sur la liaison en direction de Tiao
- De Mara nous avons effectué un comptage vers Kouï ;
- De Lekoro un comptage vers Bena fut effectué ;
- De Denkiéna deux comptages ont été effectués vers Montion Kouï et vers Daboura



Cartes du système de transport et du comptage de trafic



Localisation de la région d'étude

Sur ces différentes liaisons nous avons procédé à un comptage de trafic. Comme on le constate sur les tableaux suivants, la dominance des transports est constituée par les MIT (Moyens Intermédiaires de Transport). Nous allons représenter ces comptages par grands groupes (provincial, marchés et villages).

Les différents modes de transport sur les différents axes (résultats du comptage de trafic)

Tableau 5 : Synthèse des Trafics : Axes régional, de Marché et de District

Comptage du trafic routier Fiche de synthèse - Axe Régional							
Mode	Nombre	Trop plein	Plein	A moitié plein	Vide	Dominance des bagages	Dominance des passagers
Camions - moins de 3 tonnes	2				2		1
Camions - plus de 3 tonnes	10	1	3		6	3	4
Bus (plus de 20 places)	5		3	1	1		1
Taxi brousses - Mini bus (moins de 20 places)	5	1		3	1		1

Taxi brousse - pick ups	3	1	2			1	1
Taxi brousse - voitures, 4x4s	3	1	1	1		1	2
Voitures / 4x4s	21		6	14	1		18
Voitures / pick ups pour Gouvernement / ONG	14	2	6	6		2	6
Camions pour Gouvernement / ONG	10	1			3	6	6
Voitures privées - pick ups, 4x4s	13		6	5	2		10
Piétons	Nombre	Chargé à Plus de 5kg	Chargé à moins de 5kg	Pas de bagages	Animaux allant au marché		
Piétons femmes	25	14	2	9			
Piétons hommes	66	3	1	62			
Cyclistes	Nombre	1 passager	Chargé à Plus de 5kg	Aucun			
Bicyclette avec femme	121	33	83	3			
Bicyclette avec homme	416	16	168	232			
Motocycles	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	
Motocycliste homme	169	63	4		97	5	
Motocycliste femme	5	4			1		
Traction animale	Nombre	Plein	A moitié plein	Vide	1 passager	2 passagers	3 passagers
Traction animale	12	10		2			

Comptage du trafic routier Fiche de synthèse - Axe du District (JOUR DE MARCHÉ)							
MODE	Nombre	Trop plein	Plein	A moitié plein	Vide		
Camions - moins de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Camions - plus de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Bus (plus de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousses - Mini bus (moins de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - pick ups	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - voitures, 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / pick ups pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Camions pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Voitures privées - pick ups, 4x4s	0	0	0	0	0		
Piétons	Nombre	Chargé à Plus de 5kg	Chargé à moins de 5kg	Pas de bagages	Animaux allant au marché		
Piétons femmes	122	58	19	43	2		
Piétons hommes	88	13	17	54	4		
Cyclistes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	Bagages
Bicyclette avec femme	86	75	11				
Bicyclette avec homme	327	252	75				
Motocycles	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	Bagages
Motocycliste homme	66	13	5		48		1
Motocycliste femme	3	2			1		-
Charrette	Nombre	1 Passager	2 Passagers	3 Passagers et plus	Biens très peu	Biens Quelques	Biens beaucoup
Charrette homme	39	36	3				
Charrette femme	24	20	4				
A dos d'animal		1 Passager	2 Passagers	3 Passagers et plus	Biens très peu	Biens Quelques	Biens beaucoup
Homme	4	3	1				
Femme							

Comptage du trafic routier Fiche de synthèse - Axe du District (Jour Ordinaire)							
MODE	Nombre	Trop plein	Plein	A moitié plein	Vide		
Camions - moins de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Camions - plus de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Bus (plus de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousses - Mini bus (moins de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - pick ups	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - voitures, 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / pick ups pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Camions pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Voitures privées - pick ups, 4x4s	0	0	0	0	0		
Piétons	Nombre	Chargé à Plus de 5kg	Chargé à moins de 5kg	Pas de bagages	Animaux allant au marché		
Piétons femmes	111	10	22	79			
Piétons hommes	67	6	4	57			
Cyclistes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	Bagages
Bicyclette avec femme	93	79	14				
Bicyclette avec homme	308	291	17				
Motocycles	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	Bagages
Motocycliste homme	116	29	5		79	1	2
Motocycliste femme							
Charrettes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Charrette homme	17	6	5		6		
Charrette femme	17	10	5		2		
A Dos d'animal	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Homme	4	1			3		
Femme							

Comptage du trafic routier Fiche de synthèse - Axe du village (Jour de marché)							
MODE	Nombre	Trop plein	Plein	A moitié plein	Vide		
Camions - moins de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Camions - plus de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Bus (plus de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousses - Mini bus (moins de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - pick ups	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - voitures, 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / pick ups pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Camions pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Voitures privées - pick ups, 4x4s	0	0	0	0	0		
Piétons	Nombre	Chargé à Plus de 5kg	Chargé à moins de 5kg	Pas de bagages	Animaux allant au marché		
Piétons femmes	196	85	63	44	4		
Piétons hommes	117	11	37	69			
Cyclistes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	Bagages
Bicyclette avec femme	124	11	74	39			
Bicyclette avec homme	326	22	144	160			
Motocycles	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	
Motocycliste homme	91	23	2		51	15	
Motocycliste femme	1				1		
Charrettes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Charrette homme	12	2	2	1	5	1	1
Charrette femme	2			1	1		
A dos d'animal	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Homme	6				5	1	

Comptage du trafic routier Fiche de synthèse - Axe du village (JOUR ORDINAIRE)							
MODE	Nombre	Trop plein	Plein	A moitié plein	Vide		
Camions - moins de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Camions - plus de 3 tonnes	0	0	0	0	0		
Bus (plus de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousses - Mini bus (moins de 20 places)	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - pick ups	0	0	0	0	0		
Taxi brousse - voitures, 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / 4x4s	0	0	0	0	0		
Voitures / pick ups pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Camions pour Gouvernement / ONG	0	0	0	0	0		
Voitures privées - pick ups, 4x4s	0	0	0	0	0		
Piétons	Nombre	Chargé à Plus de 5kg	Chargé à moins de 5kg	Pas de bagages	Animaux allant au marché		
Piétons femmes	166	82	42	40	2		
Piétons hommes	255	176	32	36	11		
Cyclistes	Nombre	1 passager	Chargé à Plus de 5kg	Aucun			
Bicyclette avec femme	85	13	49	23			
Bicyclette avec homme	260	8	101	151			
Motocycles	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers	Pas de bagages	Bagages en plus de passagers	
Motocycliste homme	115	67	1		47		
Motocycliste femme							
Charrettes	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Charrette homme	13	9	1		3		
Charrette femme	5	3			2		
A dos d'animal	Nombre	1 passager	2 passagers	3 passagers et plus	Biens Très peu	Biens Quelques	Biens Beaucoup
Homme	13	13					
Femme							

Comptage du trafic routier

DJIBASSO - PIA (JOUR DE MARCHÉ DE DJIBASSO)

Direction		Charrettes				Conducteur		Passagers (nombres)			Biens		
Vers marché	Du marché	Asine	Bovine	Cheval 2 roues	Cheval 4 roues	Homme	Femme	Hommes	Femmes	Enfants	Très peu/Vide	Quelques biens	Beaucoup
267	465	372	36	299	25	665	67	27	323	74	320	400	12

DJIBASSO - PIA (JOUR ORDINAIRE)

Direction		Charrettes				Conducteur		Passagers (nombres)			Biens		
Vers marché	Du marché	Asine	Bovine	Cheval 2 roues	Cheval 4 roues	Homme	Femme	Hommes	Femmes	Enfants	Très peu/Vide	Quelques biens	Beaucoup
27	4	17	3	8	3	31		3	5	4	4	23	4

Synthèse des comptages

Voici résumé sur le tableau suivant la synthèse des comptages effectués sur les différents axes (jour de marché et jour ordinaire).

Tableau n° 6 : Résumé du comptage

	Régional	District	Village	Djibasso
Camions (< 3 tonnes)	2	0	0	0
Camions (> 3 tonnes)	10	0	0	0
Bus (> 20 places)	5	0	0	0
Taxis brousse	5	0	0	0
Gouv./ONG - pick ups, Veh. Privés	48	0	0	0
Cyclistes hommes	416	635	586	
Cyclistes femmes	121	179	209	
Motocyclistes hommes	169	182	206	
Motocyclistes femmes	5	3	1	
Charrettes hommes	10	56	25	696
Charrettes femmes	2	41	7	67

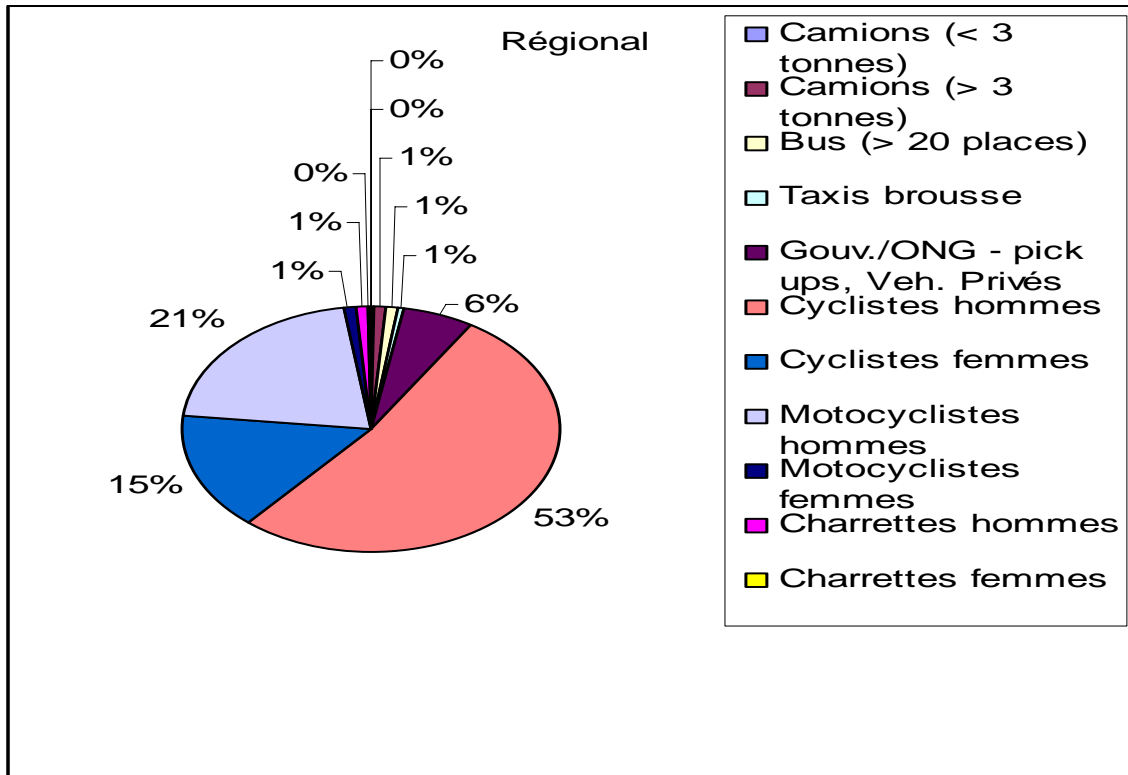
On remarque sur ces comptages de trafic, qu'en dehors de l'axe régional, toutes les autres liaisons n'ont aucun trafic motorisé 4 roues. Même sur l'axe régional les **trafics maxima** observés donne environ 2 camions de moins de 3 tonnes, 10 camions de plus de 3 tonnes par jour. Une prédominance des pick ups et des voitures particulières est également observée.

Par contre le trafic en MIT est important (sauf pour les charrettes à traction humaine où elles sont inexistantes). On a, en moyenne sur les pistes près de 250 vélos par jour et autant de mobylettes que de piétons (100). Le cas de Djibasso (avec environ 700 charrettes environ à deux ou quatre roues) mérite une étude particulière.

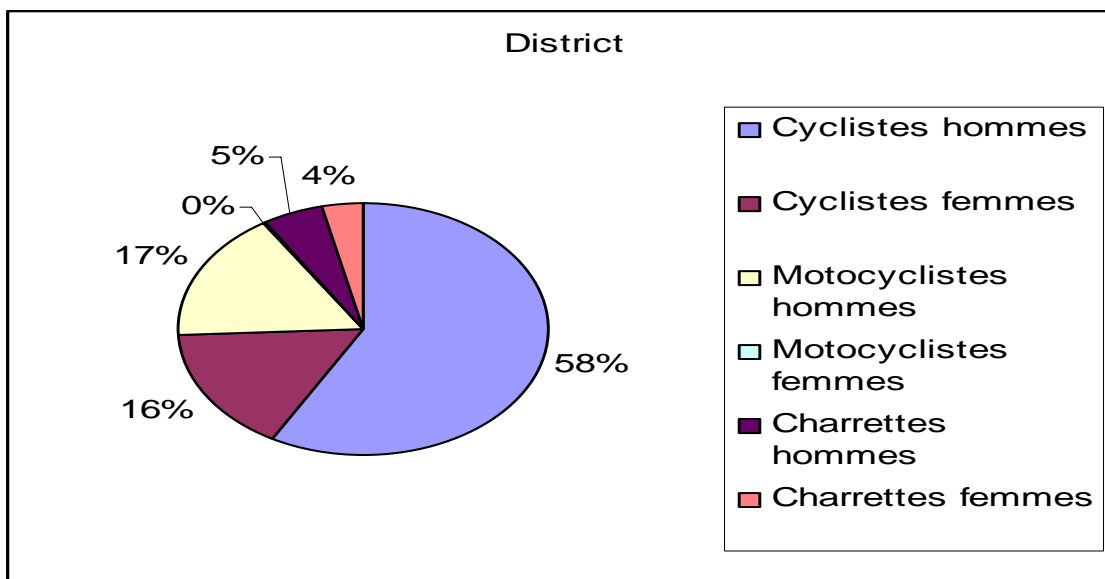
Il est bien évident que les trafics motorisés inexistantes ou très faibles sont directement liés au mauvais état des pistes mais, il n'en reste pas moins que le trafic (lié le plus souvent aux marchés hebdomadaires) sont et resteront très faibles, de l'ordre de quelques véhicules motorisés par semaine. On observe pour certains cas presque une égalité entre le trafic le jour de marché et le trafic les jours ordinaires. Cet état de fait peut signifier que le marché est peu important.

Les caractéristiques des comptages par zones (provincial, district et village)

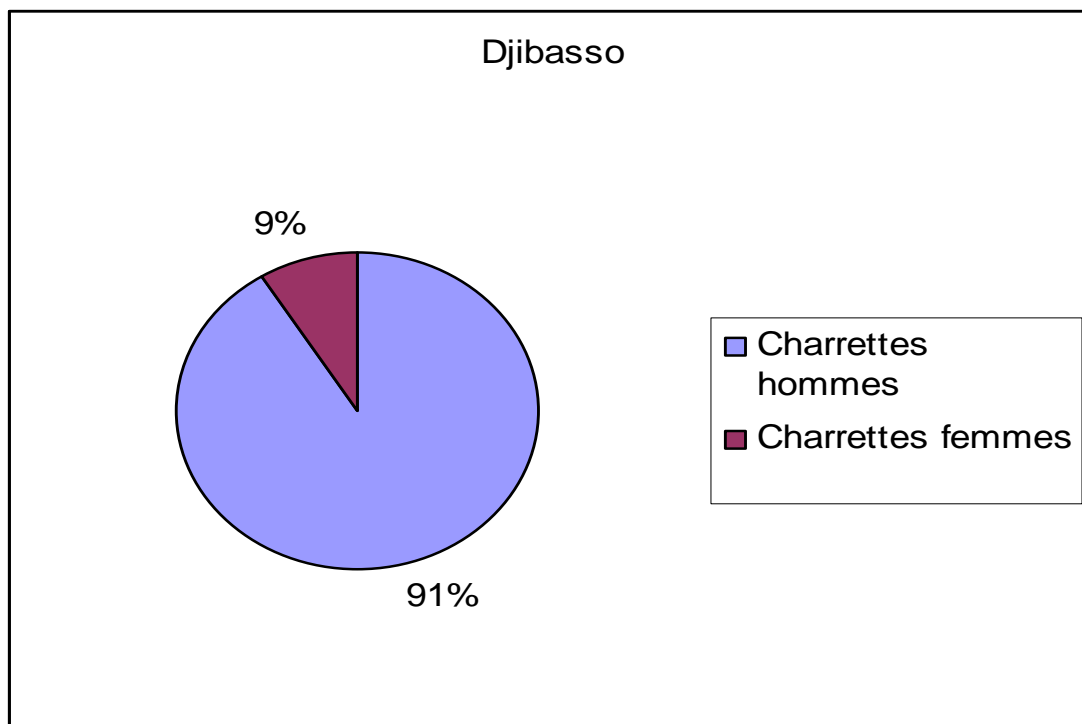
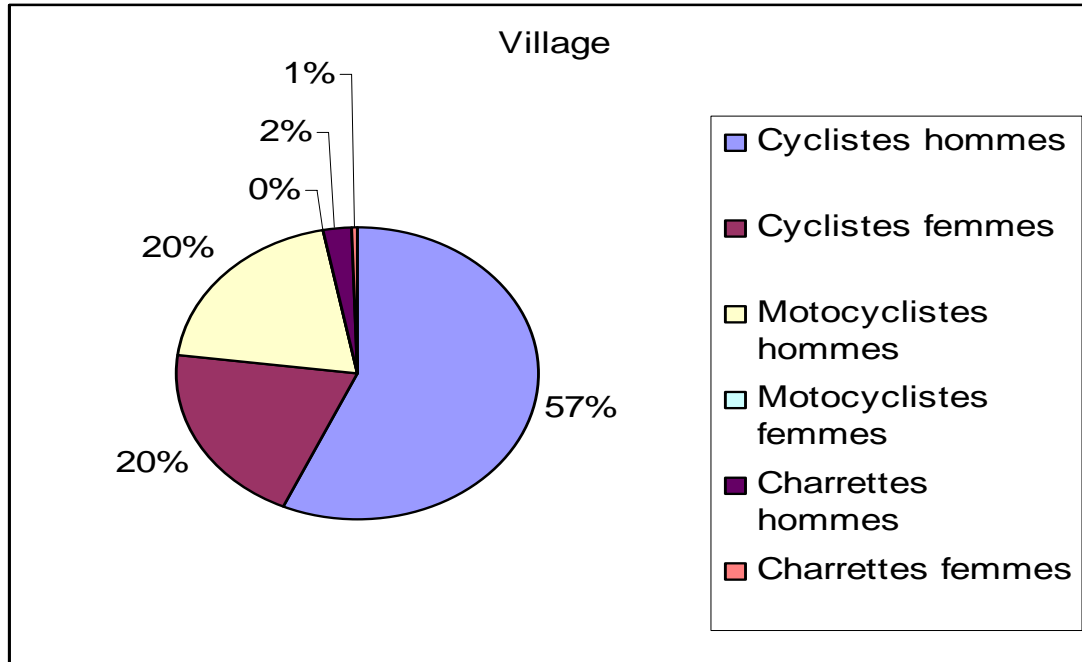
- Le niveau régional



- Le niveau District



- Le niveau village



4.6 Les services de transport ruraux et les perspectives

Il y a au Mouhoun (ceci est valable pour l'ensemble du pays) très peu ou pas du tout de services transport utilisant les moyens intermédiaires de transport y compris les mobylettes et les bicyclettes. Même au nord de la région (Djibasso), malgré la présence d'un nombre impressionnant de moyens intermédiaires comme les charrettes à traction asine ou de chevaux et même de boeuf de deux ou quatre roues, il existe très peu de services de transport utilisant ces MIT. La plupart des ces MIT sont à utilisation familiale. Au passage, ces MIT peuvent rendre service à une famille voisine sans que cette activité prenne le sens commercial d'une vente de service. Sur de longues distances pouvant atteindre la centaine, de kilomètres un chargement d'une charrette ne coûtera au chargeur qu'environ 2.500 FCFA. Et ce sont principalement les charrettes tirées par les chevaux qui se livrent à ce type d'exercice.

Quant aux moyens motorisés deux roues (mobylette ou motos), l'enquête n'a révélé aucun service de transport utilisant ce mode de transport. Les raisons avancées pour cette absence de service utilisant la mobylette sont multiples. Elles vont de la difficulté de rentabiliser une telle opération à des aspects culturels telle que la gêne de faire payer quelqu'un sur une mobylette plutôt que lui rendre service en le transportant gratuitement. Des études sociologiques sont nécessaires à ce niveau pour comprendre le comportement des burkinabé quant à l'utilisation de la moto et de la bicyclette comme services de transport. Même Ouagadougou qui pourrait se prêter à ce type d'activité ne dispose pas encore de ce service.

Quant aux perspectives, les informateurs clés régionaux n'en ont pas en tant que telle. Ils estiment ne pas être en mesure de modifier l'évolution des choses sauf à proposer une nette amélioration des infrastructures de transport. Il reste cependant que la plupart ont fait des propositions quand nous insistions sur les perspectives. Voici ce qu'ils disent.

Les autorités du District

Selon les autorités du District les services de transport sont inopérants, faibles, voire intrinsèquement non fonctionnels. Les autorités en charge des transports n'ont pas elles-mêmes une vue synthétique des problèmes. Leur récrimination s'adresse surtout à la société de fibres textiles (SOFITAX) qui dégrade les voies avec leurs gros camions. A la question de savoir comment jugent-ils les pourboires sur les routes les autorités du district affirment ne pas être au courant de ces pratiques et comme tout le monde ils entendent souvent parler de ça. Ils disent par contre que si ces faits existent cela serait dû à l'insuffisance de motivation des policiers. C'est donc dire qu'ils connaissent l'existence de ces pratiques.

Pour la construction des routes cela est le fait des bailleurs des fonds : Banque Mondiale et autres donateurs. Selon les autorités du district il y a souvent un délai long entre la programmation de la construction/réparation des voies et la mise à leur disposition des fonds nécessaires pour cela. Cet état de fait peut être la source d'une accélération dans la dégradation des routes. Il faut donc améliorer les décaissements

En outre et toujours pour les perspectives, pour les autorités chargées des transports, il faut imposer à la SOFITX une plus grande participation à la maintenance des routes. La région dispose, (selon les autorités) l'un des meilleurs réseaux du pays même si les liaisons villageoises peuvent être améliorées.

Le personnel de santé

Le transport pour des raisons de santé est malheureusement sous-développé. Dans la Boucle du Mouhoun, les perspectives sont l'accroissement de l'accessibilité des centres de santé et la construction de nouveaux CSPS. Les agents de santé souhaitent également que dans un futur proche chaque CSPS puisse disposer de sa propre ambulance.

Le personnel de l'éducation

Selon les responsables de l'éducation très peu d'élèves utilisent les transports conventionnels (vélos ou mobylette). La plupart des élèves se déplacent à pied sur de longues distances. Ceci est dû au fait que le prix de la bicyclette est excessivement élevé. Même les enseignants sont souvent obligés de se déplacer à pied pour ceux qui n'ont pas pu encore s'acheter une mobylette. Dans la plupart des localités, au moins les 2/3 des élèves parcourent plusieurs km avant d'atteindre leurs établissements. Ceci a évidemment des conséquences sur la rentabilité des élèves qui arrivent à l'école fatigués. La seule voie pour diminuer la souffrance des enfants est de permettre leur accessibilité aux moyens intermédiaires des transports et particulièrement au vélo ou de permettre à chaque village d'avoir son école primaire.

Le syndicat des transporteurs

Il y a un syndicat des transporteurs mais ses dirigeants estiment eux-mêmes que le syndicat n'a pas une véritable force et tous les transporteurs ne paient pas leurs droits. A Dédougou le syndicat organise le tour de rôle sur certaines liaisons. Cependant cette organisation reste très lâche. En raison de la faible demande aux terminaux urbains, les opérateurs de transport quittent le plus souvent à vide en espérant avoir quelques passagers ou fret le long de son itinéraire.

En général, ils sont très peu concernés par la concurrence malgré le fait que quelques camions (les 10 tonnes) peuvent à eux seuls enlever tout le trafic en une seule fois. La plupart des véhicules en activité dans la région sont des vieux véhicules et les perspectives des opérateurs est que chacun d'eux veut avoir un gros camion, un 10 tonnes par exemple qui leur permettrait de rentabiliser leurs opérations.

Les ONG

Les populations rurales n'ont pas accès au crédit classique pour l'achat de leur moyen de transport. Deux ONG dans la région assistent les paysans dans l'obtention de bicyclettes. Il s'agit de l'ONG CVECA (Caisse Villageoise d'Épargne et de Crédit Autogérées) qui est un réseau de caisse soutenu par l'ONG française Centre International de Développement et de Recherche (CIDR). Toutes les ressources collectées viennent de l'épargne villageoise. CIDR assiste également les femmes des villes sous la forme d'aide à la création de micro entreprises et ceci peut prendre la forme de moyens de transport (souvent une bicyclette).

Un deuxième ONG basé à Toma (province du Nayala) assiste les femmes dans l'achat de leur moyens de transports. Il s'agit de l'ADRTom (Association pour le Développement de la Région de Toma) qui fait venir d'Europe des vélos de seconde main pour les revendre aux femmes. Ces vélos arrivent cependant à un prix relativement encore élevé vu qu'il y a un ensemble de charges que l'ADRTom doit supporter (entre autres les frais de transport jusqu'au port de Lomé et puis de Lomé à Toma). Les difficultés rencontrées par l'association résident dans le non remboursement des crédits contractés par les femmes pour des raisons évidentes de manque d'activités génératrices de revenus. Actuellement l'ONG est à sa troisième opération, avec l'importation de 600 vélos qui seront vendus cash sinon l'ONG ne pourra pas supporter un délai important de crédit.

4.7 Les caractéristiques de la demande des transports ruraux

Au Burkina Faso en général et dans la Boucle du Mouhoun en particulier, on pourrait représenter les déplacements type d'un ménage ou les besoins de service de transport dans l'encadré suivant.

Le quotidien d'un ménage – type en matière de déplacement au Burkina

Au Burkina Faso en général et dans notre région d'étude (Dedougou) en particulier, il ressort de nos investigations qu'un ménage-type dispose d'une bicyclette détenue prioritairement par le chef de famille qui est un homme dans la plupart des cas. La femme et sa fille sont celles qui se chargent de la recherche de l'eau qu'elles vont chercher avec des bidons en marchant et ceci environ 3 fois dans la journée pour un temps minimum de une heure à chaque fois (aller retour). La recherche du bois de feu est faite 2 ou 3 fois dans la semaine par la mère et la fille, la mère peut transporter jusqu'à 25 kg et la jeune fille environ 10 kg et elles mettent entre une heure et une heure et demi pour rejoindre le village. Quand il y a un moulin dans le village, on s'y rend pour le moulinage du mil à 5 ou 10 mn, voire 30 mn de la concession.

Toute la famille aide à la production agricole, la mère et les enfants marchent 30 mn pour atteindre le champ, le père qui dispose d'un vélo y arrive en 10-15 mn. Quant les enfants fréquentent l'école, ils viennent aider les parents les jours fériés. Une fois par mois (pour la femme) et deux fois par mois (pour l'homme), on se rend au marché avec son vélo pour vendre une partie de sa production. Dans les régions excédentaires (comme c'est le cas de Dédougou), les surplus commercialisés peuvent revêtir une grande importance.

Pour avoir le meilleur prix, on va au marché le plus important de la zone qui est souvent le chef-lieu de la province ou de département. Ils effectuent ce trajet à pied pour la femme et à bicyclette pour l'homme. Dans la zone de Djibasso, on utilise la Charrette à Traction Animale pour se déplacer.

La même charrette à traction animale est utilisée pour le transport de la récolte du champ au village. Si la famille n'en dispose pas, elle peut soit la louer (s'il existe un service de location), soit procéder par l'entraide villageoise.

Pour se rendre au chef-lieu de province ou de département, le chef de ménage l'effectue, soit à vélo (lorsque la distance le permet), soit il utilise les services des transporteurs. Pour cela, il doit parcourir en moyenne 10 km avant d'atteindre le point de passage des services de transport situé sur des axes plus ou moins praticables. L'école la plus proche est à une heure de marche si le village n'en dispose pas.

Si un membre de la famille a besoin de soins médicaux, il a à voyager sur une distance moyenne de 10 à 20 km sur une bicyclette. Certaines évacuations sanitaires et des femmes à terme se font en charrette.

Cet encadré montre comment le ménage burkinabé dans les zones rurales est fortement handicapé par les problèmes de déplacement. L'absence ou la trop faible existence de services de transport ne fait que compliquer la situation. La plupart des interlocuteurs sont confrontés au même type de problème : l'inexistence de services efficaces de transports. En dehors des grands axes qui disposent d'un service minimum assuré par les camions 10 tonnes ou les taxis brousse, la plupart des liaisons intervillageoises sont dépourvues de services de transport. Pour un voyage supérieur à 5 km, les ménages passent entre 5 et 10 heures, voire plus, soit pour attendre le service de transport, soit pour rejoindre une ville ou village ou passe le service de transport. Les ménages ne disposent non plus d'un système de groupage des marchandises. Dans la plupart des villages, il faut parcourir entre 5 et 10 km avant d'atteindre un point de passage d'un service de transport. Faute de mieux la plupart des déplacements se font à pied ou à vélo dans le meilleur des cas. Au nord (à Djibasso) l'âne, le cheval ou le boeuf restent les véritables modes de déplacement, qu'ils soient de service ou propres au ménage.

Dès que l'on sort du réseau classé, aucun des villages d'enquête n'est desservi ni par un taxi brousse, ni par des minibus ou encore des camions. La bicyclette constitue le mode privilégié de déplacement comme les tableaux de comptage de trafic l'ont montré (cf. Supra).

Au total, l'offre de services de transport dans la zone est très limitée. Seuls sont desservis en services de transport les capitales provinciales et les villages situés sur les axes reliant ces capitales régionales. En

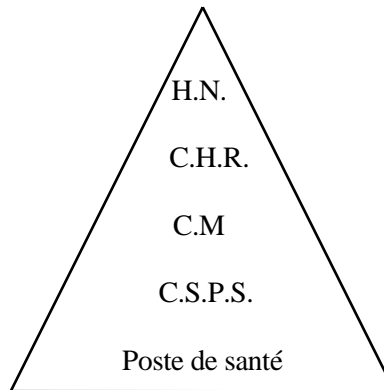
saison humide, on note cependant une baisse de la fréquence hebdomadaire des minibus et camion un essieu arrière, même sur ces liaisons.

Pour les catégories particulières (handicapés, élèves, agriculteurs, marginalisés sociaux, commerçants, etc.) les commentaires suivants peuvent être faits.

Le transport des handicapés, des élèves et des déplacements pour les questions de santé.

Concernant les problèmes de santé, l'analyse globale de la situation sanitaire du pays en général et des zones rurales en particulier montre que la couverture sanitaire est très faible.

Le Burkina a depuis toujours axé sa politique sanitaire sur le modèle hospito-curatif tel qu'il apparaît sur le schéma suivant.



H.N = Hôpital National

C.H.R. = Centre Hospitalier Régional

C.M. = Centre Médical

C.S.P.S = Centre de Santé et de Promotion Sociale

On dénombre, deux (2) hôpitaux nationaux., neuf (9) centres hospitaliers régionaux, soixante-sept (67) centres médicaux, cinq cent onze (511) centres de santé et de promotion sociale, dispensaires et maternités, cent dix-neuf (119) dispensaires seuls et quatorze (14) maternités seules. Dans la Boucle du Mouhoun il y a un Centre hospitalier régional, 6 centres médicaux et une soixantaine de CSPS.

La grande majorité de ces infrastructures sont dans les centres urbains ou les chefs lieux de département. La conséquence immédiate est que pour les évacuations sanitaires rurales, aucun moyen de transport n'est disponible.

Selon le bulletin de statistiques démographiques et sociales publié par l'Institut National de la Statistique et de la Démographie, il faut en moyenne parcourir 209 km pour se faire soigner dans l'un des deux hôpitaux nationaux (Ouagadougou et Bobo-Dioulasso). Quant aux centres hospitaliers régionaux (CHR), leur rayon d'action est de 132 kms. Quant on connaît le manque de moyens de transport des malades dont souffrent les hôpitaux régionaux, on comprend mieux l'inexistence de moyens des formations sanitaires moins nanties. Dans la région de la Boucle du Mouhoun, les malades sont transportés par les moyens personnels du malade ou des parents du malade. Quant il s'agit d'une évacuation sanitaire, cela se fait soit par charrette, soit en utilisant l'ambulance quand celle-ci existe mais les frais de carburant sont à la charge du malade. Sur les routes principales, les malades peuvent utiliser les services de transport existants mais avec tous les risques liés à l'attente ou à l'incertitude d'effectuer le voyage.

Pour les élèves du primaire, l'ensemble de leur déplacement est effectué à pied. Pour ceux du secondaire on a recours à l'entraide ou au système de tuteur pour les enfants venant de contrées lointaines. Il est usuel

dans la zone (et dans le reste du Burkina) de voir des élèves aller à l'école ou au lycée sur des distances supérieures à 5 km.

Si à Dédougou et dans les capitales provinciales le problème de déplacement se pose moins, dans les autres localités, il est une contrainte sérieuse pour la scolarisation des enfants. Ainsi :

- à Soumar Bamba, certains élèves sont obligés de parcourir 3 à 5 km avant de rejoindre l'école.
- à Djibasso, les distances moyennes parcourues sont de l'ordre de 7 km. Ne pouvant rentrer le midi ils sont obligés de suivre les cours l'après-midi souvent le ventre vide et cela joue sur leur rendement.
- à Naïrena (autre localité de la zone), le même problème se pose. Certains élèves sont à 7 Km de l'école et viennent à pied. Ils doivent partir de chez eux à 5h30 pour être à l'heure à l'école. Les parents les accompagnent parfois jusqu'au lever du soleil. Les instituteurs sont obligés d'attendre leur arrivée avant de commencer les cours. Ces enfants aussi ne rentrent pas le midi. Il s'ensuit des abandons, vaincus qu'ils sont par la fatigue.
- au CEG de Djibasso, certains élèves viennent à pied de villages situés à 5-6 km. Leur seul moyen de transport est la marche à pied doublée souvent de trottinette pour essayer d'arriver à l'heure selon le Directeur. Ils sont fatigués et suivent difficilement les cours. Ils restent au collège à midi s'ils ont cours l'après midi. Or l'établissement ne dispose pas de cantine.

Pour les personnes handicapées, la solution est moins reluisante encore. Il y a un nombre relativement élevé de tricycles au Burkina. Ces tricycles ont été offerts par des organisations caritatives. Si en zones urbaines, femmes et hommes circulent sans distinction sur les tricycles, il n'en est pas de même en zones rurales où seuls les hommes en possèdent pour la plupart du temps.

Lors des enquêtes, trois handicapés ont été approchés et invariablement les mêmes problèmes reviennent : il n'y a rien qui est fait pour améliorer les conditions de transport des personnes handicapées. Lorsqu'ils utilisent les services de transport ils sont doublement taxés. Ils doivent payer le prix de leur propre déplacement mais aussi payer pour le tricycle. Faute de ressources, ils sont obligés de parcourir souvent plusieurs centaines de kilomètres avec leur tricycle. Un des handicapés soutient avoir parcouru 180 km en tricycle pour aller à Bobo-Dioulasso et cela lui a pris quatre jours à l'aller comme au retour.

Le point de vue des commerçants

Le commerce joue un rôle important en zones rurales. Il est soit une activité principale, soit une activité secondaire. Ce commerce est, comme dans la plupart des pays africains pratiqué dans les villes, les villages et le long des routes. On trouve des commerçants sédentaires et des commerçants ambulants. Mais quelle que soit la catégorie de commerçants auxquels on a à faire, ils ont tous des demandes particulières en matière de transport. Les commerçants ambulants se déplacent le plus souvent avec leur propres moyens de transport (mobyette, vélos, etc.). Les commerçants de plus grande capacité financière se rencontrent dans les centres urbains et ils ont recours aux services de transport. Parce qu'ils ont une capacité à payer le service de transport ces commerçants sont souvent à l'origine de la direction des services de transport. En fonction de l'importance des affaires qu'ils brassent ils influencent énormément les services de transport.

Le cas des paysans

Pour les activités agricoles, la demande est exclusivement liée à l'importance de leur activité. La plupart des paysans se contentent de leur propre moyen de transport (vélo ou charrette). Pour les services de transport, ils utilisent les services existants et comme mentionnée dans le box, ils ont à parcourir une dizaine de kilomètres avant d'atteindre le premier point de passage d'un service de transport.

Les employés et les utilisateurs des services financiers

Ce sont généralement les enseignants, le personnel de santé et autres personnels des ONG travaillant dans la région. En général ils sont proches de leur lieu de travail de sorte qu'ils effectuent très peu de déplacements. Pour toucher leur salaire ils se déplacent avec leur propre moyen de transport (en général une mobylette). Dans le cas contraire ils utilisent les services existants. Pour certaines localités (Denkiéna par exemple) difficiles d'accès, la fin de l'année correspond au début des pluies. Les enseignants expliquent cette attitude par le fait qu'ils ne veulent pas être prisonniers des eaux.

Les transports pour des raisons socioculturelles

Les raisons socioculturelles vont des visites aux parents à la participation à des funérailles ou à des mariages. Les week ends sont généralement consacrés à ces activités socioculturelles. Pour ces activités, les populations vont en ville (pour les mariages) et pour les événements malheureux (décès) les distances à parcourir peuvent être très grandes et souvent elles peuvent dépasser les limites de la région. Ces événements sont l'occasion d'un trafic important.

4.8 Les coûts des services de transport

Il nous semble que ce tableau comporte des insuffisances et qu'il ne peut être rempli correctement sans introduire des biais dans l'analyse et qui donneraient des résultats erronés. Nous le remplissons quand même en émettant des réserves sur sa validité.

Tableau 7 : Résumé des coûts des opérateurs

Fiche - Résumé des coûts de l'opérateur											
Mode	Distance / année (km)	Passagers ou bagages transporté / année	Coûts initiaux (USD)	Durée de vie du véhicule (année)	Amortissement (USD)	Charges fixes annuels (USD)	Charges variables / année (USD)	Coûts Totaux / année (USD)	Coût USD / passager ou bagage km	Tarif par passager ou bagage / km	Estimation du profit (USD) / passager / bagage km
Camions - moins de 3 tonnes	73.633	33.280	21.000	10	1,50	513,5	18.949	19.462,5	1,50	0,0002	-1,50
Camions - plus de 3 tonnes	50.000	99.840	102.860	10	10.286	1.873	30.096	31969	2,3	0,7	-1,6
Bus (plus de 20 places)	56.000	11.212	10.000	10	1.121	1.681	30.000	31.681	2,82	0,030	- 2,79
Pick-up	50.000	1.560	10.000	10	1000	290	3.000	3.290	2,10	0,50	- 1,6
Motocycles	10.000			0,01	0		0,01	0,01	0		0

Il reste cependant que pour pouvoir analyser la performance des services de transports, il faut pouvoir saisir les coûts de ces services de transport auxquels on confronterait les prix. Pour l'estimation des coûts il faut arriver à les rapporter à une unité comparable et cette unité comparable est la tonne kilomètre. Voici la méthode d'estimation des coûts.

La méthode d'estimation des coûts

Les différents éléments de coûts qui apparaissent ici ont été calculés à partir des informations recueillies au cours des entretiens avec les transporteurs. Pour quelques types de véhicules, nous avons essayé de reconstituer des comptes d'exploitation en essayant d'être le plus près possible du comportement des transporteurs. Les cas qui seront analysés en détail sont ceux d'un camion de charge utile de 10 tonnes et celui d'une camionnette de 1,5 tonnes de charge utile qui fait du transport rural. Ces types de véhicules sont représentatifs des services de transport de la région. Nous avons retenu un kilométrage annuel de 50.000 km pour chacun des deux types.

Les coûts kilométriques

Les coûts kilométriques sont les coûts proportionnels au nombre de kilomètre parcouru. Ces coûts comprennent l'amortissement, le carburant, l'entretien-réparation, les frais de route et les pneumatiques

L'amortissement

L'amortissement est la constatation de la perte de valeur subie par le véhicule au cours de sa vie du fait de son utilisation et de son obsolescence. Il est supposé donc qu'un véhicule aura une durée théorique de vie maximale. Cette durée maximale est estimée à 5 ans avec une valeur résiduelle. On rappellera cependant que compte tenu du prix élevé des véhicules, très peu de transporteurs achètent des véhicules neufs. Quant à la valeur résiduelle, elle sera estimée à 15% de la valeur d'achat. De plus on estimera que la durée de vie des véhicules exprimée en kilomètres serait de l'ordre de 600.000 km.

La valeur de l'amortissement s'obtient à partir de la valeur d'achat du véhicule (coût historique) dont on déduit d'une part, la valeur des pneus et d'autre part, la valeur résiduelle du véhicule. Le coût historique signifie qu'on ne tient pas compte de l'effet de l'inflation sur l'activité du transporteur.

Le système d'amortissement que nous utiliserons est l'amortissement linéaire ; il suppose que les charges d'amortissement sont réparties par fractions annuelles sur toute la durée de vie théorique du véhicule exprimée en nombre de kilomètres. L'hypothèse est donc faite que la dépréciation du véhicule est uniquement liée à son kilométrage.

Pour tous les calculs qui vont suivre nous avons pris un taux de change de \$1 = 500 FCFA

Tableau 8 : Prix d'achat de véhicules (Dollar US)

Type de véhicule	Prix d'achat neuf		Prix d'achat d'occasion	
	HT	TTC	HT	TTC
Camionnette	18.000	22.000	9.600	12.000
Camion Porteur	50.0000	103.000	28.000	32.200

Source : Nos propres enquêtes, 2005

Dans les calculs, ce sont ces prix là qui seront pris en compte :

Le poste carburant

On estime les consommations suivantes pour les deux types de véhicules :

- 35 litres aux 100 km pour un camion porteur soit 175FCFA (\$0,35) par kilomètre parcouru
- 15 litres aux 100 km pour un pick-up, soit 75 FCFA (\$0,15) par kilomètre parcouru

L'entretien/réparation

Hormis les vidanges effectuées à peu près tous les 3 ou 4000 km, ce poste reste difficilement identifiable étant donné qu'il inclut également les pièces détachées. Il est cependant un poste important. Pour le camion porteur et la camionnette, il a été estimé à 48, 69 FCFA/km (\$ 0,14).

Les pneumatiques

La durée de vie moyenne d'un pneu est d'environ 50.000 km pour les camions porteurs alors qu'on l'estime à 40.000 km pour le pick-up. La valeur moyenne d'un pneu pour le camion porteur ressort à environ 398.000 FCFA TTC et le pick-up à 50.000 FCFA.

Tableau 9 : Nombre et prix des pneus par type de véhicule

	Camionnette	Camion Porteur 10 t
Nombre de pneus	4	6
Prix moyens en \$ TTC	100	800

Les frais de route

Ces frais comprennent les indemnités allouées au chauffeur et à l'apprenti accompagnateur, mais aussi les frais relatifs aux tracasseries policières et/ou douanières. Il faut corrompre pour passer et c'est désormais une habitude. Les perceptions "occultes" par poste de contrôle s'élèvent à environ 1000 FCFA. Une estimation de ces coûts à la tonne kilométrique nous amène à 25 FCFA/km (\$ 0,05).

Tout calcul fait, le prix de revient kilométrique des faux frais se présentent de la manière suivante :

- Camion : 25 FCFA/km (\$ 0,05/km)
- Camionnette : 15FCFA/km (\$ 0,03/km)

Les coûts fixes

Par coûts fixes il faut entendre tous les coûts qui ne varient pas quelle que soit la distance parcourue par le véhicule. Il y a les frais financiers, les frais d'immobilisation (loyers, assurances communes etc.), les frais d'administration, les taxes et autres frais de stationnement. Il y a aussi les charges directes liées à l'exploitation du véhicule (salaire, restauration).

Les assurances

Elles sont annuelles. La 1^{er} année est prise en tout risque et le reste en assurance tiers. Mais au Burkina l'entrepreneur artisan s'assure en général au tiers. C'est l'Assurance à Responsabilité Civile Illimitée. L'assurance varie cependant suivant la puissance fiscale et suivant l'usage qu'on fait du véhicule (transport de personnes ou de marchandises). Pour les marchandises transportées, une assurance peut être pour certains types de produits ou par certains chargeurs

Tableau 10 : Coût annuel des assurances (en \$/an)

	Camion Porteur 10 tonnes	Camionnette
Resp. Civile	110	55
Resp. Contractuelle	500	200
Total	610	255

Source : Ministère de l'Economie et du Plan, 1997

La rémunération du capital

Ce sont les frais financiers constitués par les agios sur matériel et les découverts bancaires. Ces frais sont évalués (cf.: condition de crédit SOBCA) à 15 % du capital investi. La durée de remboursement va de 2 à 5 ans. Le taux d'intérêt réel peut être cependant évalué à 4 % de la valeur du capital immobilisé puisqu'il s'applique en fait à un capital indexé qui varie en fonction de l'évolution du prix du matériel. Nous retiendrons donc pour les calculs le taux de crédit de 15% sur une durée maximale de 5 ans.

Le personnel roulant

Chaque véhicule nécessite un chauffeur et un ou deux apprentis. Les charges relatives à ce poste sont les salaires, les diverses indemnités, les frais de formation quand cela existe. En trafic national le salaire du chauffeur varie entre 25 et 30 000 F. En millier de FCFA/an, on obtient le coût du personnel suivant.

Tableau 11 : Coût du personnel roulant (Dollar US)

Rubrique	Camion porteur 10 tonnes	Camionnette
Salaire	1.000	960
Autres charges	180	180
Total	1180	1.140

Source : Nos propres enquêtes, 2005

Les autres charges

Les taxes supportées par le transporteur sont nombreuses: patente, autorisation de transport, taxe de stationnement, etc. En valeur annuelle, ces taxes ne sont pas très lourdes au Burkina mais quand on les rapporte au kilomètre parcouru elles semblent assez élevées. Il y a enfin les dépenses non imputables que sont les fonctions d'organisation et toutes autres charges de gestion. Faute de données suffisantes sur ce poste, on estime en général que ce poste équivaut 3% des autres charges pour les artisans transporteurs. Ce poste a été classé dans les frais fixes parce qu'elles sont dans une large mesure indépendantes de l'activité des véhicules.

Il reste qu'en l'état actuel des choses, la rentabilité des services de transport demande plus que la collecte des informations actuelles. Mais de façon générale le constat est que pour que le transporteur équilibre ses charges et ses recettes, il faut que son taux de parcours en charge soit élevé. Pour la plupart des transporteurs la possibilité d'équilibrer les recettes sans une pratique permanente de la surcharge est impossible quel que soit le sens de la liaison.

De ce constat, il vient deux situations relativement bien tranchées. La première est que le prix moyen constaté et le coût estimé à la tonne kilomètre produite sont très proches pour le pick-up et le camion 10 tonnes. Le camion semble tirer son épingle du jeu par rapport aux autres modes.

Le coût d'exploitation de la charrette asine et de la bicyclette

En règle générale, le transport des céréales du champ au village par charrette se fait pour compte propre. Mais il est possible d'estimer le coût annuel moyen d'une charrette par traction asine au Burkina que nous comparons à celui d'une bicyclette. La même opération peut être faite pour les autres tractions (cheval ou boeuf).

Tableau 12 : Coûts annuels moyens comparés de la traction asine et de la bicyclette (en FCFA)

Coût	Charrette à traction asine		Bicyclette SIFA
	Au comptant	A crédit	
Coût d'achat (roues et caisse de confection) (1)	73.000	76.000	81.000
Coût de l'âne	50.000	-	-
Amortissement annuel (2)	7.000	7.600	8.000
Coûts financiers (3)	4.000	3.800	4.000
Coût de maintenance	4.500	4.500	2.000
Coût de l'entretien de l'âne (4)	10.000	10.000	-
Coût annuel moyen	25.500	26.000	14.000

(1) Il s'agit ici du prix du train de roues à pneus et de la caisse de confection

(2) L'amortissement est linéaire sur 10 ans

(3) Coûts financiers = 5% du coût total d'achat

(4) Il s'agit des dépenses de nourriture de l'âne pendant la saison sèche puisqu'en saison des pluies l'âne se nourrit d'herbes.

Le coût moyen d'exploitation d'une charrette à traction asine est d'environ le double de celui d'une bicyclette. Il en résulte que la majorité des paysans ne peuvent s'acquérir une charrette à traction asine compte tenu du coût élevé de l'investissement et des frais récurrents. La bicyclette qui est d'un coût moins élevé, en raison des investissements moins importants peut par contre être plus accessible aux paysans.

4.9 Les services d'appui au système de transport

L'utilisation des MIT est une pratique ancienne au Burkina Faso. Les raisons du succès des MIT au Burkina Faso en général et du vélo et de la mobylette en particulier tiennent à plusieurs facteurs.

- Un environnement physique favorable

Le Burkina Faso est dépourvu de relief. L'effort à fournir pour mouvoir les moyens intermédiaires de transport est nécessairement réduit par l'absence de relief qui autorise un effort minimum. Si l'on ajoute à cela la mauvaise qualité de l'infrastructure viaire, il existe donc un environnement physique favorable pour l'usage des MIT. Ce premier facteur d'importance élimine l'argumentaire de l'obstacle à l'usage du vélo par les facteurs topographiques avancés dans la plupart des pays de la sous-région.

- L'existence d'une industrie du cycle

Pour faire face à la carence des moyens traditionnels de transport, aussi bien en campagne qu'en ville, le Burkina a mis en place une industrie de cycles dès les lendemains de son indépendance (1960). C'est la Société industrielle du Faso (SIFA) qui était chargée de la production de cycles. Elle produisait bon an mal an entre 20.000 et 40.000 vélos dont les 2/3 étaient destinés à la consommation rurale.

Les productions de cette usine étaient entièrement écoulées sur le marché national; les exportations étaient rares ou ponctuelles. Ce n'est plus le cas. Mais la société n'a pas su s'adapter au contexte international. La bicyclette Peugeot PUE 22 était vendue à plus de 80.000 FCFA et était protégée par les tarifs douaniers (les vélos importés doivent payer 46% de droits minimum sur une valeur minimum de 25.000 FCFA auxquels il faut ajouter les 18% de TVA).

Malgré ces contraintes pour l'importation des bicyclettes, la société SIFA n'a pas pu faire concurrence au vélo chinois moins cher. La plupart des vélos arrivent aujourd'hui en kit prêt pour l'utilisation. La société nationale ne peut malheureusement survivre aux assauts des vélos et même des mobylettes chinois

Aujourd'hui le marché est donc dominé par les vélos et mobylettes chinois avec des prix qui continuent de chuter. En plus des mobylettes de petite cylindrée largement utilisées, on rencontre aujourd'hui des modèles plus puissants de cylindrée supérieure ou égale à 175 cc.

Le problème de l'entretien/réparation

L'entretien réparation est une composante essentielle du système des services de transport qui regroupe un ensemble d'activités complémentaires que l'on peut approcher en distinguant les artisans mécaniciens d'une part et les vendeurs de pièces détachées d'autre part.

En l'absence d'une enquête complète, il est difficile d'avoir une estimation du nombre réel d'artisans mécaniciens en exercice dans la région de Dédougou. Selon les informations recueillies à Dédougou en dehors de Liza Transport qui dispose de ses propres ateliers de réparation on trouve environ 3 artisans mécaniciens installés dans la ville mais qui en réalité ne peuvent que réparer des pannes mineures. Pour les autres pannes ce sera Bobo ou Ouagadougou qui sera sollicité. Pour les MIT, les artisans mécaniciens sont relativement nombreux et dans chaque village on trouve au moins quelqu'un qui fait office de réparateur.

Pour les pièces détachées, les informations obtenues à ce niveau sont très sommaires. Dans de nombreuses boutiques des villes principales ou des villages on trouve les pièces détachées des principaux MIT utilisés dans la région (bicyclette et mobylette de petite cylindrée). Pour les autres (camions, charrettes à traction animale), il faut là encore faire le déplacement de Ouagadougou s'il faut changer une pièce.

Le cas spécifique des vélos

Concernant spécifiquement la bicyclette, on retiendra les données et commentaires suivants:

Au Burkina, peu de composants des bicyclettes sont fabriqués dans le pays : la SIFA fabrique seulement les cages des pédales et les rayons en acier pour les modèles PUE 22 et 25 et elle s'approvisionne auprès d'entreprises locales pour les pneus et chambres à air (Société Africaine de Pneumatique), pour la chaîne (Société Burkinabé et Cie) et pour les emballages cartons (Société Nationale de Cartons et d'Emballages). Tous les autres éléments sont importés auprès du Groupe CFAO : Manufacture Africaine du Cycle, filiale du Groupe en Côte d'Ivoire) et Véléclair (filiale du Groupe en France), principal fournisseur de la SIFA. Les charges fixes représentent (1999) 9,5% du coût unitaire de production, les charges variables 90,5% dont 82% pour les matières consommées et les matières premières. Les surcoûts de la fabrication locale des bicyclettes sont imputables à divers facteurs, parmi lesquels le prix élevé des matières premières semi-finies ou finies importées. C'est la raison pour laquelle la Société Véléclair s'efforce de grouper et d'organiser l'acheminement des produits de qualité et de diverses origines pour l'approvisionnement des industries du cycle en Afrique Subsaharienne.

Le prix des bicyclettes reste encore élevé en regard du niveau moyen du revenu, mais aussi des prix au détail des bicyclettes importées d'autres pays (d'origine asiatique essentiellement) par le Ghana.

- Actuellement le prix sortie usine d'un vélo SIFA est de 73.500 FCFA pour le PUE 22 et 74.868FCFA pour le PUE 25.

En estimant qu'on peut promouvoir le vélo fabriqué par les industries locales en supprimant la TVA, cela représenterait un manque à gagner pour l'Etat d'une somme d'environ 450.000.000 FCFA. Quelle serait en terme de volume de vente l'augmentation qui résulterait d'une telle suppression de la TVA et quelles seraient les conséquences pour l'Etat en termes de manque à gagner ? Des évaluations plus minutieuses pourraient être effectuées si une telle mesure venait à être adoptée.

Pour les autres moyens de transport (essentiellement la charrette à traction animale), seule la TVA constitue la charge fiscale à déduire éventuellement du coût de production. La TVA est de 18%. Les efforts à déployer dans ce domaine peuvent être constitués par l'appui aux initiatives locales

5. Conclusions et recommandations de politique économique

5.1 Les constats

L'absence et/ou la mauvaise qualité des services publics, notamment des transports, est l'une des principales contraintes au développement du monde en général et du monde rural en particulier. Le potentiel de production reste inexploité et les résidents ruraux sont confinés dans une agriculture de subsistance dans des conditions de vie particulièrement précaires du fait de l'isolement. L'amélioration des services de transport doit être vue comme une réponse aux problèmes de lutte contre la pauvreté par l'aide au développement socio-économique de villages jusque-là enclavés.

Ce travail a mis en lumière que l'une des contraintes principales au progrès en zones rurales reste le budget- temps et l'énergie consacrés par les ménages ruraux à se déplacer ou à déplacer leurs marchandises.

Les transports ruraux dans la région de la Boucle du Mouhoun sont d'un faible niveau. Les véhicules en opération dans la zone sont pour la plupart des véhicules âgés conduits par des chauffeurs qui peuvent ou non disposés de toutes les pièces réglementaires pour assurer leur fonction. Dans certains cas les transporteurs estiment qu'être en règle ou ne pas l'être revient à la même chose vu qu'à chaque arrêt il faut corrompre le policier de service.

Les plus grands défis auxquels sont confrontés les transports ruraux sont les suivants :

- les services conventionnels de transport (transport motorisés) ne couvrent pas la totalité des villes et villages vu la mauvaise qualité de l'infrastructure. Le réseau entretenu est d'un faible niveau. Comme il est apparu dans les développements, toute la région ne dispose que de 44 km de routes bitumée ;
- Seuls les MIT assurent la majorité des transports ruraux

Du point de vue de la rentabilité de l'opération transport, bien que les méthodes que nous avons utilisées peuvent être sujettes à discussion, il ressort des calculs sommaires réalisés que globalement l'activité est très peu rentable. Les services de transport sont fournis par des non professionnels et par conséquent ne disposent pas de toutes les compétences nécessaires pour exercer l'activité de transport.

En dehors de ces aspects susmentionnés, beaucoup d'autres facteurs influencent les services de transport. Parmi ces facteurs il y a la demande. Le transport est un service dérivé. Le manque de demande en zone rural se traduit par une faible offre de services de transport.

Il reste cependant que contrairement à d'autres pays africains où les MIT sont inexistantes, au Burkina Faso et dans la Boucle du Mouhoun les MIT jouent et peuvent encore jouer un rôle important.

Il n'existe pas de solution qui à elle seule pourra améliorer les services de transports ruraux. Il nous semble cependant que parmi la série de dispositions sur laquelle l'on pourrait jouer est la possibilité d'accroître la possession des moyens individuels.

5.2 Les actions possibles pour la promotion des MIT

Les fabricants, les distributeurs du secteur privé ou les organismes de développement (ONG, projets régionaux, groupements de femmes, associations d'agriculteurs) peuvent plus que toute autre personne morale ou physique mettre en œuvre des programmes de promotion des MIT.

Dans le cas burkinabé, bien de moyens intermédiaires de transport ont fait leurs preuves dans les zones rurales. Il ne s'agit pas ici de formuler des recommandations d'ordre technologique, mais de présenter les enseignements issus des enquêtes de terrain effectuées ces dernières années.

Le vélo et la charrette à traction animale semblent disposer d'un avantage comparatif en zones rurales. Ils sont adaptés au transport sur de courtes distances. L'utilisation d'une bicyclette équipée d'un simple porte bagage d'origine ou renforcé pour le transport de passager ou de charges spécifiques est aujourd'hui une pratique quotidienne dans les villages du Burkina Faso. Les ânes associés à la charrette aident énormément les hommes et les femmes à résoudre leurs problèmes de transport. Il reste cependant que comme nous l'avons dit plus haut, la plupart de ces MIT appartiennent aux hommes. Le problème de transport lié aux activités des femmes reste pour la plupart non résolu.

Les expériences de par le monde (Asie surtout) montrent qu'une gamme variée de MIT peuvent coexister. Vu leur diversité, les programmes de développement rural devraient pouvoir offrir un choix plus étendu aux utilisateurs potentiels.

L'adoption des MIT est fortement influencée par leur coût et leur rentabilité potentielle. S'il est possible de bénéficier d'un crédit ou que des fonds sont mis à disposition pour encourager leur achat, la perspective de revenus est un facteur plus déterminant que leur prix d'achat. C'est pourquoi les MIT relativement coûteux se rencontrent plus souvent dans les zones périurbaines. Par contraste, l'adoption de technologies de transport à faibles coûts par les populations défavorisées (y compris les femmes) qui leur permettraient un gain de temps est plutôt faible en milieu rural. Les exemples montrent que les utilisateurs sont disposés à payer au prix fort des vélos SIFA (les plus chers dans la gamme des vélos) comparé à leur revenu.

Le coût d'un âne adulte se situe entre 40 et 60.000 FCFA. Mais en raison du faible pouvoir d'achat des paysans, la pratique consiste à acheter l'âne très jeune, à un coût beaucoup plus réduit (entre 10 et 20.000 FCFA) et de l'élever jusqu'à l'âge adulte, avant de l'utiliser. En outre l'âne, contrairement à la bicyclette, ne nécessite pas de frais d'entretien, d'achat de pièces de rechange, et épargne son utilisateur des ennuis mécaniques liés à la bicyclette. Quant à la bicyclette, son coût varie entre 25 et 75.000 FCFA en fonction de son état. Elle présente certes l'avantage d'être plus rapide que l'âne, mais le gain n'étant pas une préoccupation majeure dans un tel contexte, on est totalement indifférent à cet avantage.

Il reste cependant que pour de nombreuses familles, les coûts de l'âne et de la bicyclette sont nettement hors de portée. Et même ceux qui peuvent disposer de ces sommes, préfèrent les consacrer à d'autres priorités, notamment à l'achat de vivres. Naturellement, dans un environnement aussi précaire où l'on se bat quotidiennement pour survivre, ni les infrastructures routières, ni l'acquisition d'un moyen de transport ne constituent des priorités.

Quant à la femme, elle subit donc doublement les difficultés d'une telle situation. D'abord le cadre économique général lui est défavorable. Et la femme en souffre davantage du fait qu'elle ne bénéficie d'aucune autonomie financière. Aucune activité ne lui permet de réaliser une épargne suffisante pour acquérir un moyen de transport.

Au total, des efforts devraient être faits pour maintenir les coûts des MIT à un faible niveau. Il peut être préconisé de subventionner les technologies de transport local. Le type et niveau de taxes et droits de douanes mériteraient également d'être révisés quand l'on sait que le prix de certains MIT et de

composants importés peut être élevé. Il conviendrait également d'envisager la possibilité de développer des filières (production, marketing et distribution) à faible coût, en achetant par exemple des matériaux et composants à prix de gros et de les revendre aux petits ateliers par le biais d'entrepôts régionaux.

5.3 Le rôle du crédit

L'importance du crédit en faveur des MIT n'est plus à démontrer. On peut cependant noter qu'il n'est pas indispensable car certains programmes de crédit dans les pays en développement associés à des technologies en particulier ont donné de mauvais résultats. L'octroi de crédit peut non seulement aider un individu à acquérir un MIT, mais aussi et avec une égale importance permettre aux ateliers de financer les coûts de fabrication et aux négociants / détaillants de constituer leurs stocks.

Le choix des fabricants, des distributeurs et des clients est parfois faussé quand le crédit est restreint à certaines technologies. Par contre, s'il n'est pas limité, il risque de financer des activités d'un tout autre ordre. Pour limiter les distorsions, il faudrait accorder des crédits à tout une gamme de technologies même si cette solution a des chances de favoriser des choix « sans risque » tels que les bicyclettes classiques.

Des efforts spéciaux seront nécessaires par ailleurs pour assurer que les femmes bénéficient de ces crédits en leur facilitant par exemple l'accès à l'information et aux procédures de demande et en veillant à ce que les conditions de crédit et de remboursement soient appropriées.

Les subventions peuvent servir à introduire de nouveaux produits mais elles faussent le marché ce qui risque d'entraîner des problèmes quand elles sont éliminées. Il importe également de s'assurer qu'elles ne créent pas de concurrence injuste vis-à-vis en particulier des technologies importées ou fabriquées en ville qui normalement ne devraient pas être subventionnées si des technologies locales comparables existent déjà.

Outre ces aspects, il y a également le fait que le transport est une demande dérivée et donc les services de transport se développeront comme une réponse à la demande comme nous le disions plus haut.

L'existence de cette relation entre les systèmes agricoles et les densités de population a des implications importantes en matière de planification des transports et de demande de transport dans les communautés rurales.

5.4 Les questions transversales

Genre et transport

Contrairement à beaucoup de pays africains, la femme utilise les moyens intermédiaires de transport aussi bien en campagne qu'en ville. Si elle n'en utilise pas, c'est soit parce qu'elle n'en dispose pas personnellement, soit par qu'elle redoute les ennuis mécaniques qu'elle serait bien incapable de résoudre ou que le mari est prioritaire dans l'utilisation de ce moyen de transport. Mais comme partout ailleurs, les activités, les ressources et l'accès aux moyens de transport intermédiaires sont largement déterminés par le genre – à savoir les attributs socio-économiques et culturels conférés à l'homme et à la femme. La différence d'activités implique la différence de moyens de transport auxquels chaque groupe a accès. Seulement on constate l'injustice suivante : une première disproportion entre les tâches dévolues à la femme et celles dévolues à l'homme ; puis une seconde disproportion nette entre les tâches qui incombent à la femme et les moyens de transport à sa portée. L'inégale répartition des tâches au détriment de la femme rend toute recherche d'activités génératrices de revenus vaines.

Face à cette situation, les perspectives de solution peuvent être les suivantes.

- Faire du transport une priorité dans les zones rurales
- Réduire autant que possible l'inégalité d'accès aux MIT entre hommes et femmes. Pour ce faire, il est utile de mener une étude sociologique permettant de comprendre les facteurs limitatifs ou favorables à l'accès des femmes aux MIT
- Réduire ou supprimer certains besoins de déplacement, c'est-à-dire réduire la perte de temps et d'énergie, par la création sur place de certaines infrastructures telles que les écoles, les centres de santé, les marchés.....
- Promouvoir l'utilisation des foyers améliorés et autres techniques permettant de réduire la consommation du bois, et par conséquent, d'en réduire la recherche
- Permettre la mise en place d'un certain nombre d'activités génératrices de revenus, au profit des femmes, afin d'accroître leur capacité et autonomie financière.

C'est autant de suggestions qui nécessitent que soit menée au préalable une démarche participative afin d'associer effectivement les populations concernées, de les impliquer entièrement dans toute action à entreprendre à leur profit. Ce n'est qu'en ayant conscience de leurs besoins, leurs visions et leurs aspirations que l'on peut véritablement parvenir à des réalisations souhaitées et utiles.

Les problèmes de sécurité

Les bus de grande capacité opèrent en règle générale sur les routes nationales en assez bon état mais ce sont en général les pick-ups qui sont sur les liaisons inter villages. Il vient que la plupart des transports ruraux sont mixtes (marchandises et personnes) ce qui pose d'énormes problèmes de sécurité. Mais apparemment tout le monde est d'accord avec ce type de transport, soit par fatalité, soit qu'on estime que dans les circonstances actuelles, il serait illusoire d'espérer autre chose. De même les véhicules sont très peu assurés. Le transport en zones rurales est fait « grâce à Dieu » semble déplorer un opérateur rencontré à Dédougou. Un bus n'est jamais plein argumente un conducteur rencontré à Djibasso. Très peu de bicyclettes dispose également de freins, non pas à cause du prix des blocs de frein (50 FCFA) mais parce que les paysans n'en mesurent pas l'utilité.

Les problèmes environnementaux et le SIDA

Les transports ont parfois des impacts négatifs sur la santé et l'environnement :

- *sur la santé*, on peut citer le développement de l'épidémie de SIDA le long des grands axes routiers permises par les déplacements assurés par les services de transport ou les moyens de transport individuels ;
- *sur l'environnement*, il s'agit d'impact direct (érosion le long des routes), mais aussi indirects (défrichement et surexploitation forestière le long des routes).

Le financement des transports dans le cadre de programmes de lutte contre la pauvreté est tout à fait justifié dans la mesure où les actions financées le sont dans les zones rurales les plus pauvres et permettent d'enclencher un processus de développement socio-économique qui bénéficiera à l'ensemble de la population cible.

Les populations marginalisées

Les populations marginalisées ne bénéficient d'aucune mesure de facilitation de leur déplacement. Outre leur handicap qui réduit leur mobilité et donc la recherche de ressources, ils sont doublement taxés quand ils doivent utiliser les services de transport. Ils doivent à la fois payer leur propre déplacement mais aussi celui de leur propre moyen de déplacement. Des pays comme le Cameroun dispense le handicapé du paiement de son propre moyen de transport. Ceci mérite d'être étudié. En outre, des mesures peuvent être prises dans le but de faciliter l'acquisition de leur moyen de transport.

Les implications en matière de transport et Objectifs du Millénaire pour le Développement

Pour ce qui nous concerne ici il s'agit de savoir quel est l'effet de l'amélioration des services de transports sur la réalisation des huit objectifs du millénaire pour le développement. Cet effet peut prendre plusieurs formes. La plus évidente est celle qui résulte de la réalisation des investissements dans les transports et de l'activité que suscite cette réalisation. La seconde réside dans l'abaissement du coût de transport qui entraîne un développement des marchés et de l'activité économique. La troisième qui constitue depuis quelques années un champ de recherche en développement rapide, passe par les effets d'externalités que peut entraîner de meilleurs transports.

Il apparaît (à travers ce travail) que bon nombre d'aspects relatifs aux OMD peuvent être réalisés à partir des transports. Ainsi on a noté que les transports peuvent permettre une amélioration de l'accès aux soins de santé et à l'éducation, à la réduction de la pauvreté par l'augmentation du flux des échanges humains et commerciaux. En rendant les infrastructures plus facilement accessibles, les services de transport contribue à l'amélioration des services et à l'augmentation de la fréquentation de ces derniers, réduisant ainsi de manière sensible les problèmes sanitaires et scolaire. La mobilité engendrée par la présence des services de transport influence les mouvements de populations conférant aux déplacements un but lucratif et social peu connu auparavant. Les impacts économiques, quant à eux, révèlent le rôle primordial joué par les services de transport. Les effets en sont inextricablement liés. La possibilité d'acheminement des intrants, des productions et articles de commerce engendre une dynamisation de tous les secteurs qui font l'économie des villages contribuant au développement d'activités de rentes et non seulement de suffisance alimentaire.

La déclaration des OMD ne datant que de quelques années, la plupart des actions entreprises jusqu'à présent se situent entre l'étape des « déclarations » et celles des « initiatives. Durant ces phases, les décideurs ont fait des progrès certains pour promouvoir le rôle de l'agriculture par exemple, de la nourriture et de la sécurité alimentaire dans le processus de développement. Le transport est, on vient de le voir un des maillons essentiels à la réussite de ces OMD.

BIBLIOGRAPHIE

HOWE J., "Impact socio-économique des interventions en matière de transports ruraux et de réduction de la pauvreté ", BIT 2001

BANQUE MONDIALE, "Banque Internationale pour la Reconstruction et le Développement", Etats-Unis, Mai 2000

BANQUE MONDIALE, "Méthodologie d'évaluation économique des routes rurales", document N°15, 1996

BEAUDOUX E., "Cheminevements d'une action de développement. De l'identification à l'évaluation". L'harmattan, Paris, 1992

KUELA T., OUATTARA A., SAWADOGO O., " Projets et programmes de développement face aux défis de la pauvreté dans la région de l'Est ". Juin 2004

LIU Z., "Analyse économique d'un projet de route rurale d'accès de base", Ed. Andhra Pradesh, Inde, 2000

Ministère de l'Infrastructure, des Transports et de l'Habitat (MITH), "Manuel d'exécution de la stratégie Nationale du Transport Rural au Burkina Faso", Ouagadougou, Octobre 2003

SCHMIDT R., COMPAORE F., FREITAS H., "Rapport d'évaluation - Pistes Rurales – Désenclavement à l'Est, Document de programme – Phase 2 ", Ouagadougou, Fada, Juillet 2004,

STARKEY P. "The rapid assessment of rural transport services: a methodology for the rapid acquisition of the key understanding required for informed transport planning". SSATP, Banque Mondiale, Etats-Unis,. 2007.

LISTE DES STRUCTURES RENCONTREES

- Ministère de l'Agriculture et des Ressources Halieutiques
- Secrétariat Permanent du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
- Direction Générale des Transports Terrestres et Maritimes
- Direction Générale des Pistes Rurales
- Programme de Transport en Milieu Rural
- Gouverneur de la Région de la Boucle du Mouhoun
- Direction Régionale des Infrastructures, des Transports et de l'Habitat
- Syndicat des Transporteurs Routiers Section de Dédougou
- Police Nationale
- ONG ADRTom (Association pour le Développement de la Région de Toma)
- CVECA (Caisses Villageoises d'Epargne et de Crédit Autogérées)

ANNEXE : LES LECONS DE LA METHODOLOGIE

Les Forces

La méthodologie permet de saisir dans un délai relativement raisonnable les principaux problèmes des transports en milieu rural et peut être transposée dans n'importe quelle autre contexte africain. En outre les aspects positifs suivants peuvent être signalés :

- Quelle que soit la catégorie à laquelle les questions sont adressées, le volume des questions n'a pas été un handicap.
- Facilité d'administration et de formation des enquêteurs
- La méthodologie révèle aux acteurs du secteur des problèmes auxquels ils ne pensent pas eux mêmes.

Les Faiblesses

- La question de la mesure de la rentabilité des services de transport ne peut être résolu par ce questionnaire. Trop d'éléments techniques manquent encore pour pouvoir analyser la rentabilité de la branche ;
- Concernant l'analyse de la rentabilité du secteur, beaucoup d'éléments manquent encore.

En suggestions nous pouvons dire ceci :

Pour l'analyse de la performance des services de transport, il y a lieu de procéder de la façon suivante. Il faut d'abord arriver à saisir les prix pratiqués dans les services de transport. *L'unité d'observation* doit être l'expédition, c'est-à-dire la ou les marchandises remise(s) en une seule fois à un transporteur et ayant même origine et même destination. L'enquête sur le prix doit être menée à la fois auprès des chargeurs et des transporteurs. Le prix payé par expédition sera ainsi saisi par deux sources.

Pour les coûts supportés par les transporteurs, les enquêtes doivent être menée en parallèle avec l'enquête prix, les transporteurs pouvant fournir simultanément des informations sur les prix et sur les coûts. L'unité d'observation doit être le véhicule de transport (ou la flotte de véhicules de même type chez un transporteur). Ce n'est qu'à partir de là qu'on peut dresser les comptes d'exploitation des services de transport