

**REPUBLIQUE DU SENEGAL**

**UN PEUPLE – UN BUT – UNE FOI**



**MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET DE LA  
FORMATION PROFESSIONNELLE**

**DIRECTION DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE**



**INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS**

Rue MZ09 N°10420-10421 Sacré Cœur 3  
Extension (VDN)  
Tél. : 33 859 95 95



**MEMOIRE DE FIN D'ETUDE POUR L'OBTENTION  
DU DIPLOME DE MASTRIS EN TRANSPORT LOGISTIQUE**

**THEME :**

**LE TRANSPORT FERROVIAIRE DANS  
L'INTEGRATION SOUS-REGIONALE :  
CAS DE  
TRANSRAIL**

Présenté par : Ndèye Ngoné MBOW

Sous l'encadrement de :  
Mr Alhassane SY  
Pr en Transport Logistique

**Année académique : 2006 - 2007**

# REMERCIEMENT

Je ne saurais m'engager dans ce mémoire sans au préalable exprimer ma profonde gratitude à :

- Ma maman chérie Marie SECK;
- Mon père, Daouda MBOW;
- Mon tuteur, Vieux MBOW, le petit frère de mon père;
- Mes sœurs, coussins et cousine pour leur soutien et encouragement;
- Toute la famille MBOW, SECK, WADE et THIAM
- Tout le personnel de Transrail;
- Tout ceux qui ont concouru au bon déroulement de ce travail ;
- Toute la direction de IST ;
- Mes professeurs qui m'ont formée et inculquée le savoir qui est en moi depuis le primaire jusqu'à ce stade. Je ne cesserai de vous être reconnaissante toute ma vie.

# DEDICACE

Je dédie ce mémoire à mon tuteur Ahmadou MBOW connu sous le nom de Vieux MBOW pour tout ce qu'il fait pour moi sans le moindre découragement.

# SOMMAIRE

REMERCIEMENT

DEDICACES

INTRODUCTION .....1

PROBLEMATIQUE .....5

CADRE DE L'ETUDE .....15

CHAPITRE1 : LE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION DE L'INTEGRATION AFRICAINE .....24

1. EMASE et ENSEMA .....24

1.1. Les EMASE.....24

1.2. Organisation des EMASE .....24

1.2.1. L'approvisionnement du Mali .....25

1.2.2. Les représentant des EMASE .....25

Les ENSEMA .....28

1.3.1.Historique .....28

1.3.2.Rôle des ENSEMA dans la sous région .....30

1.3.3.Les avantages d'un port sec.....31

2. Cadre juridique et institutionnel de la coopération entre le Sénégal et le Mali.....31

2.1. Au plan bilatéral.....31

2.2. Au plan multilatéral .....32

3. La route .....34

Le Port Autonome de Dakar : de nouveau, le 1er port de transit malien36

CHAPITRE 2 : TRANSRAIL DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DES PAYS DE L'ESPACE UEMOA.....40

1. Transrail.....40

1.1. Historique .....40

1.2. Le service transit .....42

1.3. Cadre organisationnel.....43

2. Les différents types d'accords régionaux.....47

2.1. Les accords .....48

2.2. Les niveaux d'intégration économique .....48

3. Présentation et analyse des résultats de l'enquête.....48

3.1. Le marché hydraulique.....48

3.2. Le trafic des conteneurs.....53

3.3. Le marché conventionnel .....54

RECOMMANDATIONS

CONCLUSION

LISTE DES ABREVIATIONS

LISTE DES ANNEXES

## LISTES DES ABREVIATIONS

**ASLOG** : Association des Logisticiens d'entreprise  
**CEDEAO** : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest  
**COMANAV** : Compagnie Malien de Navigation  
**CNUCED** : Convention des Nations Unies du Commerce Extérieure et Développement  
**COSEC** : Conseil Sénégalais des Chargeurs  
**COA** : Côte Ouest Africain  
**CEA** : Commission Economique de nation unis pour l'Afrique  
**CEAO** : Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest  
**DNT** : Direction Nationale des Transports  
**EMACI** : Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire  
**EMAGHA** : Entrepôts Maliens au Ghana  
**EMABE** : Entrepôts Maliens au Bénin  
**EMATO** : Entrepôts Maliens au Togo  
**EMAGUI** : Entrepôts Maliens en Guinée  
**EMAMAU** : Entrepôts Maliens en Mauritanie  
**EMASE** : Entrepôts Maliens au Sénégal  
**ENSEMA** : entrepôt sénégalais au Mali  
**GAINDE** Gestion Automatique des Informations Douanière des Echanges  
**GETMA** : Groupement d'Entreprise de Transport Maritime et Aérien  
**IHPC** : Indice Harmonisé des Prix à la Consommation  
**NEPAD** : Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique  
**OMVS** : Organisation de Mise en Valeur du fleuve Sénégal  
**OGZFM** : Office de Gestion des Zones Franches du Mali  
**PAD** : Port Autonome de Dakar  
**PST** : Projet Sectoriel du Transport  
**PAST** : Programme d'Ajustement du Secteur des Transports  
**PNIR** : Programme National d'Infrastructures Rurales  
**PTB** : Petit Train Bleu  
**RCFS** : Régie des Chemins de Fer du Sénégal  
**RCFM** : Régie du Chemin de Fer du Mali

**SA** : Société Anonyme

**SYSCOA** : Système Comptable Ouest Africain

**SNCS**: Société Nationale du Chemin de fer Sénégalais

**SONACOS** : Société Nationale de Commercialisation des Oléagineux du Sénégal

**SDV** : Scac Delmas Vieljeux

**SNTT** : Société Nouvelle Transit et Transport

**SPP** : Société des Produits Pétroliers

**SAR** : Société Africaine de Raffinerie

**TEC** : Tarif Extérieur Commun

**TRIE** : Transit Inter-Etats

**TIF** : Transit International par Fer

**T** : tonne

**UEMOA** : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

**UATT** : Union Africaine de Transit et Transport

## INTRODUCTION

A la recherche d'un thème de mémoire de maîtrise, j'avoue avoir eu un réel embarras du choix tant il est vrai que mes éminents professeurs ont eu à se répandre en données cruciales très importantes pouvant servir de thèmes.

Finalement, j'ai tenu compte du rôle des transports en général, les caractéristiques des différents modes de transport, des problèmes de développement de l'Afrique ainsi que des solutions idoines pour me fixer sur mon choix à savoir ***LE TRANSPORT FERROVIAIRE DANS L'INTEGRATION SOUS REGIONALE : LE CAS DE TRANSRAIL.***

Le transport en général est un secteur clé dans le développement d'un territoire donné. Dans une économie moderne, le transport joue un rôle prépondérant. Il facilite non seulement les échanges entre opérateurs économiques, mais améliore également la circulation des personnes, des idées et des services, ainsi que le raffermissement des liens d'amitié et de la fraternité entre les peuples.

Il s'y ajoute que le fait de la donne économique entraîne une régionalisation de l'économie en d'autres termes une ouverture des frontières pour faciliter les opérations des échanges. Cette situation provoque la nécessité de mettre en place une organisation de transport qui sera le soubassement de cette économie d'échanges.

Quant au transport terrestre, il joue un rôle stratégique dans le développement socio-économique de ces pays. Le chemin de fer apparaît comme un facteur d'intégration physique, économique des pays, et un vecteur de développement de la production, de la promotion des échanges et de la cohésion sociale.

Sous ce rapport, il joue un rôle stratégique destiné à améliorer l'insertion. Ce rôle consiste à permettre le désenclavement des Etats, à contribuer à l'élargissement de la taille des marchés au sein et au-delà de la sous région.

Ce qui précède a surtout son importance, si on examine les problèmes de l'Afrique. Il est apparu, dès les indépendances (1950-1960) que la « balkanisation » du continent africain constituait un facteur de vulnérabilité extérieure. Elle limitait les possibilités de croissance

interne et son poids dans les négociations internationales. Elle ne participe qu'à hauteur de 1,7% du commerce international. Elle se présente comme une zone délaissée, qui n'est plus un enjeu géographique pour les grandes puissances.

Cette assertion met en lumière la grande faiblesse qu'accusent encore de nos jours les infrastructures de transport et de communications. L'Afrique se présente comme un continent immense dont plusieurs contrées sont enclavées à ce jour. De ce fait, les économies africaines demeurent peu articulées par manque de réseau de transport.

Par ailleurs, les infrastructures physiques et les services comportent des lacunes ou dysfonctionnements. Les conséquences sont entre autres, une faible participation du secteur privé et une insuffisance des investissements et du commerce intra sous-régional.

Une approche pour améliorer cette situation est de doter la sous région d'un cadre consensuel pour la mise en place d'un système performant des services et des transports.

En outre, les moyens de transport se modernisent incessamment par une série de progrès technologiques décisifs.

Dans le domaine de la vitesse, c'est l'avion qui accomplit le progrès le plus spectaculaire. Le transport aérien s'est imposé par l'émergence des compagnies privées sur l'ensemble du territoire Occidental nonobstant leur coût assez élevé.

Les régions du monde qui n'ont pas été désenclavées par la route, par la voie d'eau, par le chemin de fer connaissent une desserte aérienne. Le transport de fret n'intéresse en réalité que les marchandises très périssables ou à la haute valeur ajoutée.

Il n'est utilisé que par une infime partie de la population, du fait de son inaccessibilité à la majorité des populations africaines. Dès lors, il s'avère nécessaire d'exploiter d'autres modes de transport, plus modestes et plus accessibles à la majorité de la population.

Nous pensons donc aux modes traditionnels du transport terrestre, maritime qui s'affirment comme étant des catalyseurs du développement intégré et de l'aménagement de l'espace et des moyens par excellence d'intégration des pays.



L'un des avantages des réseaux ferrés réside dans le fait de pouvoir se raccorder et d'assurer ainsi une continuité des circulations. Deux facteurs viennent cependant limiter cette continuité de la circulation: le gabarit et l'écartement standard.

La route permet de réaliser des expéditions de porte à porte en transport principal. C'est un complément essentiel aux autres modes de transport pour le pré et post acheminement. Le principal atout de la route c'est la souplesse d'utilisation.

Le développement des activités économique à provoquer les hausses de la demande en transport et l'une des réponses les plus adéquates fut l'approche multimodale.

Sous ce rapport, les transports de marchandises ont bénéficié de l'accroissement de la capacité de charge notamment dans le secteur maritime avec les portes conteneurs, les pétroliers, les minéraliers.

La réponse la plus efficace à la demande croissante du commerce international a été le transport maritime. Les voies maritimes acheminent les  $\frac{3}{4}$  en tonnage et les  $\frac{2}{3}$  en valeur du transit. Cet état de fait s'explique par une très forte combinaison de capacité de charge et d'un coût d'utilisation.

Par conséquent, l'un des aspects le plus fragile reste les télécommunications. Ils ont gagné en intensité ce qui a accentué la transnationalité. Les télécommunications étant l'un des piliers de l'activité économique, les nouveaux services fournissent aux entreprises des moyens rapides et relativement peu coûteux d'envoyer à distance des messages écrites (téléc, téléphone, fax, ordinateur.....).

Le développement des réseaux de télécommunication haut débit (satellite, câble optique, réseau Internet ....) incarne une nouvelle étape de la transnationalisation des flux d'informations.

Ainsi, pour valoriser son patrimoine physique et humain, l'Afrique doit s'engager davantage et de manière résolue dans la voie de l'intégration régionale et sous régionale. Une intégration régionale a pour l'objectif majeur de créer un marché africain. Cela comporte

plusieurs avantages d'une importance primordiale pour le développement durable de l'Afrique.

L'Afrique a donc besoin d'initiatives d'intégrations régionales qui visent une réduction sensible des coûts de transactions. Le processus d'intégration en Afrique piétine. Il est nécessaire de lui donner un nouvel élan. C'est pourquoi, la nouvelle approche doit privilégier la création d'un réseau d'infrastructures de transport, efficace et intégré.

Cependant, les avantages de l'intégration risquent d'être limités par la vétusté la faiblesse des infrastructures de transport et de communication. Le développement des infrastructures constitue une stratégie de réduction de la pauvreté.

En outre, le Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique (NEPAD) se propose de généraliser l'expérience d'intégration économique à l'ensemble du continent. De façon globale le Sénégal dispose de faibles capacités de négociation dans le cadre des accords économiques internationaux et d'exploitation de toutes potentialités et opportunités qu'offrent les Accords et Conventions existants sur le plan international.

Mais étant donné que le secteur des transports requiert de lourds investissements, il est l'une des dix priorités du NEPAD. Ainsi, il est nécessaire de développer les mécanismes concertés pour l'harmonisation des zones de libres échanges, de l'Union Douanière (TEC), du marché commun de l'Union Economique et Monétaire.

Notre étude porte donc sur l'Afrique Occidentale plus précisément sur l'intégration entre le Sénégal et le Mali par le biais de Transrail S.A. Pour mener à bien notre étude, nous avons structuré notre travail en trois principales parties.

Nous aurons présenter dans la première, la problématique, le cadre conceptuel et le cadre de l'étude. La seconde nous permettra d'établir le diagnostic de la situation actuelle de l'intégration africain ; enfin dans la dernière, la présentation et l'analyse de l'enquête.

## **PROBLEMATIQUE**

En Afrique de l'Ouest, les échanges par voie maritime sont évalués à près de 90% du commerce extérieur de la sous région. Connaissant l'importance de l'intégration économique de la sous région à travers les dispositifs juridiques et institutionnels mis en place dans le cadre de la CEDEAO et de l'UEMOA, le Mali comme certains autres pays de la sous région sans façade maritime doit nécessairement transiter par les pays côtiers afin d'avoir accès à la mer et participer de manière efficace au commerce international.

Le transport joue un rôle important dans le désenclavement des pays se trouvant dans cette situation.

Ainsi, l'inefficacité des systèmes de transports africains et même des services de télécommunications sont des réelles entraves aux divers échanges. Ils alourdissent le coût de l'activité économique.

De ce fait, elle nécessite des systèmes de transport adéquats, efficaces car de l'intégration des différents systèmes de transport adaptés à son espace physique dépend en majeure partie de son développement.

En effet, l'ouverture et l'accroissement des échanges rendus possibles grâce auxdits systèmes ont pour rôle de stimuler la croissance économique.

Par ailleurs, il s'avère que le manque de communication adéquate au niveau de la sous région se trouve à la base du développement de structures de l'espace africain, du fait du déséquilibre profond entre l'offre et la demande.

<sup>1</sup>A titre de rappel, la structure des réseaux de transport ferroviaire dont la plupart des pays africains ont hérité de la période coloniale n'a pas évolué du tout. Ces réseaux étaient conçus pour faciliter l'acheminement des produits agricoles et miniers vers les métropoles.

---

<sup>1</sup> José Mvuzolo Bazonzi, décembre 2005, Maputo, système de transports pour un développement intégré de l'Afrique : vers un réseau routier et ferroviaire panafricain

Elles resteront longtemps pour les africains de l'Ouest le seul moyen « moderne » de se déplacer sur les longues distances. C'est ainsi que plusieurs pays africains éprouvent jusqu'à ce jour d'énormes difficultés pour l'organisation de leur marché interne et la régulation des échanges avec leurs voisins.

Le chemin de fer est destiné à remplir certaines fonctions traditionnelles dont les principales peuvent être identifiées comme étant celles de faciliter l'approvisionnement et l'acheminement des produits sur les marchés, de permettre la libre circulation des personnes, des biens, des services et des valeurs( commerce, culture, technologie, savoir, paix.....).

Nous pouvons aussi en citer la contribution à l'accroissement des flux d'échanges physiques, commerciaux, financiers, et des facteurs de production entre les Etats des différents pays de la sous région, afin de soutenir la réduction de la pauvreté et le développement socio-économique.

Au centre des conditions de réussite se trouve tout naturellement la fluidité du transport ainsi que sa contribution au moindre coût de revient des produits dont la vente à un bas prix très concurrentiel répond aux exigences de la mondialisation.

En effet, la CEDEAO a engagé un important travail de faisabilité portant sur la réhabilitation du réseau existant, et la construction de nouvelles lignes d'inter connexion. Ce travail pourrait aider d'éventuelles décisions de la part de nouveaux investisseurs privés, tout au moins sur les axes régionaux disposant des potentiels de trafic les plus importants.

Les investissements sur l'axe ferroviaire Dakar Bamako montrent que le secteur privé croît à la rentabilité de cet outil, céréales, de produits alimentaires, d'hydrocarbures, de coton, d'engrais ou produits chimiques. Si elles se révèlent concluantes, ces expériences pourraient ouvrir une nouvelle ère de transport ferroviaire après des décennies d'assoupissement.

En outre, les activités de Transrail SA participe au désenclavement de la sous région. L'absence de route jusqu'au Mali et l'inexistence de fleuves navigables permettant aux opérateurs économiques d'évacuer sans escale leurs marchandises ont favorisé la concession de Transrail SA. L'objectif principal est d'assurer le succès de l'économie des deux pays à savoir le Mali et le Sénégal.

Transrail grâce à sa position stratégique, connaît certains problèmes qui méritent d'être soulignés en vue d'une solution. Ces problèmes que nous allons évoquer ont très souvent des conséquences dans le bon déroulement de l'activité ferroviaire sur l'axe Dakar Bamako.

Dès lors, certaines questions se posent à nous :

Quelle est l'importance du transport ferroviaire dans le processus de l'intégration sous régionale ?

En quoi Transrail peut-elle être un vecteur d'intégration économique, politique et social dans la sous région ?

Pour mener à bien cette étude, nous nous sommes fixés une hypothèse :

En optant pour la stratégie de « juste à temps », Transrail minimisera les risques liés à la grande satisfaction de la clientèle.

Pour asseoir notre hypothèse, nous allons choisir les indicateurs suivants :

Quel est le degré de satisfaction de la clientèle par rapport au service qu'offre Transrail ?

Comment les clients perçoivent-ils la qualité et le respect de ses engagements ?

Quel est l'état de vétusté des voies et du matériel roulant ?

Quel est le degré d'efficacité du personnel ?

Quel est le taux de perte, de vol des marchandises ?

Comment les usagers perçoivent-ils la disponibilité des wagons ?

La méthodologie adoptée portera sur l'observation directe, la collecte des informations relatives au système d'intégration sous régionale par le biais de Transrail, l'exploitation et analyse des documents recueillis, entretiens avec les professionnels du secteur, enquête menés au niveau de la clientèle. D'autres informations proviennent des recherches à partir d'Internet, des ouvrages sur le transport ferroviaire et sur l'intégration africaine.

## **CADRE CONCEPTUEL**

La définition des concepts est une étape fondamentale de toute étude. Elle est essentielle pour l'analyse et l'explication des données.

En effet une étude n'est justifiable que si on lui en a délimité un contexte valable renfermant la problématique, une problématique qui contient des concepts dont la circonscription est fondamentale.

**Marchandises :** ce sont des objets, des biens ou des produits qui se vendent ou s'achètent. Elles peuvent se présenter sous diverses formes ; elles peuvent être liquides, solides, gazeux. Il peut s'agir aussi des denrées périssables et produits dangereux... Elles ne doivent pas faire l'objet d'une prohibition.

**International :** une relation qui a lieu entre deux nations. Elle est caractérisée par le dépassement des limites séparant deux Etats.

**Le transport :** du latin « trans », au delà, et « portare », porter, est le fait de porter quelque chose, ou quelqu'un, d'un lieu à un autre. Le transport est un élément fondamental de toute l'activité humaine, qu'il s'agisse d'activité économique, de loisirs, de sport...

Le contrat de transport est une convention par laquelle un professionnel s'engage à déplacer une certaine quantité de marchandises d'un point de départ vers une destination moyennant une rémunération (Lamy transport).

Les moyens de transport se modernisent incessamment avec une densification de réseau alors qu'au niveau des télécommunications les innovations engendrent les flux d'information qui à leur tour permettent de contrôler les autres flux.

**La logistique :** nous verrons la définition de la logistique sous deux angles. Selon le concept militaire « la logistique est l'ensemble des activités ayant pour but de fournir aux forces armées tout ce qui est nécessaire pour vivre, s'entraîner et combattre, traiter les personnels qui ne sont plus en état de servir, remettre en état les matériels usés ou endommagés ».

L'autre angle concerne l'ASLOG (association des logisticiens d'entreprise) qui le définit comme « étant l'ensemble des techniques » et de moyens permettant le déplacement des produits à moindre coût, depuis l'approvisionnement jusqu'à la mise à disposition de l'utilisateur final.

**Un mode de transport** : se définit par une technique spéciale et uniforme de production de l'engin par rapport à l'infrastructure. Autrement dit, il désigne une forme particulière de transport qui se distingue principalement par l'infrastructure empruntée. On peut aussi classer les modes de transports en trois grandes catégories : terrestre, aérien et maritime.

**Les types de transport** : ce sont les transports de personnes et de marchandises.

**Le transport ferroviaire** : c'est un transport de marchandises ou de personnes par chemin de fer.

**Un train** : c'est un convoi ferroviaire, circulant sur des rails, constitué d'une locomotive d'un wagon ou d'une voiture.

**Le Wagon** : c'est un matériel remorqué par une locomotive et spécialisé dans le transport de marchandise. Il est composé de plusieurs types de wagons :

- Wagon porte – automobiles (à 1 ou 2 niveaux)
- Wagon porte conteneurs ou wagon plat, munis de pièce de coin pour la fixation des conteneurs.
- Wagon couvert : pour les marchandises devant être protégées des intempéries, ouvrant par des portes coulissantes et muni d'ouvertures d'aération ; ce wagon est utilisé au transport de tous types de marchandises conditionnées ou non, ainsi au transport des animaux vivants.
- Wagon tombereau : muni de paroi fixes, mais découvert, pouvant être bâche.
- Wagon citerne : c'est pour les produit liquide ou pulvérulents.

**La voiture** : c'est un matériel remorqué par une locomotive et spécialisé dans le transport de personnes.

**La voie :** l'infrastructure de la voie est formée de terrassement et d'ouvrage d'art. la voie est constituée de rails, des traverses qui maintiennent l'écartement. L'ensemble repose sur des ballastes (pierres). Les éclisses, les crapauds, les voies et les écrous fixent les rails sur les traverses.

**Une rame :** c'est un ensemble de wagon ou de voitures de chemin de fer.

**Une locomotive :** c'est une machine qui tracte une rame de wagons. C'est une véritable centrale électrique qui joue un rôle considérable pour la traction des trains.

**L'infrastructure :** l'infrastructure de transport est constituée par les réseaux propres à chaque mode. Ces lignes comprennent des lignes reliant des nœuds de correspondance.

**Un entrepôt :** L'Entrepôt est une zone de stockage où des produits sont gardés pendant un certain temps, avant d'être utilisés en état ou transformés. C'est un outil logistique ayant un rôle stratégique au sein de la chaîne logistique globale.

L'entrepôt est un point fixe, un nœud, dans le système logistique ou le flux des matières est interrompu, augmentant le coût du produit.

De nombreuses entreprises ont donc naturellement tenté de résorber ce surcoût en évitant l'entreposage. Cette optique évolue dans la mesure où l'on réalise maintenant que l'entreposage crée plus de valeur pour le produit qu'il génère de coûts. Les entreprises sont donc amenées à entreposer des produits dès lors qu'une compensation est réalisable sur d'autres composantes du coût logistique total.

L'entrepôt désigne habituellement le lieu où sont stockées des marchandises dans des buts précis :

- Groupage ou fractionnement de conditionnements de produits finis avant réexpédition ;
- Attente spéculative pour les marchandises liées à des fluctuations de prix importantes fonction des marchés ;
- utilisation différée en production de matière première ;



**Un port :** C'est un endroit souvent protégé par des digues et aménagé pour que les navires puissent s'y abriter, s'y ravitailler, s'y faire réparer, y charger et décharger les marchandises ou passagers ou des produits de leur pêche.

Plus que centenaire, le Port Autonome de Dakar est l'un des plus anciens et plus moderne de l'Afrique de l'Ouest. Ses atouts incomparables en font un port outillé avec un trafic annuel croissant de 7% depuis 1995.

Les plus grandes lignes maritimes touchent le port de Dakar dans les deux sens : Nord/Sud et Est/Ouest. Il est situé à l'intersection des principales routes maritimes desservant la Côte Ouest Africaine (COA). Il dispose d'une situation géographique exceptionnelle (pointe la plus avancée de la COA) à l'intersection des lignes reliant l'Europe à l'Amérique du Sud, de l'Amérique du Nord à l'Afrique du Sud.

Ces atouts résident dans ces conditions nautiques (eau profonde et à l'abri de la houle), les qualités de la main d'œuvre et les installations (quai, terre plein, poste d'accostage). L'essentiel des relations commerciales avec l'extérieure est assuré par le PAD.

Du statut d'établissement public, le PAD est passé depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1987 à celui de société nationale dotée d'une gestion de droit privé dont les actionnaires sont l'Etat ou les démembrés de l'Etat. Son capital social est de 5 000 000 000 F CFA (cinq milliards franc CFA) et sa réorganisation à la suite du changement de statut, a permis d'avoir un organigramme de gestion intégrant toutes les fonctions essentielles à l'administration d'un port moderne.

Transrail et le PAD constituent des exemples qui illustrent à souhait la politique de privatisation accrue mise en œuvre par les pouvoirs publics. Ces derniers entendent désormais s'impliquer moins dans la gestion des entreprises en vue de leur garantir les meilleures conditions d'efficacité.

Aujourd'hui, le Port Autonome de Dakar en plus de son autonomie joue un rôle prépondérant dans l'approvisionnement d'un hinterland très vaste allant du Mali au Niger. Localisé en deux zones distinctes : Nord (Mole 4, Mole 5, Mole 8, Mole 9) et Sud (Mole 1, Mole 2, Mole 3 qui retiendra principalement l'attention de notre étude, par le fait que cette

zone est spécialement Malienne c'est-à-dire la propriété des Entrepôts Maliens au Sénégal) séparée par un port de pêche et des ateliers de réparation navales. L'infrastructure de base du Port Autonome de Dakar se compose entre autres de :

10 kilomètres linéaires de quai ;

**Transport multimodal :** Le transport combiné est l'utilisation d'au moins deux modes de transport au sein d'une même chaîne. Il n'intervient aucune rupture de charge de la marchandise. Seul le contenant est transbordé d'un mode de transport à un autre. La technique de transport combiné est adaptée aux transports nationaux et internationaux de marchandises.

**Pays enclavé :** c'est un pays sans littoral, sans façade maritime. L'absence d'une ouverture directe sur la mer constitue un inconvénient non négligeable dans le développement du pays. Cela est plus perceptible en Afrique car l'enclavement se révèle être un fardeau présent aussi un handicap majeur pour le développement du commerce extérieur. D'autre part le pays de transit est souvent incapable de fournir les infrastructures de transport adéquat pour faciliter le trafic.

**UEMOA :** c'est une organisation sous régionale qui a comme mission la réalisation de l'intégration économique des Etats membres, à travers le renforcement de la compétitivité des activités économiques dans le cadre d'un marché ouvert et concurrentiel , d'un environnement juridique rationalisé et harmonisé. D'où l'entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1998, du système comptable ouest africain (SYSCOA) et de l'indice harmonisé des prix à la consommation (IHPC).

Crée au lendemain de la dévaluation du franc CFA en 1994 sur les cendres de la communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO), l'Union économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) regroupe sept (7) Etats francophones d'Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina-Faso, Côte- d'Ivoire, Mali, Togo, Sénégal, Niger.

Ils ont émis la nécessité d'unir leurs potentialités économiques et leurs ressources humaines pour bâtir un marché régional fort. Tirant les leçons de l'échec de la CEAO, le traité du 10 janvier 1994 créant l'UEMOA à Dakar veut s'appuyer sur trois (3) atouts majeurs pour relever le défi de l'intégration : un marché de 74 millions de consommateurs, une

complémentarité naturelle entre les pays sahéliens et côtiers, une monnaie commune (le franc CFA) arrimée à l'Euro.

La commission de l'Union est basée à Ouagadougou (Burkina Faso). Elle est investie de la mission de conduire les chantiers devant permettre la relance des économies nationales et la construction d'un ensemble économique et financier performant.

L'adhésion de la Guinée Bissau le 2 mai 1997 porte à huit (8), le nombre des membres de l'UEMOA. Elle couvre aujourd'hui un ensemble de huit (8) Etats, d'une superficie de 3 509 610 km<sup>2</sup> pour une population de 74 millions d'habitants.

L'entrée en vigueur du Tarif extérieur commun (TEC), plafonnement à 22% des droits d'entrée dans l'Union, semble conforter cette volonté d'intégration. Le Sénégal occupe une place stratégique du fait de sa position maritime.

**L'intégration :** L'intégration engendre des gains dynamiques induits par les échanges, et la création des flux d'échanges qui contribuent à l'élargissement du marché qui peut générer des économies d'échelle susceptibles d'attirer des investissements directs et étrangers.

Elle peut également, à travers des accords d'intégrations régionales, mieux que les institutions supranationales, contribuer à prévenir les conflits entre différents pays et favoriser la localisation rationnelle des industries.

**La mondialisation :** elle se définit comme un processus par lequel des ensembles géographiques différents s'intègrent de plus en plus en un monde unifié partageant des modèles communs sur les plans économique, politique et culturel.

Le phénomène de la mondialisation se manifeste par l'abolition de l'espace et du temps. La distance, le temps et les coûts de transports sont réduits avec l'accélération de la vitesse. On note une extrême mobilité des capitaux ainsi que des hommes. Elle touche à la fois la production, la mobilité des hommes, les services dont les capitaux et l'information.

Ainsi, les communications jouent un rôle d'abolition des distances, du temps, d'effacement des frontières et de rétrécissement de l'espace. L'existence d'un village

planétaire s'explique par une série de progrès technologiques décisifs qui a largement ouvert l'espace mondial.

Aujourd'hui, toutes les parties du monde participent aux échanges. C'est seulement le degré d'insertion qui diffère d'un pays à un autre, d'une sous région à une autre, d'un continent à un autre.

En d'autres termes, la mondialisation désigne l'extension à l'échelle mondiale du mode de production capitaliste.

En effet, avant la mondialisation, le monde était divisé en deux (2) globes : socialiste et capitaliste.

Le régime socialiste a pour principe à chacun selon ces besoins. Ce n'est pas le cas en régime capitaliste où prévaut le principe selon lequel : à chacun selon ces mérites.

Pourtant, si l'extension à l'échelle mondiale du mode de production capitaliste retient l'attention, c'est en raison du fait qu'elle s'est accompagnée du développement considérable des technologies de la communication et de l'information.

Cela a une conséquence entre autre le fait que les unités de productions se trouvent insérer dans un réseau intense de concurrence impliquant une suivie au prix de fabrication à moindre coût des meilleurs produits et d'une vente à plus bas prix.

Cette conséquence a eu pour résultat une restructuration des entreprises préoccupées à un regroupement de leur actif donc de leurs capitaux. Un phénomène désigné sous le nom de globalisation. C'est-à-dire, une tendance à regrouper des capitaux pour s'assurer une place convenable sur ce nouveaux terrain de la concurrence.

Pour nous spécialiste du transport, la mondialisation nous interpelle d'avantage. L'entreprise du transport se distingue par la gestion difficile de ces immobilisées ; le matériel demeure acquis en devise. Les appareils sont coûteux et difficile à rentabiliser ; c'est ce qui explique le nombre considérable des matériels d'occasion.

## **CADRE DE L'ETUDE**

<sup>2</sup>La crise économique mondiale persistante, la détérioration des termes de l'échanges ont entraîné un environnement économique internationale défavorable. Ainsi que le passage à des institutions politiques inspirées des démocraties occidentales ont conduit les Etats africains, faute de ressources suffisantes, à faire appel à l'aide extérieure, en particulier à l'aide multilatérale, contrôlée et coordonnée par différents organismes du système de la Banque Mondiale et du Fonds Monétaire International.

Il en est résulté, pour l'Afrique, l'obligation de signer des accords d'ajustement structurels. Ces accords sont basés pour l'essentiel sur la libération économique et l'engagement de l'Etat vis-à-vis des secteurs publics et parapublics en vue de réduire les déficits budgétaires.

L'objectif visé consiste à relancer les économies africaines grâce à l'amélioration de la productivité du secteur public, à une plus grande responsabilisation et rentabilisation du secteur privé et une meilleure utilisation des ressources disponibles.

Les accords d'ajustement structurel au départ, n'avaient pas tenu compte des problèmes sociaux. Ces derniers se sont progressivement améliorés pour s'étendre au secteur clé des transports, sous forme de programme spécifique appelés Programme d'Ajustement du Secteur des transports (PAST).

L'environnement économique mondial est, de nos jours, caractérisé par deux facteurs essentiels : l'accroissement des marchés et la mondialisation du commerce.

Ainsi, nous constatons l'appauvrissement de l'Afrique par sa marginalisation face aux grands blocs industriels Nord américain, européen et asiatique et à la concurrence des anciens pays de l'Est

---

<sup>2</sup> Adama DIAGNE, secrétaire Générale honoraire de UAC, le rail sénégalais nouvelle série-janvier- février 1997

Pays plus à l'ouest en Afrique, le Sénégal est compris du Nord au Sud entre la Mauritanie et la guinée (Conakry et Bissau) et de l'Est en Ouest entre le mali et l'océan Atlantique.

Le Sénégal a une superficie de 196 776 Km<sup>2</sup>, avec une population de 11 millions d'habitants. C'est un pays relativement urbanisé dans le contexte de l'Afrique Subsaharienne. L'Ouest du pays et plus précisément Dakar et le littoral abritent l'essentiel du secteur moderne.

La situation économique du Sénégal, bien que les symptômes des difficultés structurelles soient perceptibles dès la fin des années 60. ceci est à l'origine de la détérioration financière et du niveau d'endettement. L'environnement macro-économique est devenu intenable.

Pour remédier à ces contraintes, le gouvernement a mis en place le programme de stabilisation (1979) destiné à arrêter la dérive budgétaire d'une part, d'autre part.

Ensuite, un plan de redressement économique et financier (1979-1984) a été exécuté conjointement pour introduire des réformes de structure.

En 1985, une vaste politique de restructuration destinée à remédier aux rigidités structurelles et institutionnelles qui caractérisent l'économie sénégalaise a été mise en œuvre. Ces réformes économiques et financières étaient destinées à assainir la situation des finances publiques, accroître l'épargne publique et privée, stimuler l'investissement et revoir le rôle et la place de l'Etat.

Malgré les efforts déployés, les réformes n'ont pas donné les résultats escomptés compte tenu de la nature de l'ampleur des déséquilibres. Si les réformes appliquées ont permis une maîtrise des déséquilibres, les actions et les initiatives doivent être multipliées pour favoriser l'investissement direct national et étranger.

Ces raisons ont conduit le gouvernement à adopter en 1994, une stratégie globale d'Ajustement à Moyen Terme visant à améliorer la compétitivité de l'économie, à renforcer

les bases d'une croissance durable et d'un retour à une situation financière viable à moyen terme.

L'impact des réformes économiques, juridiques et institutionnelles des entreprises en 1994, affinées en 1998 aux niveaux structurel et sectoriel a eu une incidence significative sur l'évolution des indicateurs de la conjoncture économique et financière.

Cependant, ils n'ont pas permis de réduire ni le chômage urbain ni d'améliorer les conditions de vie des ménages. Au contraire la situation sociale devient de plus en plus difficile. La pauvreté touche toutes les couches de la population jusqu'ici épargnées.

Ce nouveau cadrage macro-économique, dans un contexte de pauvreté massive, a conduit le gouvernement à revoir les stratégies de développement.

Les différentes stratégies sectorielles mises en place pour remédier au phénomène de pauvreté et d'exclusion ont eu des faibles résultats. Elles étaient souvent limitées à quelques projets ciblant les pauvres au devoir une stratégie globale susceptible de réorienter les politiques en faveur de la réduction de la pauvreté.

Malgré les avancées réalisées dans les domaines de la gestion macro-économique et du climat des affaires, le développement du pays reste entravé par des lourdes contraintes qu'il sera difficile de lever sans gestion efficace et transparente de la Nation.

Le Sénégal a donc un handicap infrastructurel. Notre niveau de vie reflète notre niveau d'équipement. L'essentiel des communications extérieures sont assurées par Dakar, et révèle une sensation d'enclavement dans la sous région.

La convergence des réseaux de transport ici à Dakar a eu lieu comme résultat d'un profond déséquilibre. Les réseaux sont denses dans l'ouest sénégalais alors que l'intérieur demande à être désenclavé. Avec le plan d'ajustement structurel des transports et la nouvelle politique des infrastructures des nouvelles autorités, les réseaux sont en pleine restructuration.

## **1 - SECTEUR DES TRANSPORTS DU SENEGAL**

### **1.1. Le transport routier**

Les communications intérieures sont essentiellement fondées sur le transport routier. Le réseau comprend environs 14 600 kilomètres de route carrossables dont 4 500 kilomètres bitumé (goudronné), de piste amélioré et 28 kilomètres autoroute. Le réseau se répartit conformément à la distribution de la population, à la localisation des grandes villes et aux dynamismes des activités économiques.

Le parc automobile compte environs 2 000 véhicules. Il se caractérise par sa vétusté. A part la vétusté du parc, les difficultés sont liées à la réhabilitation des voies existant et à l'entretien sans oublier le manque de professionnalisme des chauffeurs.

### **1.2. Le transport ferroviaire**

Le réseau était long de 1186 km mais beaucoup d'embranchement sont fermés.

Exemple : Tivaoune – Saint Louis 193 kilomètres, Diourbel –Touba, Louga – Linguère.

Le rail n'a pas su soutenir la concurrence de la route notamment dans le trafic voyageur. Mais 90% du trafic ferroviaire est consacré à l'évacuation des phosphates. Depuis quelques années des tentatives de modernisation sont observées par le PTB entre Dakar, Thiaroye et Rufisque.

Mais avec la privatisation de la SNCF et son remplacement par Transrail, la ligne Dakar Bamako connaît un certain progrès.

Par ailleurs, il est indispensable de continuer l'amélioration des réseaux et des locomotives pour que le chemin de fer réponde aux besoins des sénégalais.



### **1.3. Le transport aérien**

Depuis sa privatisation, la compagnie Air Sénégal International a connue une croissance extraordinaire. Elle a même remplacé Air Afrique sur beaucoup de destination dans le continent et dans le monde.

La situation à la croisée des chemins de qui mènent en Europe, en Amérique, en Asie et en Afrique intérieur confère au Sénégal un aéroport de classe international. Celui-ci permet le décollage et l'atterrissage de tous types d'avions. De plus en plus le Sénégal se conforme aux normes de sécurité et de sûreté aéroportuaire.

Il faut noter l'aéroport international de Blaise Diagne qu'on espère sous peu de temps fonctionnel. Au plan intérieur, Air Sénégal International relie Dakar à Saint Louis, Ziguinchor, Cap Skiring et Tambacounda.

### **1.4. Transport fluvial et maritime**

Le transport fluvial se fait surtout sur les cours inférieures des fleuves et cela durant une partie de l'année. Le fleuve Sénégal sera navigable de Saint Louis à Kayes après l'acheminement du volet navigation de l'OMVS.

Il regroupe le Sénégal, le Mali la Mauritanie et la Gambie avec la vulgarisation du cours du fleuve.

### **1.5. Les télécommunications**

Au plan des infrastructures télé communicationnelles le Sénégal est l'un des pays le plus doté en Afrique de l'ouest. Notre pays est centré dans l'ère des communications internationales depuis la création de la station de Gandoul en 1972 avec télé Sénégal, de la Sonatel 1986 a donné une ère à la télécommunication. La modernisation de ce sous secteur a induit l'essor des télécentres, du téléphone cellulaire et de internet.

Par ailleurs, le Mali est un pays vaste mais enclavé avec une population de 13 millions d'habitants et une superficie de 1 241 238Km<sup>2</sup>. Situé au cœur de l'Afrique Occidentale, il est

entouré de sept pays. Il constitue la voie d'accès principale du Sénégal en direction de l'UEMOA.

Il est limité au Nord par l'Algérie, à l'Ouest par la Mauritanie et le Sénégal, à l'Est par le Niger, au Sud-est par le Burkina Faso et au Sud par la Cote d'Ivoire et la Guinée Conakry. Cet enclavement et l'étendue du territoire, 35,5% de la superficie de l'espace UEMOA, posent d'énormes difficultés de circulation des biens et des personnes.

Cette situation géographique dont il fait l'objet, constitue un sérieux handicap pour ces échanges internationaux. Son économie dépend en grande partie de l'extérieur.

Pour prémunir des risques éventuels d'étranglement économique, le Mali a adopté la diversification des voies d'accès à la mer.

Il dispose d'entrepôts dans les ports de la sous région. Ces entrepôts permettent ainsi aux consommateurs finaux de bénéficier des produits à moindre coût.

## **2. SECTEUR DES TRANSPORTS DU MALI**

Dans un pays sans littoral aussi vaste que le Mali, le secteur des transports joue un rôle essentiel pour le désenclavement intérieur et extérieur. L'économie malienne dépend largement des importations. Les produits stratégiques sont les hydrocarbures, les biens de consommation et d'équipements (matériaux de construction, les intrants agricoles).

Le fonctionnement efficace des transports internationaux est impératif pour permettre aux exportations maliennes notamment le coton fibre première exportation du pays d'être compétitif sur le marché international.

Les transports intérieurs ont une importance particulière compte tenu de l'immensité du territoire et de la dispersion géographique des activités. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. La compétitivité de l'économie malienne est largement tributaire de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Pour améliorer l'efficacité opérationnelle du secteur, le Gouvernement du Mali a adopté en 1993 une Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports. Elle présente sa stratégie ainsi qu'un plan d'action à mettre en œuvre dans le cadre du Projet Sectoriel des Transports (PST).

L'approche sectorielle mise en œuvre dans le cadre du PST qui associe réformes du secteur et investissements coordonnés, a eu pour conséquence une cohérence accrue au sein du secteur ainsi qu'une plus grande efficacité dans l'utilisation des ressources limitées.

En effet la mise en œuvre du Projet Sectoriel des Transports a abouti à une amélioration substantielle des capacités de gestion des administrations centrales du secteur.

Au niveau de la Direction Nationale des Transports, l'informatisation a permis de réduire les délais de traitement des documents de transport tout en sécurisant d'avantage leur conservation.

Par ailleurs, il a été mis en place l'Observatoire des Transports qui produit annuellement l'Annuaire Statistique des Transports depuis 1995. Ce document constitue un support privilégié d'information aussi bien pour les décideurs de l'Administration que pour les opérateurs privés. Dans le cadre de l'amélioration de la sécurité routière, il a été procédé à la relecture du Code de la Route.

## **2.1 Sous secteur transports routiers**

Les réformes mises en œuvre dans le cadre du PST se sont avérées insuffisantes. Ceci n'a permis d'atteindre l'objectif de stratégie consistant à accroître à moyen terme l'efficacité opérationnelle du secteur par une base saine concurrence entre modes de transport, et entre entreprises de transport.

Le sous-secteur souffre de sa faible rentabilité résultant de la surcapacité, du surcharge des camions et la vétusté du parc automobile. Il est incapable de répondre aux besoins d'approvisionnement du pays. Le transport n'est pas assuré en grande partie par des professionnels. Il est nécessaire de moderniser la gestion des entreprises de transport, de

mieux organiser la profession, pour faciliter l'éligibilité au crédit des institutions de financement, pour assurer le renouvellement du parc.

## **2.2. Stratégie de transport en milieu rural**

Compte tenu de l'importance des contraintes générées par les difficultés de transports dans le monde rural qui constitue environ 80% de la population du pays, et de la volonté du Gouvernement de lutter contre la pauvreté, une étude d'élaboration de la stratégie de transports en milieu rural, est en cours de préparation dans le cadre du Programme National d'Infrastructures Rurales (PNIR).

A partir de 1995, les efforts importants consentis par le Gouvernement et les partenaires financiers ont permis d'améliorer de manière substantielle l'état du réseau routier à travers des travaux d'entretien courant et périodique. Cette situation alliée aux difficultés de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) a conduit au basculement d'environ 70% du fret sur la route.

Les réformes entreprises ont permis de recentrer les attributions de la Direction Nationale des Routes autour des missions de maîtrise d'ouvrage (planification) et de maîtrise d'œuvre (gestion de l'exécution des programmes de travaux), de favoriser l'exécution des travaux d'entretien routier à l'entreprise, de mettre en place un système de financement autonome de l'entretien routier (Autorité Routière).

## **2.3. Sous-secteur ferroviaire**

Les efforts de redressement déployés avaient permis une amélioration passager de la situation de la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM). Elle s'est aussitôt dégradée au vu des besoins de financement importants des infrastructures et du matériel roulant.

Le Gouvernement du Mali et la société concessionnaire (TRANSRAIL SA) ont préparé un important programme d'investissements, destinés à soutenir les efforts de modernisation de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako, en vue d'améliorer durablement ses performances.

Ce programme d'investissements est essentiellement destiné à l'acquisition ou la remise en état du matériel roulant, la réalisation de travaux sur la voie ferrée, la rénovation du système de télécommunications.

#### **2.4. Sous-secteur Aérien**

Dans le cadre de la mise en œuvre du plan d'action de la libéralisation du transport aérien en Afrique de l'Ouest et du Centre, il est prévu certaines activités :

- les dispositions sont en cours pour la restructuration de la Direction Nationale de l'Aéronautique Civile en vue de la rendre entre autres financièrement autonome ;
- les aspects de sûreté et de sécurité doivent être pris en charge dans le projet COSCAP de l'UEMOA
- les aspects de régulation économique du transport aérien doivent être pris en charge par le Comité d'harmonisation mis en place sur le plan sous régional.

Les Aéroports du Mali ont bénéficié de travaux de réhabilitation notamment la réhabilitation des aires de mouvements et la construction de blocs techniques sur les aérodromes de Mopti et Nioro.

Par ailleurs les aérodromes de Kayes, kénieba, Nioro, Yélimané, Nara, Mopti, Ménaka, Kidal, Goun Dam et Hombori ont reçu des équipements de navigation aérienne et/ou de météorologie.

Le Gouvernement s'est engagé dans le processus de mise en concession des Aéroports en vue de mettre en place une gestion commerciale plus efficace. Qui sera capable de favoriser la réalisation des investissements nécessaires pour la modernisation des infrastructures et des équipements. L'attributaire provisoire de la concession des Aéroports du Mali a été désigné. Les négociations sont en cours.

#### **2.5. Sous-secteur fluvial**

La restructuration de la COMANAV n'a pas été suivie d'investissements adéquats pour améliorer la période de navigabilité et pallier les pertes engendrées par la cession du chantier

naval et de l'usine de fûts métalliques. Le fleuve Niger n'a pas été dragué depuis plus de trente ans.

Le Sénégal et le Mali sont parmi les pays africains les mieux pourvus en infrastructures de communications. Malgré l'intensité de la vie relationnelle, l'extrême mobilité des populations des deux pays, les voies et moyens de communications reste insuffisante.

## **CHAPITRE 1 : LE DIAGNOSTIC DE LA SITUATION ACTUELLE DE L'INTEGRATION AFRICAINE**

### **1 - EMASES et ENSEMA**

#### **1. 1- LES EMASES**

#### **1. 2-Organisation des EMASE**

Les entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE) sont responsables des expéditions, importations et tenue de fichier de stock. Ils ont été créés par ordonnance n°77-32/CMLN du 12 mai 1977 en substitution à l'Office de Gestion des Zones Franches du Mali (OGZFM) aux Ports de Dakar et de Kaolack

<sup>3</sup>L'Etat du Mali a décidé la création d'organismes portuaires maliens pour mieux assurer le rôle de service public portuaire. L'Office de Gestion des Zones Franches du Mali et les Entrepôts Maliens au Sénégal trouvent leur origine de l'accord et de la convention signés le 8 Juin 1963 entre la République du Mali et la République du Sénégal.

Aux termes desquels, une partie des installations des ports de Dakar et Kaolack à caractère de Zones Franches et spécialement réservées au besoin du Mali, sont affectées par la République du Sénégal à la République du Mali.

La République du Mali a la possibilité d'installer à l'intérieur de la zone franche, les organismes et services chargés de faire respecter les opérations de transit. Qui doivent s'effectuer sous le régime du transit international, et de l'application des législations internes du Mali sur la protection de l'économie.

Le Protocole d'Accord signé le 1<sup>er</sup> Septembre 1977 donne la dénomination « Entrepôt malien au Sénégal » au lieu de zones franches du Mali pour, d'une part, éviter la confusion entre Zones Franches Maliennes et Zones Franches Sénégalaises et, d'autre part, faire des

---

<sup>3</sup> Joël Francis EDOU BEKA, Novembre 2006, les EMASE, mémoire de licence à AFI

installations des Entrepôts Douaniers, en protégeant les marchandises en transit des droits et taxes sénégalais et du contrôle de la Douane Sénégalaise.

### **1.2.1. L'approvisionnement du Mali**

Le Mali en signant avec la plupart des pays côtiers la création des Entrepôts, chargés de la gestion globale du trafic, bénéficie de huit Entrepôts en Afrique. Il s'agit de :

- Des Entrepôts Maliens au Sénégal (**EMASE**);
- Des Entrepôts Maliens en Cote d'Ivoire (**EMACI**);
- Des Entrepôts Maliens au Togo (**EMATO**);
- Des Entrepôts Maliens en Guinée (**EMAGUI**);
- Des Entrepôts Maliens en Mauritanie (**EMAMAU**);
- Des Entrepôts Maliens au Ghana (**EMAGHA**);
- Des Entrepôts Maliens au Bénin (**EMABE**).

Les Entrepôts Maliens au Sénégal sont un service extérieur de la Direction Nationale des Transports (D.N.T) en vertu de la loi n° 90-102/AN-RAM du 11 octobre 1990 portant création de la Direction Nationale des Transports et du décret n°90-424/P-RM du 31 octobre 1990 fixant organisation et les modalités de fonctionnement de la Direction Nationale des Transports.

### **1.2.2. Les représentants des EMASE**

Les Entrepôts Maliens au Sénégal sont représentés au niveau de Kaolack pour le suivi de l'ensemble du fret et principalement du sel en provenance des régions du Sénégal et à destination du Mali.

Les EMASE sont aussi représentés à Diboli, point d'entrée du Mali pour suivre le fret notamment routier en provenance et à destination du Sénégal conformément aux accords entre le Mali et le Sénégal en matière de transport, et transit maritime.

Les EMASE sont implantés au Port Autonome de Dakar dans une zone active du Port, la zone Sud au Mole 3. Le mole 3 comme nous le disions est spécialement réservé aux



EMASE. Ce mole est spécialisé dans la réception des conteneurs et divers. Il a une longueur en mètres de 360 avec un tirant d'eau de 10 mètres.

C'est également un mole bien garni dans le domaine des installations portuaires, que ce soit dans le sens de faciliter la manutention, que le ravitaillement des navires qui viennent accoster.

- Le mole 3 dispose de sept (7) bouchés d'eau et de trois (3) prises électriques ;
- 17108 m<sup>2</sup> de superficie de terre plein au zone sud (mole 3) et 7000 m<sup>2</sup> en zone nord au bel air ;
- 4 hangars de 2300 m<sup>2</sup> et 377 m<sup>2</sup> pour les bureaux ;
- Un local à usage d'entrepôt de stockage d'une superficie de 683,3 sis à kaolack.

Les EMASE sont situés à la zone Sud (postes à quai spécialisés) du Port Autonome de Dakar. Ils sont placés juste à l'entrée (premier mole de la zone Sud), une zone à forte influence commerciale avec la présence d'autres moles

Nous avons, le mole 1 qui dispose des postes de 415 mètres (poste 15-16-17), de 448 mètres (quai de rive bassin médian), le mole 2 avec 4 postes de 100, 200, 310 et 310 mètres, sans oublier un quai de rive (entre tac et mole 8) spécialisé dans le phosphate attapulgit.

Les EMASE, lors de l'arrivée d'un navire transportant les marchandises maliennes, peuvent demander à la capitainerie chargée du positionnement des navires, l'autorisation d'accostage du navire en zone malienne ou en zone sénégalaise.

Cette demande doit se faire par écrit à la capitainerie du Port Autonome de Dakar, par un agent du bureau statistique des EMASE 24 heures avant l'arrivée du navire, munit d'un manifeste cargo.

L'accostage en zone malienne se fait selon la disponibilité des espaces ; si elle dispose assez d'espace pour recevoir les marchandises, le navire arrivant pourra s'accoster au mole 3

en vue de faciliter l'entreposage des marchandises transportées ou encore, si ledit navire a un poids de 500 Tonnes (selon la convention), il peut alors accoster.

Si par contre le navire pèse plus de 500 Tonnes, et qu'il n'y a pas d'espace disponible dans la zone Nord, l'agent du bureau statistique en charge d'effectuer la demande, demandera à ce que le navire soit accosté dans la zone Sud, c'est le cas par exemple des gros navires comme : Treonse Maersk, Grimaldi, Julie Delmas etc.

En ce qui concerne l'entreposage des marchandises maliennes, les EMASE disposent d'un budget annexe alimenté par les ressources provenant du taux de rémunération des prestations fixées par le Décret n°93-451/PM-RM du 21 décembre 1993.

Il s'agit précisément des rémunérations de prestations pour le suivi, le traitement, l'évacuation des marchandises qui sont fixées à 500F CFA la tonne.

Les frais d'entreposage dépendent du temps mis pour accomplir les formalités administratives et douanières au débarquement, ou du temps de négociation et éventuellement de la réservation d'espace dans le cas de l'embarquement par voie maritime ou terrestre.

Le stockage des marchandises maliennes dans les locaux des EMASE bénéficie d'une franchise de 30 jours à l'importation et de 20 jours à l'exportation. C'est un avantage certain accordé aux marchandises maliennes en transit pour leur éviter de supporter des coûts supplémentaires.

L'Ordonnance 77-32/CMLN du 12 mai 1977, conférait aux EMASE le statut d'organisme à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

La même ordonnance détermine son rôle, qui est de gérer les installations dont la république du Mali dispose dans les Ports de la République du Sénégal en vue d'assurer l'évacuation des produits maliens en transit à l'importation qu'à l'exportation ou en provenance du Sénégal conformément aux directives et programmes arrêtés par la Direction Nationale des Transports du Mali.

Les EMASE assurent la transition de toutes les marchandises en provenance ou à destination du Mali. Toutes ces marchandises passent par les EMASE.

Dans la structure commerciale internationale, les EMASE au-delà de régulariser le commerce, mais apportent aussi un plus dans l'économie de la République du Mali.

Tous les opérateurs économiques installés au Mali ou hors du Mali trouvent bien de faciliter à exercer grâce au rôle premier joué par les EMASE dans le commerce en direction ou en provenance du Mali (facilité de stockage, de formalités..).

Les EMASE sont des entrepôts publics ( car appartenant à l'Etat du Mali). Nous savons du reste que le service public a toujours joué un rôle déterminant dans l'amélioration des conditions de vie des populations, l'implantation des EMASE au Port Autonome de Dakar n'échappe pas à cette règle.

### **1. 3 - LES ENSEMA**

#### **1.3.1. Historique**

<sup>4</sup>Grâce à la volonté commune de l'Etat du Sénégal et de l'Etat du Mali, à la vision prospective du COSEC, du PAD et de la RCFS, ainsi qu'à la confiance des bailleurs de fonds de fonds, cette idée est devenue d'abord un projet, ensuite une belle réalité.

En effet, l'approvisionnement de la République du Mali a toujours été un défi pour les autorités maliennes et sénégalaises.

Les raisons objectives qui fondent ce projet sont multiples. Au départ, il y'avait une vocation ferroviaire. La volonté des promoteurs était d'assurer une rotation rapide des wagons.

Ils servaient de lieu de stockage des marchandises pour une durée de 25 jours voire plus d'un mois. Ce qui était source de retard dans l'acheminement des marchandises, de tracasseries des cheminots.

---

<sup>4</sup> Doudou Sarr NIANG, N° 4 Décembre 2006 Cossec & le Soleil Investissement Entreprise, Inauguration des ENSEMA

C'est ainsi, le 13 mai 1995 que les gouvernements de la république du Mali et de la république du Sénégal ont signé à Bamako, l'accord relatif à la création des ENSEMA.

### **1.3.2. Rôle des ENSEMA dans la sous région**

Les ENSEMA sont une zone franche destinée à l'entreposage, au stockage et au transit international de marchandises en provenance et à destination du Sénégal. Il existe des entrepôts secs et des entrepôts frigorifiques. L'objectif visé est d'améliorer le système multimodal de l'axe Dakar- Bamako, en créant un nœud de transport au niveau de Bamako.

La création des ENSEMA est apparue comme une réponse aux difficultés rencontrées par les différents opérateurs économiques de la sous région dans la circulation des marchandises, biens et services.

Ainsi, l'UEMOA est entrain de jouer pleinement son rôle avec la définition des mécanismes d'intégration afin d'harmoniser et moderniser le cadre des échanges intra-communautaires.

Les ENSEMA sont une société de droit sénégalais avec un capital social de 2.8 milliards F Cfa. Les principaux actionnaires sont le PAD et COSEC.

Aujourd'hui, les ENSEMA sont au cœur d'une vocation multimodale (mer, rail, route) conformément aux dispositions de l'article 2 de l'accord qui stipule : « la République du Mali s'oblige à assurer aux wagons et aux conteneurs appartenant ou loués au Sénégal, aux camions assurant la desserte du Sénégal, à leurs marchandises un traitement égal à celui réservé à ses propres wagons, conteneurs camions ou marchandises ».

Ces entrepôts vont participer activement à l'amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire sur l'axe Dakar – Bamako.

Ainsi, ce principe de la réciprocité participe au développement des échanges commerciaux intra et extra communautaires (CEDEAO – UEMOA) c'est-à-dire les échanges de produits divers tels que le ciment, le sel, les poissons et les fruits de mer sous toutes leurs

formes (réfrigérées, fraîches, séchées, fumées etc.), les engrais, les matériaux de construction, les fruits secs ou frais en provenance ou à destination du Sénégal.

Les ENSEMA sont situés à 06 kilomètres de la gare de Bamako. Ils constituent un projet intégrateur qui concerne des pays de l'UEMOA. Les ENSEMA mettent à la disposition des opérateurs d'une superficie de 6 hectares comprenant 14 hangars, un terre plein, un bâtiment administratif pour la gestion des entrepôts, des infrastructures de bases y compris un parking pour les véhicules particuliers, un parking pour les camions en attente de chargement ou de déchargement et un quai ferroviaire de 500 mètres qui sera construit le long du hangars. La capacité de stockage est d'environ 70 000 T toute marchandises confondues.

### **1.3.3. Les avantages d'un port sec**

<sup>5</sup>Avec les ENSEMA, il s'agit pour l'Etat du Sénégal, par le biais du PAD et du COSEC, de réaliser dans la capitale malienne un port sec. C'est-à-dire « un terminal intérieur sous douane connecté à un réseau de transport performant, doté de capacité de stockage et de manutention qui permet de rationaliser les opérations de pré ou post acheminement des cargaisons en provenance et/ou à destination d'une région ou d'un port ».

Le port sec de Bamako est destiné à assurer dans les meilleures conditions les opérations de réception, de transit et d'expédition des marchandises.

A cet effet, il a pour fonction principale de moderniser, de faciliter et de sécuriser la chaîne des interventions physiques (manutention, stockage) et la chaîne des informations, notamment en matière de formalités douanières et autres procédures.

A l'importation, les marchandises arrivant en transit sont acheminées jusqu'au port sec sous le régime du transit douanier communautaire pour les échanges bilatéraux ou régionaux (TIF, TRIE). A l'exportation, les marchandises sont réceptionnées, stockées et éventuellement conditionnées avant leur expédition à l'option des opérateurs.

---

<sup>5</sup> Doudou Sarr NIANG, N°4 Décembre 2006, Cosec & le Soleil Investissement Entreprise

Quant aux conteneurs vides restés en stationnement sur le port sec après dépotage, ils peuvent être soit réexpédiés sans délai chez leur exploitant vers les ports maritimes ou d'autres dépôts ; soit recherchés de marchandises en attente dans les entrepôts sous douane du port sec.

Le port sec se présente comme un lieu de transit stratégique, à l'extrémité et à la croisée des grands corridors qui relient les ports maritimes aux pays sans littoral et aux hinterlands nationaux, pour le développement du commerce national et sous régional.

<sup>6</sup>Les pays de la sous région sont des Etats de développement économiques relativement faibles. Les conséquences de cet état de fait sont visibles dans tous les secteurs d'activités particulièrement au niveau des infrastructures.

Selon les statistiques de la direction nationale des transports terrestres, maritimes et fluvial du mali, le corridor sénégalais a assuré, en 2005, 49% du trafic mali contre 29% pour le corridor ivoirienne, 9% par la voie ghanéenne, 8% par la voie togolaise, 3% par l'axe guinéen et 2% par les autres axes (Mauritanie et Bénin).

## **2 - Cadre juridique et institutionnel de la coopération entre le Sénégal et le Mali**

Le cadre juridique de la coopération en matière de transport et de transit entre la République du Mali et la République du Sénégal est régie par un nombre d'actes :

### **2-1. Au plan bilatéral**

<sup>7</sup>**-La convention** entre le gouvernement de la République du Sénégal et le gouvernement de la République du Mali concernant les modalités d'utilisation des installations portuaires du Sénégal, affectées aux opérations de transit de la république du Mali, signée à Bamako le 22 février 1990 ;

---

<sup>6</sup> Mme PAYE, contrôleur de gestion des ENSEMA, Octobre 2003 le Monde Maritime revue trimestrielle du Cosec

<sup>7</sup> Voir annexe 1

<sup>8</sup>- **L'accord** entre le gouvernement de la République Sénégal et le gouvernement de la République du Mali au sujet de l'utilisation des ports de Dakar et celui de Kaolack, signé à Bamako le 22 février 1990 ;

<sup>9</sup>- **La convention** sur le régime du Transit International par Fer (TIF) entre le gouvernement de la République Sénégal et le gouvernement de la République du Mali, signée à Bamako le 7 septembre 1990 ;

<sup>10</sup>- **Le cahier des charges annexé à la convention** concernant les modalités d'utilisation des installations portuaires du Sénégal affectées aux opérations de transit de la République du Mali signé entre les EMASE et le PAD;

<sup>11</sup>- **Le Protocole d'Accord relatif** au contrôle douanier des marchandises circulant par voie ferrée entre le gouvernement de la République du Sénégal et le gouvernement de la République du Mali, signé à Bamako le 7 septembre 1990 ;

- **Une collaboration** existe déjà dans le domaine du sous secteur de l'élevage pour lequel le Mali constitue un volant de sécurité pour le Sénégal (moutons de tabaski et bovins pendant la période de soudure) ; il s'agit de renforcer cette dynamique pour que les échanges soient plus réguliers et davantage diversifiés.

Les issues de l'enceinte spéciale de la zone franche seront gardées en permanence par les autorités douanières des deux Etats selon l'article 6 de la convention entre le Gouvernement Sénégalais et celui du Mali.

L'objet essentiel des polices douanières est de contraindre les transporteurs de marchandises, grâce à un ensemble de mesures préventives, à passer par la douane pour y déclarer leur marchandise afin d'en permettre le contrôle en vue d'une application correcte des diverses mesures douanières.

---

<sup>8</sup> Voir annexe 2

<sup>9</sup> Voir annexe 3

<sup>10</sup> Voir annexe 4

<sup>11</sup> Voir annexe 5

Dans le transport par voie maritime, les autorités douanières interviennent d'abord pour une conduite en douane. Elle se fait par la présence d'un manifeste cargo réunissant toutes les marchandises s'y trouvant abord du navire et d'un manifeste spécial réunissant toutes les marchandises des membres de l'équipage.

Puis d'une mise en douane qui vise essentiellement à prévenir les débarquements frauduleux de colis non repris sur le manifeste.

- **L'accord** entre le gouvernement de la République Sénégal et le gouvernement de la République du Mali relatif à la création des Entrepôts du Sénégal au Mali, signé à Bamako le 13 mai 1995 ;

## **2.2. Au plan multilatéral**

Les Accords et Conventions des Nations Unies notamment la CNUCED relatifs au commerce en transit des pays sans littoral, et ceux de la CEDEAO et de l'UEMOA essentiellement, dont le rôle est de veiller à la fluidité du transit international, complètent le dispositif juridique bilatéral.

Pour mieux mener l'étude concernant le cadre juridique, nous allons énumérer quelques Accords et Conventions des Nations Unies ainsi que ceux concernant la sous région dans le domaine de la facilitation du commerce international.

- **Convention Internationale relative au commerce en transit des Etats sans façade maritime : New York le 8 juillet 1965.**

Cette Convention est fondée sur le fait du droit d'accès à la mer reconnu aux Etats sans littoral. Les Etats à façade maritime sont invités à accorder aux pays enclavés le libre transit sur leur territoire un traitement non discriminatoire en matière d'accès au port maritime.

Les Etats sans littoral jouissent alors de la liberté de transit par tous les moyens de transport. Pour ce faire, les conditions et modalités de l'exercice de la liberté de transit sont convenues entre l'Etat sans littoral et l'Etat de transit, intéressés par voie d'accords bilatéraux, sous régionaux ou régionaux.



Dans l'exercice de leur pleine souveraineté sur leur territoire, les Etats de transit ont le droit de prendre toutes mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités octroyés aux Etats sans littoral ne portent en aucune façon atteinte à leur intérêt légitime.

**- La Convention sur la simplification et l'harmonisation des régimes de douane, cette Convention est dite Convention de Kyoto (1973).**

Cette Convention a pour objet la simplification et l'harmonisation des procédures et des formalités douanières relatives au départ des marchandises, le dédouanement des marchandises importées par usage domestique.

La Convention de Kyoto fournit aux milieux commerciaux, des renseignements complets sur les principaux régimes douaniers applicables dans le monde. Cette Convention encourage et facilite la mise en place de procédures, des techniques simplifiées et harmonisées.

Elle favorise également l'adoption de mesures visant les démarches dans le domaine du commerce international.

**- La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises (Genève 1980)**

Adoptée en 1980 sous l'égide de la Conférence des Nation Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED), cette Convention concerne les mesures ou techniques facilitant le passage d'un mode de transport à un autre, par exemple : la réduction du nombre de documents à traiter, la réduction des ruptures de charge et des manutentions.

Elle exige de ce fait une coopération entre les différents modes devenus nécessaires en raison de l'évolution des techniques et la demande.

### 3 - La route

<sup>12</sup>Entre le Sénégal et le Mali, le chemin de fer a longtemps constitué le seul moyen permanent de communication terrestre. Les autorités des deux (2) pays ont jugé nécessaire de créer une liaison routière complémentaire pour assurer en même temps le désenclavement du département de Kédougou (Sénégal) et du cercle de Kéniaba (Mali) ; il s'agit de la route Dakar – Bamako par le Sud dont le linéaire qui reste à bitumer est de 477 kilomètres dont 48 kilomètres au Sénégal. Cela permettra une intégration par le Nord des peuples sénégalais et maliens.

<sup>13</sup>L'augmentation du trafic sur cet axe est imputable au développement du transport routier, grâce à l'avancée significative des travaux de bitumage du côté malien. Désormais, sur les 746 km entre Bamako et la frontière sénégalaise, 514 km sont bitumés et en parfait état.

Il reste, 179 km de latérite entre Djéma et Didienien et 95 km en terre entre Diboli et Kayes dont plus de la moitié a été bitumée au cours de l'année. L'axe routier Bamako-Dakar est donc désormais parfaitement praticable, même si l'état des routes se dégrade rapidement sur certains tronçons côté sénégalais.

L'amélioration des infrastructures a constitué un formidable facteur de développement des échanges sur cet axe. Ce sont les marchandises produites au Sénégal qui ont principalement profité du développement du transport routier, à savoir les hydrocarbures, le ciment et les engrais dont le transport par la route a été multiplié respectivement.

Malgré la très nette amélioration du réseau routier entre les deux pays, un certain nombre de points noirs subsistent. Le plus important est la multiplication des barrages de police sur le territoire sénégalais. Elles peuvent atteindre la trentaine et dont le coût total de franchissement sur l'ensemble du trajet est estimé en moyenne à 100 000 FCFA par camion.

---

<sup>12</sup> Pape Fara DIOP, chef de département assistance du Cosec, 2005, Journée promotionnelles du Sénégal, infrastructures et transports

<sup>13</sup> Jacky AMPROU, Septembre 2005, Agence Française de développement, Rapport thématique, crise ivoirienne et flux régionaux de transport.

Cette situation, qui s'est aggravée ces dernières années avec le développement du transit malien, constitue un obstacle majeur à la fluidité du trafic routier. La solution pour échapper aux contrôles sauvages consiste, pour les transporteurs, à prendre une escorte douanière sénégalaise qui permet de franchir les barrages plus facilement.

Les frais de cette escorte s'élèvent à 78 000 FCFA pour les véhicules maliens et 118 000 FCFA pour les véhicules sénégalais.

A cela s'ajoutent des frais d'escorte sur Kayes (15 000 FCFA) et Bamako (30 000 FCFA) par la douane malienne ainsi que 5 000 FCFA à la brigade des douanes de Kidira. Pour tenter de remédier à cette situation, les autorités maliennes et sénégalaises ont plusieurs projets d'aménagement.

Le premier a consisté à instaurer le système du carnet unique dans le cadre du régime de Transit Inter Etat (TRIE) de la CDEAO. Ce carnet est disponible auprès de la chambre de commerce de Dakar contre le paiement de la cotisation au fonds de garantie TRIE (0,25% de la valeur en douane de la marchandise à transporter) et le scellement de la cargaison.

Il permet de n'avoir que trois contrôles : le premier au départ du port, un second à la frontière et un troisième au point de destination. Ce système, calqué sur le modèle européen, est encore en phase de développement. Il comporte certaines exceptions, comme le transport du coton. Il est prévu que les deux systèmes de transit ordinaire (avec escorte douanière) et du TRIE continuent de cohabiter durant un certain temps.

Le trafic réalisé au cours de cette même année 2005, est de l'ordre de 1 285 424 T, avec une part de plus en plus importante prise par le transport routier constitué pour l'essentiel du ciment, des engrais, des produits pétroliers et dans une moindre mesure de containers.

Aujourd'hui, la tendance est à la régression de la part de marché du transport par chemin de fer au profit de la route, malgré l'existence des points de contrôle entre Dakar et Kidira.

Afin de faciliter le passage à la douane, il est également prévu d'instaurer un poste douanier juxtaposé. Ce type d'aménagement, promu dans le cadre de l'UEMOA, exige une collaboration étroite entre les douanes des deux pays concernés.

Enfin, une question reste en suspens, celle de la répartition du trafic entre les transporteurs maliens et sénégalais. La règle communément appliquée dans les pays de la sous région est 2 /3 pour les maliens et 1/3 pour les sénégalais (la même règle est appliquée au Togo et au Ghana), sauf pour les produits considérés comme stratégiques pour le gouvernement malien, comme les hydrocarbures et le coton. Ils sont exclusivement réservés aux transporteurs maliens.

Les transporteurs sénégalais, qui viennent de s'organiser en syndicat national, revendiquent au moins une partie du transport du coton. Il leur permettrait de ne pas revenir à vide à la descente de Bamako et donc d'accroître leur rentabilité.

L'axe Dakar-Bamako a, dans un premier temps, peu profité du blocage du corridor Bamako-Abidjan. Mais le souci des autorités maliennes est de diversifier les accès portuaires en terminant l'aménagement du réseau routier en direction du Sénégal.

La remise en marche progressive de la ligne ferroviaire ouvre des perspectives au développement du trafic commercial entre le Mali et le Sénégal.

#### **4. Le Port Autonome de DAKAR : de nouveau, le premier port de transit malien**

<sup>14</sup>Le port de Dakar a, dans un premier temps, peu profité des reports de trafic en transit. La raison essentielle étant des difficultés d'accès pour les importateurs et exportateurs maliens. La levée progressive de ces obstacles au cours de ces années a permis d'accroître le transit à l'export et à l'import par le port de Dakar.

Si on ajoute au transit du port autonome de Dakar (30 000 T/mois), les marchandises produites au Sénégal (60 000T/mois), le trafic total sur l'axe Bamako-Dakar passe à 1 400 000 de tonnes en 2006. Soit une augmentation du trafic de plus de 17%.

Dans une moindre mesure, le transport des produits en transit au port de Dakar, tels que les intrants (dont le cyanure de sodium) à destination des mines d'or de la région de Kayes,

---

<sup>14</sup> Jacky AMPROU, Septembre 2005, crise ivoirienne et flux régionaux de transport, Agence Française de Développement

ainsi que les véhicules et le fer à béton, qui auparavant utilisaient l'axe Bamako Lomé, a été amplifié par ces aménagements routiers.

La structure du trafic ferroviaire a connu des mutations importantes. Elle a contribué à la croissance du transit malien au port de Dakar. Même si le trafic ferroviaire total sur l'axe Bamako-Dakar est resté stable, les volumes transportés à destination et en provenance du PAD ont fortement augmenté (+ 44%), au détriment des produits hors transit.

Transrail a recentré son activité sur le transport des marchandises maliennes en transit au port de Dakar. Il permet d'alléger la contrainte en espace de stockage au PAD par une évacuation plus rapide des marchandises à la montée vers Bamako. Cette stratégie a permis aussi de répondre à la demande de la CMDT, consistant à exporter davantage de coton fibre par Dakar.

Ainsi, le transport du coton par le rail est passé de 34 000 tonnes en 2005 à 65 000 tonnes en 2006. L'objectif est d'atteindre 100 000 tonnes en 2007.

Etant donné l'indisponibilité de l'axe Bamako-Abidjan, le principal atout du port autonome de Dakar est sa proximité de Bamako et la faiblesse des coûts de transport.

Ainsi, les coûts d'acheminement par rail et par la route vers Dakar sont respectivement 40% et 20% moins élevés que par la route vers Lomé. Le seul port qui pourrait concurrencer Dakar de ce point de vue est Conakry. Il bénéficie également d'un accès routier entièrement bitumé, mais qui dispose de capacités d'accueil limitées en eau profonde.

Malgré cet atout considérable, l'axe Bamako-Dakar souffre de goulots d'étranglements non négligeables. Le premier concerne la capacité d'embarquement / débarquement et de stockage au port de Dakar. Avec les escales prévues, un trafic estimé à 10 millions de tonnes et 300 000 mouvements de conteneurs, le PAD atteint l'utilisation maximale de ses équipements et de son espace de stockage.

L'attente des navires pour accoster devient problématique. Du fait du manque d'espace. Pour accélérer l'évacuation, les autorités du PAD imposent des pénalités aux importateurs qui utilisent l'espace portuaire comme zone de stockage de leurs marchandises.

Pour faire face au développement du trafic, et en particulier du transit malien, le PAD prévoit l'extension du terminal à conteneurs avec la réalisation d'un troisième poste à quai et la création d'une plate-forme de distribution sur 20 ha en zone nord du port.

Ces nouveaux équipements, qui devraient être opérationnels à l'horizon 2007-2008, permettront de faire passer le nombre d'escales à 3 000. D'autres projets à plus long terme, visant à désengorger le port de Dakar, font l'objet de discussions. Il s'agit notamment de la réalisation d'un port minéralier à Bargny, au cas où l'exploitation des mines de fer MIFERSO verrait le jour. Cet investissement fait partie de la stratégie sénégalaise visant à spécialiser le port de Dakar dans le traitement des conteneurs.

L'augmentation du trafic en 2005/2006, en particulier des exportations du coton, a également posé un problème de stockage aux Entrepôts Maliens du Sénégal (EMASE).

En effet, en période de cours instables, la CMDT attend le plus tard possible pour réaliser ses ventes, ce qui nécessite un entreposage du coton proche des zones d'embarquement. Pour faire face à cette contrainte, le PAD a mis à la disposition des EMASE, qui disposaient déjà de 20 000m<sup>2</sup> (dont 7 000 couverts et 13 000 en terre-plein), 10 000m<sup>2</sup> supplémentaires sur les terrains contigus et non couverts, appartenants à la SONACOS.

Le deuxième goulot d'étranglement est le chemin de fer, qui demeure le moyen de transport le moins onéreux mais dont les capacités sont limitées et progressent lentement. Depuis la privatisation de la gestion de la ligne Dakar-Bamako en 2003 et l'attribution de la concession à Transrail, peu d'investissements ont été réalisés.

Les augmentations de trafic en 2006 sont uniquement dues à une meilleure gestion et une progressive remise en marche du matériel existant. La capacité maximale actuelle est de 16 000 tonnes (avec huit locomotives) par mois avec des rotations durant en moyenne cinq jours.

L'objectif pour 2007 est d'accroître le nombre de rames et de réduire la durée des rotations à trois jours. Pour ce faire, un programme d'investissement est envisagé pour 2007 pour la modernisation du matériel et d'une partie des voies.

L'objectif étant de résorber les parties de voies particulièrement défectueuses et de diminuer ainsi le nombre de déraillements.

## **CHAPITRE 2 : TRANSRAIL DANS LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DES PAYS DE L'ESPACE UEMOA**

### **1. Transrail**

#### **1.1. Historique**

L'axe Dakar Bamako a vu le jour le 1<sup>er</sup> janvier 1924 avec la jonction des tronçons Dakar-thies-kidira (Sénégal) et Kayes- Bamako - Koulikoro (mali). Cette vision a été consacrée administrativement par la colonisation, avec la création de la société Dakar - Niger.

La construction de cette voie répondait au souci et à l'ambition pour le colonisateur français du fait de sa présence en Algérie et au Sénégal, que séparait l'espace soudanais, de relier ces deux tremplins par une liaison ferroviaire.

En effet, le rail s'est avéré un moyen logistique, au service d'une stratégie de conquête militaire et une arme efficace d'appropriation de l'espace.

En 1960, lors de l'éclatement de la fédération du Mali, le Dakar - Niger a été scindé en deux entités :

- La régie des chemin de fer du Sénégal (RCFS) et ;
- La régie du chemin de fer du mali (RCFM).

La RCFS a été transformé en 1989 en SNCS. Devant les difficultés persistantes de la SNCS et de la RCFM, les deux pays optent pour la privatisation de la ligne Dakar - Bamako.

La fréquence et la permanence des réformes institutionnelles traduisent la volonté des pouvoirs publics d'améliorer les règles d'organisation et de gestion de ces sociétés. Cette volonté s'est déjà traduite par **la loi N° 77-89 du 10 août 1977**. Elle a soumis les établissements publics à un système rigoureux de contrôle pour remédier ou réduire les événements notés dans le passé.



L'expérience de ces réformes, malgré les allégements et innovations apportés par la loi N° 87-19 du 03 août 1987 dans le sens de l'amélioration, le potentiel de protection du secteur parapublic a montré certaines limites et handicaps se caractérisant par une certaine lourdeur dans la gestion.

Il faut rappeler qu' avant l'indépendance, le principal port de désert du Mali était celui de Dakar. D'où partaient les chemins de fer du Dakar – Niger conçu pour servir de voie d'évacuation, des cultures d'exportation, de matières premières ou autres minéraux vers la métropole.

Le principe essentiel était de mettre en commun les moyens nécessaires disponibles, pour la bonne exécution du transport international, sous le contrôle d'une équipe autonome, constituée de cadres des deux réseaux, pour une gestion optimale du trafic.

Les Etats du Mali et du Sénégal ont fait aboutir le processus de mise en concession de l'activité ferroviaire de l'axe Bamako-Dakar engagé en 1998. La concession a été attribuée au Groupement CANAC-GETMA.

Ces derniers ont constitué Transrail Investissement. La convention a été approuvée par décret par les deux Etats, précisément le 22 octobre 2003 par le Président de la République du Mali et le 6 février par le Président de la République du Sénégal.

La signature de cette concession est l'aboutissement des réformes institutionnelles de la politique sectorielle des transports. La concession de l'axe ferroviaire est mise en place dans le cadre de sa modernisation.

Les canadiens et Transrail Investissement ont été les premiers acheteurs mais par la suite ces derniers ont cédé leur part à Savage compagnie. La société Canac continue de diriger la société.

La société concessionnaire créée à cet effet et dénommée TRANSRAIL S.A. Elle a démarré ses activités le 01 octobre 2003. Le Concessionnaire (TRANSRAIL S.A) est responsable du réseau, de l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire, des marchandises et voyageurs, de l'entretien, de l'exploitation, du renouvellement

et de l'aménagement des infrastructures ferroviaires et de la gestion foncière du domaine ferroviaire concédé.

Les infrastructures ferroviaires (y compris tous les travaux effectués par le concessionnaire) resteront toutefois propriété de l'Etat sur le territoire duquel elles sont implantées.

Transrail est une société anonyme au capital de 9.100.000.000 F CFA. Le capital de la société concessionnaire est détenu à 51% au moins par un actionnaire privé constitué sous forme de société anonyme (dit "actionnaire de référence" de la société TRANSRAIL).

Les autres actionnaires de la société concessionnaire sont : les Etats du Mali et du Sénégal. Ils détiennent chacun au maximum 10% du capital de la société ; le personnel de la société, dont les parts (9% du capital) sont détenues par portage.

Les modalités de transfert seront arrêtées par négociation entre les organisations syndicales et la société TRANSRAIL ; et pour un maximum de 20%, par des actionnaires privés ayant acquis des actions de la société TRANSRAIL. Ces actions font provisoirement l'objet de portage par le concessionnaire.

La concession est de type glissant. La durée initiale est de 25 ans, avec des prolongations éventuelles de dix ans, à décider à l'issue de chaque période de dix ans à partir du début de la concession.

### **1.2. Le service transit :**

Transrail s'est spécialisé sur le transport de masse. Le tonnage minimum accepté est de 30 T. C'est la raison pour laquelle la plupart de ses clients sont les compagnies de transit. Elles reçoivent les marchandises de partout dans le monde pour les ré acheminer vers le Mali.

Ces sociétés sont des spécialistes du transit international. Ces dernières sont des clients de Transrail et bénéficient de préférence selon l'importance de leur tonnage un rabais ou une remise.

Il regroupe les agences de transit (MAESRK SEALAND, SNTT, UATT, SDV, TOCOMAR, SOMADECO ! ...) pour le compte de Transrail. Il veille à ce que les clients remplissent dans les normes les procédures douanières. Ils se munissent de tous les documents administratifs.

Ils respectent et acceptent les obligations du système GAINDE et de la COTECNA. Ces derniers sont apportés au bureau de douane pour la déclaration en détail afin d'obtenir un bon à enlever.

Nous allons ainsi axer notre réflexion sur une partie de l'offre et de la demande au niveau du tronçon du Dakar - Bamako en ce qui concerne le transport de biens et des personnes.

Cet aspect prendra entièrement en compte les échanges internationaux qui répondent à une flexibilité des échanges. L'offre est inférieure à la demande. Ces pays ont tout intérêt à mettre en œuvre un système d'échange fiable pour valoriser leur développement économique.

### **1.3. Cadre organisationnel**

Transrail est une société de transit dirigé depuis le Canada par un Directeur Général canadien. Il dispose d'un assistant pour les opérations de transit. Il existe également d'autres directions et sous directions réparties entre le Sénégal et le Mali.

Il a pour activité l'organisation et l'exploitation du transport ferroviaire sur l'ensemble du territoire national sénégalais et malien. Elle donne ainsi un appui considérable à l'économie nationale en générale, mais, surtout au programme de régionalisation, en favorisant les exportations de divers produits du monde vers Mali.

L'outil ferroviaire étant le moyen le plus efficace et le moins coûteux pour les transports de masse sur longues distance. Son développement passe par des investissements forts coûteux de maintien.

Ces activités sont réputées sur l'international mais c'est surtout de transiter les marchandises venant de tous les autres pays vers le Mali, d'où l'affirmation du le GEANT DU CORRIDOR DAKAR BAMAKO.

L'acheminement des marchandises se fait en fonction des montées et des descentes de train. Une situation journalière est établie par le biais du Trac Man et du PC. Cela permet d'obtenir les renseignements concernant la disponibilité présente et future des wagons. De ce fait, les montées et les descentes sont maîtrisées.

Les marchandises sont identifiées par un groupe. Les tarifs sont appliquées selon la nature de la marchandise, leur appartenance, le tonnage et la distance. Les expéditions sont effectuées normalement en port payer.

Les trains pairs partent de Bamako à Dakar et les impairs de Dakar vers Bamako. Les gares sont Géo - Tamba – Diourbel – Kidira - Kaffrine – Koumpentoum- Kayes - Tokoto – Bamako... etc.

<sup>15</sup>La direction d'exploitation s'occupe du suivi des chargements, déchargements des wagons et de la formation des trains en tenant compte de leur destination. Elle communique les poids au service de taxation suite au pesage sur le pont bascule. Les wagons excédents sont différés à la gare et ceux avariés.

En ce qui concerne les wagons excédentaires, si la différence porte sur le poids et est supérieure à une tonne du poids déclaré ou s'il s'agit d'une fausse déclaration quant à la nature des marchandises dont la finalité est une taxe plus réduite, on applique la triple taxe sur les colis ou wagons pour lesquels la fraude est ainsi constatée sans préjudice des conséquences de droit.

Il en est de même pour les marchandises chargées frauduleusement dans les trains sans avoir été préalablement enregistrées et taxées.

---

<sup>15</sup> voir annexe 6

Le chargement s'effectue au mole 3, mole 8 et 4. En outre, les marchandises achetées au marché sénégalais (pagnes, produits chinois, bouillon, pâte alimentaire, vinaigre, oignons, tomate en boîte, produits cosmétiques...) sont chargées au niveau de la gare.

**Montée :**

4 123- 2485- 1305- 785 à Géo

Cela signifie que le train en partance de Bamako a quitté le 4<sup>ème</sup> jour pendant la nuit (123) avec la machine 2485, conduit 29 wagons, poids brut 1035, poids net 785 est présentement à Guiguiné au moment où on prend la situation.

**Descente :**

2 214- 2289- 30 -1126- 627 de Goudiry

Le train a quitté Goudiry, le 2<sup>ème</sup> jour de la semaine, le soir avec la machine 2289, conduit 30 wagons, poids brut 1126, poids net 627.

Les marchandises sont sous la responsabilité sénégalaise jusqu'à la frontière Kidira où le Mali prend le relais au niveau de Kayes. Ce dernier met les biens à la disposition du destinataire après avoir obtenu de son côté tous les documents en bonne forme.

<sup>16</sup>Le Transport International Fer (TIF), c'est la déclaration simplifiée de transit international par voie ferrée. Il montre que la marchandise est conforme et qu'elle est apte à quitter le territoire sénégalais après la vérification des autorités douanières.

Ce document est établi entre le client et la douane. Il permet d'identifier les marchandises. C'est la copie du connaissement. Le client a une obligation de déclarer au moyen d'une déclaration simplifiée de transit international et de payer les droits, et taxes au Mali. Le produit est enlevé par un apurement de la douane malienne.

---

<sup>16</sup> voir annexe 7

<sup>17</sup>La déclaration d'expédition est constituée de deux (2) exemplaires, deux (2) récipissés en trois (3) volets A, B et C. Elle comporte les mêmes renseignements que le TIF. C'est le contrat de transport entre le client et Transrail. C'est un contrat synallagmatique.

<sup>18</sup>Le volet A est remis au client. Le volet B accompagne la déclaration originale avec le wagon. Arrivé à destination au Mali, le B est échangé à A pour attester l'enlèvement. Le volet C reste au niveau du service de taxation. Elle est envoyée au contrôle des recettes pour la comptabilité ainsi que la déclaration originale.

L'expression « transport par expédition » s'applique aux envois pour lesquels, il est prévu des prix de base applicable par expédition ou à l'unité. Le chargement et le déchargement de ces envois sont sauf indication contraire, effectués par le chemin de fer.

L'expression « transport de wagon » s'applique aux envois pour lesquels il est prévu des prix de base applicables par wagon. L'expéditeur effectue le chargement et le déchargement des wagons. Il est tenu d'apposer soit sur chacun des colis, soit sur chacun des wagons chargés par lui une étiquette fixée de manière à ne pouvoir se détacher sur le trajet.

Pour les transports soumis à un tarif par wagon et effectués en wagon couverts, l'expéditeur doit :

- fermer à clef ;
- ou plomber ;
- ou cadenasser et plomber les portes des wagons.

La fermeture doit être établie de façon à ne pouvoir être vidée sans trace d'effraction. La garde et la conservation des marchandises dont le chargement doit être fait par l'expéditeur incombent exclusivement à celui-ci, jusqu'au moment, où les wagons complètement chargés seront au chemin de fer. Le récipissé des marchandises est délivré à l'expéditeur.

Pour tout envoi, le chemin de fer doit établir un récépissé, en deux parties. La première accompagne l'envoi et est remise au destinataire au moment de la livraison, l'autre étant délivrée à l'expéditeur lors de la conclusion du contrat de transport.

---

<sup>17</sup> voir annexe 8

<sup>18</sup> voir annexe 9

Le récépissé mentionne, en outre, les lettres de série, le numéro et le marque de propriété des wagons et pour les wagons plombés ou cadénassés par l'expéditeur, le plombage avec indication des marques qui comportent les plombs ou les cadenas.

24h après la mise à disposition d'un wagon au client, il est prévu un droit stationnement par wagon de 45 000F CFA.

Les marchandises doivent être étiquetées, emballées de manière suffisante, résistante pour répondre à la durée, aux exigences du transport et permettre notamment l'empilage sans mine à la bonne conservation de la marchandise.

Il faut signaler que lors du départ, les wagons sont plombés conjointement par les services des douanes. Ce qui limite la responsabilité du transporteur au simple camionnage.

A l'arrivée, les formalités douanières précèdent la livraison des marchandises au destinataires final. Il peut prendre en charge les marchandises à la gare, ou se faire livrer à un point quelconque convenu.

## **2. Les différents types d'accords régionaux**

### **2.1. Les accords**

Face à la perte d'autonomie des politiques nationales, les nations se trouvent privées d'un certain nombre d'outil classique, de politiques économique (politique monétaire, politique budgétaire...). Pour faire face à cette contrainte extérieure nouvelle, on assiste à différentes tentatives d'intégrations régionales qui concernent un certain nombre de pays.

Ils cherchent grâce à cette stratégie d'intégration, à retrouver une certaine marge de manœuvre en terme de politique économique.

Au sens macro-économique, l'intégration économique décrit le processus de construction d'un espace économique unique entre un ensemble de pays participants. De ce fait, l'intégration économique peut se faire à différents degrés :

## 2.2. Les niveaux d'intégration économique

|                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| La zone de Libre-échange | L'édification d'une zone de libre-échange suppose la disparition des freins aux échanges de marchandises entre les pays membres (barrières douanières) mais sans que ceci ne se traduise par la mise en place d'une politique tarifaire commune à l'égard des pays tiers.                                                                                                                                                                           |
| L'union douanière        | Il suppose qu'en plus de la suppression des barrières intérieures aux échanges de marchandises les pays membres mettent en place un TEC s'appliquant aux pays tiers.                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| L'union économique       | L'union économique entraîne la mise en place d'une harmonisation des politiques économiques des pays membres. L'intérêt collectif s'impose donc par rapport aux intérêts individuels des pays membres dans un espace économique unifié.                                                                                                                                                                                                             |
| Le marché Commun         | Le passage au marché commun se traduit par la libre circulation de l'ensemble des facteurs de production (marchandises, travail, capital) entre les pays membres. Il s'agit donc d'une union douanière élargie au facteur capital et au facteur travail.                                                                                                                                                                                            |
| L'union monétaire        | L'adoption d'une monnaie unique peut constituer une étape particulière du processus d'union économique. La matérialisation de l'existence d'un marché unique passe alors par l'adoption d'une monnaie unique. Il facilite les échanges et permet de favoriser la stabilité de ce nouvel espace économique en supprimant les risques de changes entre les monnaies des pays membres et permettant la mise en œuvre d'une politique monétaire unique. |



### 3. Présentation et analyse des résultats de l'enquête

#### 3.1. Le marché hydraulique

Il est constitué des expéditions de tout ce qui est liquide et produits pétroliers en destination de Mali. La société qui s'occupe de l'hydrocarbure au Sénégal est la SPP (Société des Produits Pétroliers).

Il se ravitaille au niveau de la SAR ( Société Africaine de Raffinerie). La SAR fabrique le produit et le met à la disposition de la SPP par le biais des tuyaux souterrains. La SPP distribue aux différents acteurs sur le marché à savoir ELF, TOTAL, MOBIL, SHELL selon les recommandations de la SAR.

Ce sont des clients directs de la SAR. Ce dernier fait des rétentions selon les quantités demandées et la validité des intentions.

La société souffre de la concurrence des camions qui proposent leur service aux clients de Transrail. Cette concurrence est sans crainte au niveau du marché conventionnel ; celui qui en souffre le plus c'est le marché des hydrocarbures.

Les camions citernes transportent en un coup d'importantes quantités. Toutes fois cette concurrence n'est pas très préoccupante. Les prix offerts par Transrail sont plus favorables et elle offre une sécurité non concurrentielle.

| ANNEES/MOIS | 1996  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| JANVIER     | 4850  | 6780  | 4736  | 3717  | 4848  | 3966  | 8012  | 4321  | 5839  | 3552  | 2323  |
| FEVRIER     | 5685  | 4816  | 6478  | 3405  | 3371  | 4317  | 2271  | 5640  | 4168  | 4063  | 1721  |
| MARS        | 4525  | 5576  | 6475  | 6025  | 3715  | 3817  | 3654  | 6543  | 4663  | 2294  | 210   |
| AVRIL       | 4615  | 5376  | 4284  | 3762  | 3846  | 3865  | 2246  | 3936  | 3728  | 4146  | 3249  |
| MAIS        | 6105  | 7393  | 7249  | 5537  | 4651  | 3067  | 5800  | 5423  | 3275  | 4403  | 3886  |
| JUIN        | 6485  | 5290  | 5933  | 6515  | 3791  | 3156  | 2866  | 4988  | 3591  | 3219  | 2095  |
| JUILLET     | 4530  | 4280  | 3322  | 5522  | 6054  | 3030  | 2816  | 2854  | 3761  | 4516  | 1322  |
| AOUT        | 7012  | 3379  | 4122  |       | 1697  | 740   | 4698  | 4186  | 4074  | 4124  | 3125  |
| SEPTEMBRE   | 7236  | 5620  | 3175  | 4208  | 3248  | 3755  | 5337  | 3115  | 3616  | 3108  | 3654  |
| OCTOBRE     | 6246  | 6028  | 3064  | 4853  | 3624  | 2696  | 5037  | 2657  | 3462  | 3578  | 1635  |
| NOVEMBRE    | 4454  | 4906  | 3504  | 3830  | 6380  | 4223  | 5460  | 4491  | 3543  | 4107  | 810   |
| DECEMBRE    | 4722  | 5969  | 4146  | 5159  | 3800  | 2774  | 3198  | 2540  | 2445  | 3898  | 3333  |
| CUMUL       | 66465 | 65413 | 56488 | 52533 | 49025 | 39406 | 51395 | 50694 | 46165 | 45007 | 29369 |

## **Récapitulatif**

Année 1996 : 66465 tonnes

Année 1997 : 65413 tonnes

Année 1998 : 56488 tonnes

Année 1999 : 52533 tonnes

Année 2000 : 49025 tonnes

Année 2001 : 39406 tonnes

Année 2002 : 51395 tonnes

Année 2003 : 9688 tonnes

Année 2004 : 46 165 tonnes

Années 2005 : 45007 tonnes

Années 2006 : 29369 tonnes

## **Analyse des résultats**

Depuis la concession du 1<sup>er</sup> octobre 2003, le trafic des hydrocarbures par rails connaît une baisse considérable. C'est ainsi que l'année 2003, début de la concession a eu comme réalisations sur les trois (3) derniers mois, 9688 tonnes soit 12, 11%. Contre 46165 tonnes soit 57% en 2004. L'objectif est de 80 000 T/ an.

L'année 2005, on a enregistré 45 007 T 56,25% contre 46 165 T en 2004, soit une baisse de 1158 T correspondant 1,44 % la même période.

Enfin, l'année 2006, a connu une chute libre ; elle a ainsi battu le record en baisse puisqu'elle n'a enregistré que 29 369 T soit 36,71% contre 45 007 T en 2005 soit une baisse de 15638 T.

Nous pouvons dès lors retenir que de 2003 à 2006, il y a eu au niveau du marché hydraulique une nette régression de 16796 T.

En fait, la chute inquiétante des réalisations d'année en année depuis 2003, a pour origines des goulots d'étranglements suivants :

- Ruptures constantes des produits au niveau de la SAR, devenues très fréquentes ;
- Irrégularité de commandes ;
- Ruptures des stocks d'intentions très souvent notées ;
- Lenteur de traitement des acquits ;
- Concurrence (route) par l'arrivée d'une flotte importante de camions citernes.

Tous ces facteurs jouent négativement sur les évacuations des hydrocarbures par rails et méritent une réflexion approfondie au sujet de ce trafic. C'est ainsi, qu'il serait souhaitable d'examiner les propositions suivantes pour arriver à mieux cerner ces goulots d'étranglements.

- S'efforcer à diversifier les points de chargements des wagons citernes par l'implication de SHELL et MOBILE ;
- Améliorer l'acheminement des wagons par le système des trains blocs hydrocarbures sur lesquels une attention particulière doit être apporté ;
- Mettre un accent particulier sur l'entretien des wagons citernes (qualité de service permettant de diminuer les manquants, objet de contentieux) ;
- Ramener le traitement des documents (acquits en moins de 24 heures à l'instar des plats) en impliquant la douane ;
- Etablissement d'un plan d'action des hydrocarbures en impliquant tous les intervenants de ce trafic.



### 3.2. Le trafic des conteneurs

La conteneurisation répond aux critères du transport ferroviaire : transport de masse. Le conteneur même vide pèse lourd. Le trafic connaît une augmentation chaque année malgré la concurrence routière. Maersk land et SDV effectuent le plus important des chargements.

| Mois     | MAERSK | SOMICOA | SNTT | SDV  | SAGA | UATT | GTM | SOCATRAM | REROMS | TRANSFRET | FOFIEX | Par mois |
|----------|--------|---------|------|------|------|------|-----|----------|--------|-----------|--------|----------|
| Oc2003   | 142    | 0       | 152  | 62   | 16   | 0    | 18  | 2        | 44     | 0         | 0      | 436      |
| Nov-03   | 162    | 0       | 74   | 92   | 58   | 0    | 24  | 8        | 32     | 0         | 0      | 450      |
| Déc-03   | 182    | 0       | 102  | 96   | 60   | 0    | 10  | 6        | 50     | 0         | 0      | 506      |
| Janv-04  | 168    | 8       | 70   | 102  | 56   | 4    | 58  | 8        | 42     | 0         | 0      | 516      |
| Févr-04  | 106    | 0       | 76   | 96   | 76   | 40   | 6   | 10       | 42     | 0         | 0      | 452      |
| Mars-04  | 114    | 0       | 98   | 56   | 2    | 38   | 8   | 6        | 20     | 0         | 0      | 342      |
| avr-04   | 178    | 0       | 22   | 72   | 64   | 22   | 30  | 22       | 76     | 0         | 0      | 486      |
| Mai-04   | 186    | 0       | 150  | 64   | 96   | 30   | 0   | 14       | 8      | 0         | 0      | 548      |
| Juin-04  | 176    | 0       | 86   | 66   | 94   | 66   | 12  | 10       | 54     | 52        | 0      | 616      |
| juil-04  | 154    | 0       | 132  | 142  | 66   | 62   | 18  | 6        | 78     | 58        | 2      | 718      |
| Aout2004 | 170    | 0       | 142  | 152  | 94   | 8    | 0   | 8        | 84     | 2         | 0      | 660      |
| Sept-04  | 146    | 0       | 122  | 105  | 112  | 0    | 0   | 2        | 32     | 14        | 2      | 535      |
| oct-04   | 152    | 0       | 210  | 174  | 82   | 0    | 0   | 4        | 20     | 20        | 0      | 662      |
| Nov-04   | 208    | 0       | 206  | 116  | 56   | 0    | 0   | 4        | 14     | 6         | 0      | 610      |
| Déc-04   | 180    | 0       | 184  | 192  | 92   | 0    | 0   | 0        | 60     | 0         | 0      | 708      |
| Cumul    | 2424   | 8       | 1826 | 1587 | 1024 | 270  | 184 | 110      | 656    | 152       | 4      | 8245     |

|           |      |   |      |      |     |     |    |    |     |   |   |    |      |
|-----------|------|---|------|------|-----|-----|----|----|-----|---|---|----|------|
| janv-05   | 164  | 0 | 214  | 228  | 90  | 0   | 0  | 4  | 14  | 2 | 0 | 6  | 722  |
| févr-05   | 272  | 0 | 138  | 144  | 152 | 0   | 0  | 0  | 40  | 0 | 0 | 0  | 746  |
| mars-05   | 260  | 0 | 132  | 82   | 48  | 2   | 0  | 12 | 34  | 0 | 0 | 0  | 570  |
| avr-05    | 204  | 0 | 142  | 226  | 107 | 0   | 4  | 8  | 34  | 0 | 0 | 6  | 738  |
| mai-05    | 346  | 0 | 160  | 228  | 106 | 0   | 0  | 0  | 32  | 0 | 0 | 0  | 872  |
| juin-05   | 272  | 0 | 94   | 158  | 26  | 0   | 18 | 28 | 58  | 0 | 0 | 2  | 656  |
| juil-05   | 316  | 0 | 106  | 258  | 66  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0 | 0 | 0  | 750  |
| Août/2005 | 312  | 0 | 196  | 202  | 46  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0 | 0 | 0  | 894  |
| sept-05   | 244  | 0 | 164  | 170  | 34  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0 | 0 | 0  | 716  |
| oct-05    | 252  | 0 | 164  | 134  | 34  | 0   | 0  | 0  | 0   | 0 | 0 | 0  | 806  |
| nov-05    | 180  | 0 | 108  | 138  | 196 | 0   | 0  | 0  | 0   | 0 | 0 | 0  | 670  |
| déc-05    | 358  | 0 | 204  | 86   | 22  | 144 | 0  | 0  | 0   | 2 | 0 | 0  | 814  |
| Cumul/an  | 3180 | 0 | 1822 | 2054 | 927 | 144 | 18 | 54 | 212 | 4 | 0 | 14 | 7486 |

| Mois/Clients | Maersk | SNTT | SDV  | SAGA | UATT | Socatram | Sosefer | GTM | REROMS | Transfêt | FOFIEX | SOSEFER | Par mois |
|--------------|--------|------|------|------|------|----------|---------|-----|--------|----------|--------|---------|----------|
| Janvier      | 394    | 156  | 112  | 40   | 92   | 0        | 0       | 0   | 44     | 0        | 0      | 0       | 838      |
| Février      | 256    | 178  | 166  | 26   | 48   | 2        | 2       | 0   | 42     | 0        | 0      | 0       | 754      |
| Mars         | 306    | 110  | 162  | 20   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 772      |
| Avril        | 256    | 122  | 224  | 24   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 760      |
| Mai          | 308    | 134  | 136  | 36   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 706      |
| Juin         | 308    | 98   | 76   | 24   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 588      |
| Juillet      | 360    | 94   | 168  | 38   | 0    | 0        | 0       | 00  | 0      | 0        | 0      | 0       | 736      |
| Aout         | 250    | 180  | 180  | 40   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 716      |
| Septembre    | 324    | 210  | 148  | 34   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 756      |
| Octobre      | 366    | 162  | 266  | 40   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 934      |
| Novembre     | 452    | 276  | 162  | 40   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 980      |
| Décembre     | 396    | 190  | 220  | 18   | 0    | 0        | 0       | 0   | 0      | 0        | 0      | 0       | 910      |
| Cumul/an     | 3976   | 1910 | 2020 | 380  | 140  | 2        | 2       | 0   | 86     | 0        | 0      | 0       | 9450     |

### Récapitulatif :

2003 : 1 392 conteneurs

2004 : 6 853 conteneurs

2005 : 7 486 conteneurs

2006 : 9 450 conteneurs

### 3.3. Le marché conventionnel

Il regroupe les wagons couverts et les wagons véhicules. Les wagons couverts transportent des marchandises diverses. Ils peuvent se détériorer au contact avec les phénomènes naturels. Il n'est pas trop affecté par la concurrence des camions. Chaque année le trafic connaît une évolution croissante. L'engrais, le sel et le sucre sont les principaux produits dominants.

Le rôle du transport dans l'intégration sous régional : le cas de Transrail SA

**2004**

| Mois<br>Produit           | Janv  | Févr  | mars | avr     | mai  | juin  | juil   | août | sept  | Oct   | nov  | déc    | Cumul<br>produit |
|---------------------------|-------|-------|------|---------|------|-------|--------|------|-------|-------|------|--------|------------------|
| Engrais                   | 3990  | 8 550 | 2765 | 2125    | 1955 | 1500  | 1840   | 920  | 0     | 2022  | 0    | 300    | 25967            |
| Sucre                     | 4615  | 1230  | 1205 | 0       | 40   | 0     | 0      | 0    | 3750  | 2505  | 153  | 0      | 13498            |
| Véhicules                 | 31    | 75    | 3    | 121     | 26   | 43    | 13,5   | 16   | 25    | 78    | 65   | 52     | 548,5            |
| Urée                      | 2500  | 155   | 4200 | 4960    | 3180 | 5970  | 120    | 0    | 0     | 0     | 4360 | 1129,6 | 26574,6          |
| Divers                    | 439   | 229   | 288  | 243,58  | 282  | 195   | 343    | 381  | 340   | 166   | 340  | 393    | 3639,58          |
| Sel                       | 320   | 200   | 545  | 585     | 540  | 415   | 390    | 1695 | 0     | 0     | 0    | 280    | 4970             |
| Résidus poissons<br>fumés | 240   | 90    | 0    | 0       | 0    | 0     | 0      | 0    | 0     | 0     | 0    | 0      | 330              |
| Farine poisson            | 0     | 40    | 0    | 0       | 0    | 0     | 0      | 0    | 0     | 0     | 0    | 0      | 40               |
| Ciment                    | 0     | 200   | 320  | 160     | 300  | 1435  | 3130   | 2785 | 2450  | 3725  | 2480 | 1820   | 18805            |
| Prod,ali,                 | 0     | 0     | 0    | 35      | 0    | 20    | 0      | 22   | 62    | 56    | 138  | 387    | 720              |
| Riz                       | 0     | 0     | 0    | 40      | 0    | 1010  | 1391   | 2000 | 4830  | 2585  | 0    | 975    | 12831            |
| Mais                      | 0     | 0     | 0    | 0       | 0    | 120   | 440    | 0    | 0     | 0     | 0    | 0      | 560              |
| Prod,chim                 | 0     | 0     | 0    | 0       | 0    | 0     | 0      | 0    | 230   | 0     | 0    | 539    | 769              |
| Cumul mois                | 12135 | 10769 | 9326 | 8269,58 | 6323 | 10708 | 7667,5 | 7819 | 11687 | 11137 | 7536 | 5875,6 | 109252,7         |

**2005**

| mois<br>produit        | mai    | juin | Juil | août | sept | oct   | nov   | déc   | Cumul<br>produit |
|------------------------|--------|------|------|------|------|-------|-------|-------|------------------|
| Engrais                | 2595   | 1765 | 270  | 0    | 4735 | 9636  | 7290  | 11550 | 37841            |
| Sucre                  | 0      | 0    | 0    | 0    | 0    | 884   | 2310  | 3305  | 6499             |
| Véhicules              | 0      | 6    | 19   | 92   | 34   | 0     | 58    | 64    | 273              |
| Urée                   | 1320   | 2807 | 3186 | 4145 | 22   | 58    | 0     | 3180  | 14718            |
| Divers                 | 354,3  | 126  | 245  | 308  | 363  | 406   | 458   | 712   | 2972,3           |
| Sel                    | 465    | 35   | 1760 | 2580 | 1985 | 280   | 280   | 400   | 7785             |
| Résidus poissons fumés | 0      | 57   | 0    | 0    | 0    | 0     | 240   | 756   | 1053             |
| Farine poisson         | 0      | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0                |
| Ciment                 | 320    | 120  | 835  | 120  | 235  | 240   | 160   | 560   | 2590             |
| Prod,ali,              | 70     | 165  | 72   | 17   | 20   | 135   | 80    | 96    | 655              |
| Riz                    | 280    | 0    | 2574 | 0    | 0    | 0     | 420   | 0     | 3274             |
| Mais                   | 0      | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0                |
| Farine                 | 1330   | 672  | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 2002             |
| Blé                    | 418    | 815  | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 1233             |
| Prod,chim              | 0      | 0    | 0    | 0    | 270  | 0     | 0     | 106   | 376              |
| Cumul mois             | 7152,3 | 6568 | 8961 | 7262 | 7664 | 11639 | 11296 | 20729 | 81271,3          |

## 2006

| mois<br>produit           | janv | Févr  | mars  | Avr  | mai   | juin | juil | août | sept | Oct   | nov   | déc   | Cumul produit |
|---------------------------|------|-------|-------|------|-------|------|------|------|------|-------|-------|-------|---------------|
| Engrais                   | 385  | 1 115 | 150   | 2380 | 3080  | 3660 | 2310 | 0    | 0    | 3973  | 1002  | 1041  | 19096         |
| Sucre                     | 0    | 0     | 0     | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 1433  | 1673  | 1495  | 4601          |
| Véhicules                 | 36   | 29    | 27    | 10   | 43    | 22   | 33   | 39   | 111  | 37    | 50    | 43    | 480           |
| Urée                      | 0    | 0     | 8240  | 110  | 6257  | 2825 | 1821 | 6086 | 3358 | 0     | 1036  | 2880  | 32613         |
| Divers                    | 77   | 283   | 368   | 172  | 322   | 226  | 161  | 143  | 73   | 172   | 68    | 128   | 2193          |
| Sel                       | 2150 | 1865  | 0     | 0    | 505   | 0    | 1365 | 40   | 305  | 0     | 200   | 272   | 6702          |
| Résidus poissons<br>fumés | 0    | 0     | 0     | 0    | 0     | 0    | 0    |      | 0    | 0     | 0     | 0     | 0             |
| Farine poisson            | 0    | 0     | 0     | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 0             |
| Ciment                    | 2855 | 1905  | 760   | 2335 | 1599  | 770  | 1485 | 1740 | 3027 | 5269  | 4521  | 2011  | 28277         |
| Prod.ali,                 | 103  | 182   | 30    | 167  | 27    | 26   | 325  | 300  | 370  | 221   | 321   | 501   | 2573          |
| Riz                       | 970  | 0     | 850   | 1101 | 0     | 200  | 200  | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 3321          |
| Insecticides              | 254  | 208   | 0     | 0    | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 0     | 0     | 462           |
| Farine de Blé             | 0    | 490   | 430   | 600  | 0     | 0    | 0    | 0    | 0    | 0     | 2225  | 3830  | 7575          |
| Cumul mois                | 6830 | 6077  | 10855 | 6875 | 11833 | 7729 | 7700 | 8348 | 7244 | 11105 | 11096 | 12201 | 107893        |

### Récapitulatif :

2004 : 81 271,3

2005 : 109 252,7

2006 : 707 893



## **RECOMMANDATIONS ET PERSPECTIVES**

Malgré le pas important franchi dans la réalisation d'un espace communautaire unifié, avec l'entrée en vigueur en 2000, de l'union douanière entre les huit (08) pays dans la pratique, l'unification de l'espace UEMOA, ne s'est pas encore traduite de façon décisive sur les relations commerciales entre nos différents pays.

Certes, le Sénégal entretient depuis longtemps avec le Mali une coopération bilatérale assez dense en matière d'échange commercial. Cette coopération est soutenue par l'implantation dans le port de Dakar des EMASE et la signature entre les deux pays d'un certain nombre d'accords et conventions pour faciliter le transit. Avec les autres pays de l'UEMOA, en particulier le Burkina Faso et le Niger, les relations commerciales restent encore très en deçà de la qualité de celle vécues au niveau politique.

Cependant, les projets en cours comme la réactivation du corridor DAKAR- BAMAKO, grâce notamment à la réhabilitation de la route du Nord (Kidira – Bamako) et le renouvellement des rails, devraient contribuer à « booster » les échanges communautaires ; rompre d'une manière définitive l'enclavement du Sénégal par rapport au reste de l'espace UEMOA afin que ses opérateurs économiques puissent consolider leur place et/ou conquérir de nouveaux marchés.

Il est nécessaire d'harmoniser les différentes réglementations nationales par rapport aux dispositions communautaires et d'exiger leur application stricte. La mise en place, au niveau de chaque pays, d'une politique efficace de communication sur les accords conclus aux plans multilatéral et bilatéral.

Avant la privatisation, il existait un réseau d'escroquerie, des fausses déclarations non pas pour le client mais pour le compte du personnel. Ainsi l'anarchie dominée. Le personnel bénéficiait des logements de fonctionnaires, des dotations.

Le directeur Général assure, en même temps, la fonction de directeur commercial.

- Renouveler le park, le délai d'acheminement ;
- investir pour le matériel roulant ;
- Disponibilité d'information à temps réel ;
- Changer la mentalité des cheminots qui restent dans l'ancien régime l'esprit d'une société publique ;
- Faire un travail à temps plein ;
- Sélectionner des postes de responsabilité, la personne responsable à la place qu'il faut ;
- Une interconnexion des réseaux.

Le rail a évolué. Et si les conjonctures deviennent de plus en plus difficiles, il demeure le mode de transport le moins coûteux et le mieux adopté à nos réalités de pays en voie de développement.

Au cours du voyage les mécaniciens se confrontent à certaines difficultés. Pour les trains de marchandises, ce sont les ruptures fréquentes de boyaux qui occasionnent des réfections intempestives, des patinages qui entraînent forcément le sablage souvent manuel et dans des conditions très dures.

Pour les trains voyageurs, nous sommes confrontés aux problèmes de perte de temps dans les gares pour opération de colis, ainsi que des comportements déplorables de certains usagers qui n'hésitent pas à se mettre sur les toits des voitures.

- Installations fixes : manque de moyen logistique c'est à dire les outillages ;
- Le vieillissement du personnel ;
- Le manque de formation ;
- L'insuffisance des moyens de déplacement ;
- La mise en place de l'ensemble des infrastructures de transit identifiées le longs du corridor reliant Dakar à Bamako (port sec, aires de stationnement, etc.) ;
- La réduction effective des contrôles conformément aux dispositions de l'UEMOA et de la CEDEAO avec un seul poste de passage de part et d'autre de la frontière ;

- Une mauvaise répartition des tâches entraînant des conflits de compétences agents commerciaux et d'exploitation ;
- La vétusté de la voie et du matériel roulant demeure malgré les changements institutionnels ;
- La faiblesse du taux de rotation des trains ;
- La lenteur dans les opérations terminales surtout pour les hydrocarbures ;
- La lenteur dans le traitement des documents douaniers à la frontière ;

Le mauvais état de la voie ferrée induit des conditions d'exploitation très précaires. Le trajet Dakar Bamako est un véritable parcours du combattant que se livrent les utilisateurs de ce mode de transport. L'exploitation ferroviaire se heurte à de graves problèmes techniques qui entament sérieusement la qualité du service. Le matériel moteur est vétuste, aggravé par une insuffisance mécanique. Les déraillements de trains ne se comptent plus.

En effet, nous devons lutter contre la dispersion imposée par la distance, et en assurant la promotion du transport des biens, des services et des personnes.

En effet, il est urgent de développer de nouvelles approches à la politique commerciale des pays d'Afrique Subsaharienne. Pour cela, nous avons deux raisons essentielles : d'une part, les précédentes tentatives d'intégration régionale ont dans leur large mesure échouées par rapport à leurs objectifs ambitieux ; le professeur Makhatar Diouf soutient que les causes d'échec des différentes tentatives d'intégration réside dans les insuffisances des moyens de communication entre autre on trouve les transports et d'autre part, la faible performance des pays africains est sans contexte due au moins en partie, à leurs faibles résultats commerciaux.

Le nouveau concept de l'intégration doit être basé sur une approche qui consacre non seulement l'ouverture accrue au commerce mais aussi à l'investissement.

Ainsi, la nouvelle approche de l'intégration doit contribuer à bâtir une nouvelle société africaine fondée sur une vision du développement durable qui est procédé de la rationalité économique, qui favorise l'unité et la solidarité entre les peuples et qui est capable d'accélérer l'insertion de l'Afrique dans le processus irréversible et prégnant de la mondialisation.

## CONCLUSION

L'axe Dakar- Bamako est une zone qui peut apporter beaucoup de profits pour ceux des deux (2) Etats, si vraiment les choses sont bien amenées dans le sens de relations positives au niveau des frontières.

Il n'y a pas un véritable développement technique, économique, social et culturel possible sans voies de communication performante, tous modes confondus. C'est pourquoi, le transport, qu'il soit terrestre, aérien ou maritime, sera toujours un outil stratégique d'expansion. Ce qui signifie l'engagement des pays à en acquérir ou en accroître la maîtrise.

Chaque pays qui veut aujourd'hui atteindre un niveau très élevé des croissances économiques, doit s'engager à dynamiser les activités des échanges dans le secteur de transport et diminuer les contrôles intermédiaires pour une meilleure facilitation des échanges.

Ainsi, jusqu'à ce jour, l'Afrique pourtant doté d'un espace immense est caractérisé par un déficit ferroviaire qui entrave les échange et le développement du commerce intra africain.

C'est pourquoi, dans le but de contribuer au développement de l'Afrique, nous pouvons proposer la construction imminente d'un réseau routier et ferroviaire intégré à l'ensemble de l'espace continental, fondée sur une nouvelle vision de l'intégration régionale.

En effet, nous pensons que la route et le chemin de fer constituent sans conteste un élément essentiel pour l'aménagement de l'espace africain et un catalyseur de son développement intégré.

Les contraintes de l'intégration régionale sont dans la zone de l'état défectueux de moyens de transport et de communication.

L'idée à la base est tout simplement d'amener un groupe de pays africains à ce familiariser avec la libéralisation et la dérégulation dans leur rapport mutuels, de façon à se tenir d'avantage à l'aise dans leur rapport avec les autres partenaires au niveau du monde.

L'intégration sous régionale est ainsi appelée à servir de banc d'essai pour la réussite de l'intégration mondiale.

En Afrique de l'Ouest, le traité de la Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) révisé en 1992 stipule que « la CEDEAO sera dorénavant la seule communauté économique de la sous région ».

Mais, en 1994, l'Union Européenne encourage la création de l'UEMOA en remplacement de la CEAO en léthargie.

On assiste ainsi à un véritable renversement de perspective, à l'égard des efforts déployés dans les années 1980 par la Commission Economique de nation unis pour l'Afrique (CEA) enfin de rationaliser l'intégration africaine : mettre fin à la prolifération des communautés économique en réduisant leur nombre pour n'avoir qu'une seule communauté par sous région.

Le résultat est que l'Afrique compte actuellement une quinzaine de communautés économiques. Une situation unique au monde. Elle constitue un handicap sérieux pour la réussite de l'intégration économique.

L'Europe, dans son ensemble, ne compte qu'une seule communauté économique, l'Union Européenne.

Dans le contexte actuel de la mondialisation, le modèle d'intégration recommandé aux pays africains ne peut être que l'intégration des marchés.

En fait, les premières expériences africaines d'intégration économique étaient inspirées du modèle européen. Mais cette démarche avait fait l'objet de vives critiques de la part de certains économistes africains qui l'estimait est inappropriée à la situation de l'Afrique où l'intégration physique des pays (infrastructures et communication) n'était pas réalisée ; ce qui revient à mettre la charrue avant les bœuf.

Aujourd'hui, cette objection, pourtant tout à fait fondée, est piétinée ; on encourage la poursuite le renforcement d'une stratégie qui jusqu'ici n'a conduit qu'à l'échec.

## **LISTE DES ANNEXES**

1. Protocole d'accord relatif au contrôle douanier des marchandises circulant par la voie ferrée entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République du Mali ;
2. Cahier de charges ;
3. Convention entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République du Mali concernant les modalités d'utilisation des installations portuaires du Sénégal affectées aux opérations de transit du Mali ;
4. Accord entre le Gouvernement de la République du Mali et le Gouvernement de la République du Sénégal au sujet de l'utilisation des ports de Dakar et de Kaolack ;
5. Convention sur le régime du TIF entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République du Mali ;
6. Document de pesage d'un train ;
7. Récépissé : volet B ;
8. Déclaration d'expédition ;
9. Déclaration simplifiée de TIF .

## **BIBLIOGRAPHIE**

- www. portdakar.com
- www.techno.science.net
- Encyclopédie Scientifique
- www.google.fr
- Transport International de marchandises diverses par ligne régulière : du conventionnel au conteneur. Rapport de stage présenté par Mme KABO Aïssatou SIDIKOU septembre 1990 CESAG AU COSEC.
- Stratégie Logistique et Enjeux du Positionnement d'un Entrepôt : cas des EMASE. Mémoire de Licence rédigé et soutenu Joël Francis EDOU BEKA novembre 2006 Université de l'Entreprise.
- Journées promotionnelles du Sénégal de Monsieur Pape Fara DIOP chef de département assistance du COSEC
- Transport international de marchandises diverses par ligne régulière : du conventionnel au conteneur rapport de stage présenté par Mme KABO Aïssatou Sidikou, Septembre 1990 CESSAC, Cosec.
- Le monde maritime, revue trimestrielle du Cosec, Octobre 2003
- Le rail Sénégalais, Nouvelle Série- Janvier- Février –1997.