



REPUBLIQUE DU SENEGAL

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

INSTITUT SUPERIEUR DES TRANSPORTS
MEMBRE DU GROUPE SUP DE CO DAKAR



Point E - Rue de Kaolack
BP 21354 - Dakar - Sénégal
Tél : 338599595 – Fax : 338605202



7, Ave Faidherbe Dakar-Sénégal
Tél : 338496919 Fax : 338215074
www.supdeco.sn

THEME :
**ANALYSE DU TRANSPORT ROUTIER DE
MARCHANDISES DANS L'ESPACE CEDEAO**
L'exemple du corridor Dakar-Bamako

Mémoire de fin d'études
pour l'obtention du Diplôme de Maîtrise (Master 1)
en Transport et Logistique

Présenté par :
M. Adiouma THIAW

Sous la direction de :
Monsieur Alassane A. SY
Professeur à l'IST

Année académique
2011-2012

DÉDICACES

Je dédie ce modeste travail aux personnes qui me sont très chères et qui m'ont accompagné tout au long de mon cursus :

- Mon cher oncle qui n'a ménagé aucun effort pour m'accompagner tout au long de mon chemin, il est inégalable pour tous les efforts consentis et les conseils. Tout ce travail lui revient.
- Ma très chère mère pour son amour et sa disponibilité envers ses enfants, ses prières qui nous accompagnent dans le droit chemin. Je te dois un grand merci pour tes encouragements, tes indications et tes conseils qui ne cessent jamais. Je t'en suis très reconnaissant.
- Mes frères et sœurs qui ont toujours été à mes côtés pour surmonter ensemble les moments difficiles, je vous souhaite une réussite totale dans vos entreprises.
- Enfin aux personnes qui, de près ou de loin, m'ont accueilli à bras ouverts et soutenu dans mes projets, pour ne citer que maman Awa CISSE et famille à Dakar.

REMERCIEMENTS

J'adresse mes sincères remerciements à tous ceux qui m'ont aidé à rédiger ce mémoire. Leur disponibilité pour m'avoir reçu en entretien et répondu à mes questions, la documentation et informations fournies m'ont tous permis de consolider avant toute chose mes connaissances sur le transport et la logistique, mais aussi de développer une étude complète et appliquée sur ce sujet.

Je désire remercier tout particulièrement mon encadreur, Monsieur Alassane A. SY pour sa disponibilité et conseils pour la rédaction de ce mémoire. A Madame COULIBALY, la Directrice des EMASE pour mon séjour en entreprise ainsi que tout le personnel des EMASE dont Monsieur M. Dembélé pour leur appui et leur soutien, à Monsieur Bill BOMBOTE chef de brigade de la Douane Malienne au PAD, je leur exprime toute ma gratitude pour m'avoir donné des pistes de recherche sans oublier mes collègues d'Express Déménagement Sénégal (EDS) pour leur compréhension.

Mes remerciements vont aussi à l'endroit de Monsieur Alassane Fall directeur de l'IST, au personnel et l'ensemble des professeurs du groupe Sup De Co.

Je souhaiterais adresser mes vifs remerciements à mes camarades de promotion avec qui j'ai partagé ces années de dur labeur.

Enfin, j'exprime mes sincères remerciements à tous ceux qui, par leurs conseils, leurs prières et leurs encouragements, m'ont aidé à réaliser ce rapport.

Sommaire

Introduction	1
<i>PREMIERE PARTIE : Le cadre théorique et méthodologique</i>	
Chapitre I : Cadre théorique	3
Chapitre II : Le cadre méthodologique	12
<i>DEUXIEME PARTIE : L'état descriptif du corridor</i>	
Chapitre I : La situation actuelle du corridor	15
Chapitre II: Les mouvements du trafic de marchandises sur le corridor	37
<i>TROISIEME PARTIE : Analyse du transport International et inter-Etats de marchandises</i>	
Chapitre I: Le contrat de transport routier international	51
Chapitre II : Les contraintes empêchant la libre circulation des biens et des personnes sur le corridor Dakar-Bamako.....	58
<i>QUATRIEME PARTIE : Solutions pour l'amélioration de la situation</i>	
Chapitre I : Programme de facilitation des transports et transit routiers inter-états.....	62
I.2. L'Autorité Routière.....	68
I.3. Les recommandations pour améliorer le secteur	70
I.4. Synthèse de l'analyse des solutions	72
Conclusion.....	73

Liste des tableaux et diagrammes

<u>Histogramme n°1</u> : Expéditions vers le Mali des marchandises en volume et pourcentage par mode de transport	40
<u>Tableau n°2</u> : Évolution des Exportations diverses et du Coton par route en provenance du Mali	42
<u>Histogramme N°3</u> : Exportations du bétail à partir du Mali 2010-2011	43
<u>Histogramme N°4</u> : Trafic annuel de conteneurs (20'&40') par mois de Janvier-Décembre 2011	44
<u>Diagramme N °5</u> : Évolution du trafic de marchandises du Mali 2010-2011	
<u>Histogramme n°6</u> : Trafic détaillé des Exportations vers le Mali.....	47

Listes des sigles et abréviations :

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

EMASE ; Entrepôts du Mali au Sénégal

ENSEMA : Entrepôts du Sénégal au Mali

TRIE : Transit Routier Inter-Etats

TIE : Transport Inter-Etats

TIF : Transit International par Fer

DNT : Direction Nationale des Transports

GAÏNDE : Gestion Automatisée des Informations Douanières et des Échanges

CO.SE.C : Conseil Sénégalais des Chargeurs

CMC : Conseil Malien des Chargeurs

SYDONIA : Système des Informations Douanières

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

OMD : Organisation Mondiale des Douanes

LV : Lettre de Voiture

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique.

FCFA : Franc de la Communauté Financière Africaine

Km : Kilomètre

PIB : Produit Intérieur Brut

PPP : Partenariat Public-Privé

OPA : Observatoire des Pratiques Anormales

Introduction

La communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est un espace géographique regroupant les pays de l'hinterland et ceux de la façade atlantique. Il faut attendre le milieu des années 70 pour voir s'afficher l'ambition de l'intégration régionale avec la création de la CEDEAO le 28 Mai 1975 en vue de la création d'un marché régional à l'échelle de l'Afrique de l'ouest. La CEDEAO est une entité économique composée de quinze pays africains d'une superficie de 5 070 000 km².

L'intégration d'un système commercial globalisé au sein de l'économie des états du sud constitue une opportunité réelle de développement. En effet le commerce international qui se caractérise par des échanges entre les États, permet aux pays à revenu intermédiaire de s'approvisionner en produits manufacturés tout en fournissant aux pays industrialisés les matières premières qui leur sont déficitaires.

Aujourd'hui dans l'espace CEDEAO, ces échanges sont au centre des débats et des efforts sont engagés afin de créer entre les États membres un marché commun, basé sur la libre circulation des personnes, de biens, de services et de marchandises, ainsi qu'un tarif extérieur commun et une politique commerciale commune tout en harmonisant les législations douanières des États membres en matière économique et réduire les barrières tarifaires et non tarifaires érigées par les systèmes perfectionnistes.

La croissance remarquable de la population ouest Africaine s'accompagne d'une recomposition du peuple. Un rétrospectif montre que la mobilité sous toutes ses formes est la réponse donnée par les Africains de l'Ouest à la nécessité de faire face le choc démographique. Les pays de la façade atlantique comme le Sénégal constituent un groupe relativement autonome par rapport au marché régional et beaucoup plus tourné vers le Nord, notamment en Europe.

Contrairement aux pays enclavés qui sont confrontés à de nombreuses contraintes liées à la desserte, entraves politiques et policières, l'immensité

de leurs territoires corrélés à une faible densité de peuplement et aux fortes contraintes écologiques.

Le transport est devenu le seul moyen d'intégration et d'échanges entre les pays de la CEDEAO. Il permet le déplacement des personnes et/ou des marchandises d'un point de départ à un point d'arrivée moyennant le paiement du fret. Le transport routier de marchandises est le mode par excellence du porte à porte autrement dit le post acheminement dans le transport international.

Aujourd'hui le corridor Dakar-Bamako théâtre des opérateurs économiques joue un rôle vital dans les échanges commerciaux. Le Mali est ainsi le premier partenaire économique du Sénégal dans la sous région. Les échanges commerciaux ne cessent de prendre de l'importance grâce au transport routier. Contrairement aux autres corridors, ses atouts résident d'abord dans la double possibilité d'utiliser le chemin de fer et la route pour le transport des marchandises.

La grande capacité du port autonome de Dakar avec son terminal à conteneurs et les conditions adéquates (moyens logistiques, la manutention, les aires de stockages, le tracking) pour le transit des marchandises à destination du Mali, favorisent la viabilité du corridor.

Aussi il faut souligner la modernité du port par les équipements de manutention, les terre-pleins, le désengorgement et l'accessibilité des magasins et aires de dédouanement, l'aménagement d'un parc de gros porteurs maliens, les entrepôts du Mali au Sénégal (EMASE)¹ et les Entrepôts Sénégalais au Mali depuis 2006 (ENSEMA)², la mise en application du transport routier inter-état (TRIE)³, le carnet unique TIR⁴.

¹ **EMASE** : Entrepôts Maliens au Sénégal est un service extérieur de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux du Mali créés le 12 Mai 1977, faciliter et protéger les marchandises maliennes en transit des droits et taxes sénégalaises et du contrôle de la douane sénégalaise.

² **ENSEMA** : Entrepôts du Sénégal au Mali créés en Mai 2006 pour encourager les échanges entre les deux pays par le Port autonome de Dakar et le CO.SE.C

³ **TRIE** : Transit routier inter-Etats est un régime douanier qui permet de transporter par route et sans rupture de charge d'un bureau de douane d'un État membre de la CEDEAO vers un autre État membre ;

⁴ **TIR** : Carnet unique du transit routier international est un document unique à tous les États membres de la CEDEAO.

Dans le même ordre d'idées, l'application du Règlement 14/2005/UEMOA⁵ permet la réduction de multiples postes de contrôles à trois postes juxtaposés pour mettre fin aux tracasseries intempestives, le respect de taxes de charge à l'essieu.

Face à cette situation, les autorités tentent de mieux organiser les relations commerciales avec les pays frontaliers en s'appuyant sur le transport routier de marchandises en mettant en place des stratégies pour résoudre tous les problèmes en harmonisant les systèmes de contrôle, mettant en place des infrastructures, des ressources humaines, une réglementation en vue de diminuer les pratiques anormales par un observatoire (OPA), réduisant les tracasseries par l'application du TRIE.

C'est à cet effet que le Mali, en référence aux accords des Nations-Unies sur le droit d'accès à la mer reconnu aux États sans littoral, a signé avec certains pays de la sous-région ouest africaine des conventions dans le but d'installer les entrepôts.

C'est ce contexte qui a motivé le choix de notre sujet '**Analyse du transport routier de marchandises dans le corridor Dakar-Bamako**'

Notre étude sera articulée autour de quatre axes majeurs :

- La présentation du cadre théorique et méthodologique.
- Le diagnostic des activités sur le corridor
- La présentation et l'analyse des données de notre enquête le long du corridor
- Les solutions pour atténuer les contraintes décelées sur le corridor

⁵ **Règlement 14/2005/UEMOA** relatif à l'harmonisation des normes et procédures de contrôle du Gabarit, du poids et de la charge à l'essieu des véhicules lourds de marchandises des États membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest Africain.

PREMIERE PARTIE

Le cadre théorique et méthodologique

Chapitre I : Le cadre théorique

I.1. La problématique

Depuis une décennie, le transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO a connu une évolution considérable liée au développement des infrastructures routières. Le transport routier est un outil d'intégration qui a fini par vaincre le ferroviaire lié à une vétusté des infrastructures et le manque de moyens de son renouvellement. Le volume de marchandises transporté par la route évolue de plus en plus mais des problèmes sont loin d'être résolus.

Ainsi le conflit Ivoirien en 2002 qui a entraîné la fermeture du port d'Abidjan malgré les tracasseries douanières le long du corridor, le Mali concentre pour la majorité de son trafic international sur le port autonome de Dakar. Le Sénégal, grâce à sa situation géographique, a fait face à la concurrence avec comme atout indispensable la route et le rail.

Les relations entre les deux Etats sont encore plus fortes dans le domaine économique, plus particulièrement au niveau des échanges qui se maximisent davantage. Pendant longtemps, le chemin de fer ayant monopolisé le secteur du transport terrestre grâce au volume important de marchandises transportées, a connu une baisse du trafic considérable dû à la vétusté de ses infrastructures.

En effet, dans cet élan de commerce transfrontalier, des accords institutionnels ont été signés par les Etats membres. A travers cet accès à la façade maritime, le Mali avec le Sénégal ont mis en place des structures de gestion du corridor dont les ports, les Entrepôts du Mali au Sénégal, les Entrepôts du Sénégal au Mali, les syndicats des transporteurs, les sociétés de transports.

Malgré ces efforts notés, les pays de l'hinterland sont confrontés à divers problèmes d'interconnexions dus à leur enclavement, aux faibles infrastructures de transport dont la route qui est le seul moyen pour les échanges. Cependant nous pouvons en citer quelques difficultés :

- Les tracasseries le long du corridor (police, gendarmerie, syndicats de transporteurs etc.) ;

- les coûts élevés du transport des marchandises ;
- Les infrastructures de transport inadaptées aux normes établies ;
- La répétition des formalités douanières sur les frontières ;
- La multiplication des documents de transport et certificats ;
- Les délais de transit (long séjour dans les ports).

I.1.1. Les questions de recherche

1. Quel est l'impact du corridor dans le développement économique des pays respectifs ?
2. Quelles sont les contraintes du transport routier marchandises sur l'axe Dakar-Bamako ?
3. Quel rôle joue le transport routier de marchandises dans le processus d'intégration entre les pays de l'hinterland⁶ et ceux côtiers?
4. Le transport routier inter-état (TRIE) est-il appliqué dans le cadre de cette coopération Sénégal-malienne ?
5. Quels sont les différents intervenants du corridor, leurs fonctions sont-elles identiques ?

I.1.2. Les objectifs de recherche

Le transport routier international de marchandises régi par la convention de Genève (CMR)⁷, dont l'activité principale reste le déplacement d'amont en aval, est un des maillons de la chaîne logistique.

Des difficultés d'ordre organisationnel, institutionnel, infrastructurel, administratif, financier constituent les principales contraintes pour booster le secteur des transports. Malgré les problèmes, le transport routier des marchandises dans la communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) connaît aujourd'hui une évolution fulgurante du point de vue du volume de marchandises transportées annuellement contrairement au transport ferroviaire.

⁶ **Hinterland** : espace géographique terrestre organisé et développé qui est relié au port par des moyens de transport et qui reçoit et expédie ses marchandises et ses passagers par ce port ; le port y trouve une partie du trafic qui l'alimente. Il concerne les pays sans façade maritime.

⁷ **Convention de Genève** relative au transport routier international de marchandises par route (CMR), signée le **15 mai 1956** à Genève puis entrée en vigueur le **2 juillet 1961**.

Face au secteur du transport ferroviaire traversé par la crise du fait de manque d'infrastructures dont la déperdition des rails, la route occupe une part plus importante des importations du Mali. Plus de 80% des marchandises en transit de Dakar, passent par la route. D'où la notion d'efficacité et d'efficience des différents intervenants du corridor dans l'optimisation de la chaîne logistique.

I.1.2.1. L'objectif général

L'objectif principal de ce travail consiste à faire une analyse quantitative et qualitative du transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO, montrer l'impact du corridor⁸ Dakar-Bamako dans l'économie des deux États. Par ailleurs, il s'agit de faciliter la libre circulation des personnes, des biens par la mise en place d'infrastructures de transport routier dans le processus de désenclavement et d'intégration des pays sans littoral, ceci a un impact sur leur Produit Intérieur Brut (PIB).

Aussi de faire une approche sur la problématique du transport routier dans l'espace CEDEAO qui est un défi pour une intégration régionale durable.

I.1.2.2. Les objectifs spécifiques

Pour atteindre l'objectif principal après l'identification des problèmes, notre étude vise les objectifs spécifiques suivants :

1. Montrer le rôle des structures mises en place dans le processus de la gestion commune du corridor ;
2. Montrer comment améliorer la fluidité du trafic sur le corridor Dakar-Bamako?
3. Quel est l'impact de la mise en place des postes de contrôles juxtaposés aux frontières et l'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états prévu dans le protocole n°08/2005/CM/UEMOA⁹ et relatif au Règlement 14/2005/CM/UEMOA ?

⁸ **Corridor** : ensemble des sillons horaires transnationaux établis d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructures permettant une circulation transfrontalière continue et performante des trains de fret sur un axe international avec une gestion commune.

⁹ **Protocole n°08/2005/CM/UEMOA** : relatif à l'harmonisation des transports routiers de marchandises dans l'espace UEMOA, à la mise en place des postes de contrôles juxtaposés aux frontières et l'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-états.

4. Donner des recommandations pouvant inciter à l'intégration économique.

I.1.3. Les hypothèses de recherche

La formulation des hypothèses de travail donne une orientation quant à la recherche des objectifs et des différents résultats attendus.

Le corridor Dakar-Bamako contribue de manière significative à l'économie des deux Etats grâce aux échanges économiques, culturels et aux infrastructures de qualité.

Ainsi, au sortir de nos entretiens avec les différents acteurs du secteur, des visites de terrain et de notre problématique, nous avons pu soulever quelques hypothèses: problème des infrastructures, manque de fluidité, défaut d'harmonisation des systèmes, non application effective du transport routier inter État.

1. Une première hypothèse de notre étude sera de dire : le dysfonctionnement du corridor est lié au manque de coordination des systèmes de transports et douaniers. Ainsi le transit de marchandises sur cet axe présente des défaillances par rapport à l'offre et la demande de transport : la longue durée de voyage, le non respect des délais, la vétusté des moyens utilisés, la non qualité des services offerts, la perception illicite, le temps de contrôle par d'autres acteurs de la chaîne.
2. Une seconde hypothèse: l'accroissement des échanges commerciaux, la fluidité des transports dans cet axe dépendent d'un système de transport performant par l'application effective des textes de l'espace CEDEAO. Pour cela, la dématérialisation de la procédure douanière à travers le système GAINDE¹⁰ (gestion automatisée des informations douanières et des Échanges) reste une solution aux longues attentes des documents douaniers du port à la frontière.
3. En effet, la mise en application du carnet unique du transport routier international (TIR) et transport routier Inter-état (TRIE) permet de

¹⁰ **Système GAINDE** : gestion automatisée des informations douanières et des échanges est un système informatique douanier destiné à l'amélioration de la procédure douanière jusqu'à sa dématérialisation.

diminuer les raquettes policières, gendarmerie, douane, et syndicats des transporteurs, ce que révèle l'observatoire des pratiques anormales (OPA)¹¹.

4. L'accroissement des échanges commerciaux, la fluidité du transport dans cet axe dépendent de l'application effective des textes et règlements de l'espace CEDEAO pour rendre performant le système de transport.

I.1.4. Les indicateurs de recherche

Nous avons choisis pour notre étude des indicateurs suivants :

1. Le nombre d'acteurs impliqués
2. Le type de marchandises transportées
3. Le volume d'échanges entre les deux Etats
4. Le nombre de documents exigés
5. Le nombre de contrôle sur l'axe

I.1.5. La pertinence du sujet

Le transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO en général, est un moyen d'intégration et d'interconnexion entre les pays littoraux et ceux hinterlands. Ces derniers n'ayant pas accès à la mer, ont besoin du transit routier pour échanger leurs marchandises avec l'extérieur, ce qui constitue un support de liaison pour ces pays.

Ainsi, pour ce faire le transit routier participe au désenclavement de ces pays, par la mise en place d'infrastructures modernes de transport. Particulièrement pour l'acheminement des marchandises maliennes en transit au Port autonome de Dakar, la route constitue un facteur important voire indispensable avec 90% du trafic¹² de marchandises en 2011.

Le corridor Dakar-Bamako, théâtre des opérateurs économiques, joue un rôle vital dans les échanges. Les échanges commerciaux ne cessent de prendre de l'importance car les exportations du Sénégal à destination du Mali

¹¹ **Observatoire des Pratiques Anormales**, sur les axes routiers est une initiative de l'UEMOA et de la CEDEAO mise en place en 2005 avec l'appui technique et financier USAID à travers le projet West Africa Trade Hub et le concours financier de la Banque Mondiale à travers le Programme des Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les principaux axes routiers de l'Afrique de l'Ouest

¹² Rapport d'activités de la douane du Mali, 2011

représentent plus de la moitié des flux à destination de l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest¹³.

Le corridor devient un outil d'intégration et de développement économique pour ces deux pays qui ont longtemps signé des accords routiers pour optimiser leurs transports et chacun y gagne en termes de coût. Ce qui leurs permet de mettre en place des Entrepôts (ENSEMA/EMASE), la décentralisation du PAD au Mali en 2008. Ces infrastructures ont pour objectifs de fluidifier le transport dans cet axe, de désengorger le PAD, optimiser le fret, réduire les retards notoires sur le corridor, réduire les coûts de transport élevés dus au long séjour des marchandises dans le PAD et le port sec de Kayes.

Aussi la mise en place des sociétés de transport dotées de moyens modernes pour l'expédition des importations et exportations entre les deux pays grâce à une rénovation des gros porteurs du Mali qui est un véritable facteur d'intégration facilitant l'expédition des marchandises.

L'intérêt général de ce travail est que ce thème est d'actualité, vu que les deux gouvernements sont entrain de déployer le long du corridor des efforts considérables, conformément aux derniers accords bilatéraux de coopération signés en Mai 2011 à Kayes ainsi que la conférence transfrontalière sur la fluidité des échanges commerciaux par l'application du carnet unique TRIE/TIR.

Enfin, il faut une volonté politique des deux gouvernements, l'appui des partenaires et bailleurs de fonds pour la résolution définitive des contraintes physiques impactant sur la fluidité des échanges commerciaux entre le Sénégal et le Mali, mais aussi de permettre à ce dernier de profiter des avantages de la mondialisation grâce au transit routier.

1.1.6. La Revue critique de la littérature

Le problème d'intégration et de désenclavement des pays sans façade maritime a longtemps été une priorité pour certains chercheurs et scientifiques et de grandes institutions internationales par de études menées pour faciliter la réalisation des projets d'investissement en infrastructures

¹³ Le magazine mensuel économique *Réussir*, n°63, page 31, Février 2012

routières afin de pallier au fléau du développement socio-économique de ces pays. Cela a inspiré des penseurs qui théorisent sur le concept de transport pour l'adopter à la pratique, à la réalité.

- P. ROBERT, *Dictionnaire Le Robert*, Paris, 1970.

Dans cet ouvrage, dictionnaire alphabétique et analogue de la langue française qui est un outil fondamental de gestion de la linguistique, l'auteur met en relief l'importance du transport dans la production industrielle et le commerce illustrée par cette définition : « Le transport est le fait de porter pour faire parvenir dans un autre lieu »¹⁴. Ainsi transporter des marchandises (chose mobilière pouvant faire l'objet d'un commerce, d'un marché), c'est déplacer des choses destinées à être vendues et achetées.

Dans le même ordre, la pensée de Karl MARX définit le transport comme « *la continuation du procès de production dans le procès de circulation* »¹⁵ il démontre l'importante fonction du transport dans la production.

Selon *Le Larousse Maxipoche*, Edition 2007, « Le transport est l'ensemble des divers modes d'acheminement des personnes ou de marchandises ».

- F. PEYREL, *Le transport routier de marchandises, réglementation et exploitation*, Canada (Québec), Gaëtan Morin Éditeur, 1999.

Cet ouvrage ayant pour objet la réglementation du transport routier de marchandises, met en place des conventions et textes qui légifèrent les clauses entre les parties au contrat de transport.

Ainsi, l'auteur fait un diagnostic des textes et règlements qui érigent la conduite à prendre pour rendre formel le transport routier international. Cette approche sur la réglementation est un domaine dans lequel interfère un nombre très important de textes légaux et réglementaires, des dispositions diverses et variées dont le respect s'impose à tous les usagers. Elle est basée

¹⁴ P.ROBERT, *Dictionnaire Le Robert*, 1970, p.13

¹⁵ La circulation, c'est-à-dire la course effective des marchandises dans l'espace, est résolue par le transport. D'un côté, l'industrie des transports constitue une branche autonome de la production et par conséquent une sphère spéciale de placement du capital productif ; d'un autre côté, elle se distingue en ce qu'elle apparaît comme la continuation d'un procès de production à l'intérieur du procès de circulation et pour lui ».p.40

sur la coordination et l'harmonisation des moyens de transport pour assurer à bien les besoins de ces derniers d'où le concept de contingentement¹⁶. Dans cet ouvrage, le contrat prend toute sa forme réglementaire dont l'article 1101 du code civil est repris par le dictionnaire Robert « *Le contrat est une convention par laquelle une ou plusieurs personnes s'engagent envers une chose ou plusieurs autres, à donner, à faire ou ne pas faire quelques chose* ». Pour enfin dire que le contrat est l'objet d'accords mutuel entre les parties sur un fait précis, nous rejoignons l'idée de la réglementation du transport routier international, ci-après.

- D. CHEVALIER, F. DUPLIER, *Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, Nouvelle Éditions FOUCHER, Vanves, 2004. pp.180 à 189.

Dans cet ouvrage, les auteurs ont fait le panorama complet du transport illustré d'exemples, de modélisation de la chaîne internationale du transport routier en mettant concrètement les implications commerciales, les conventions spécifiques à chaque mode de transport pour la réglementation. Ils ajoutent la part des transports routiers de marchandises dans les échanges commerciaux inter-Etats face aux autres modes. L'usage de la convention de Genève dite CMR est signée le 02 juillet 1956, en application le 02 juillet 1961 à tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux.

Dans son analyse, l'auteur montre que les progrès techniques et l'amélioration de la sécurité des véhicules permettent de rechercher de gains de productivité par l'utilisation des engins lourds. Mais cette évolution est freinée par les réglementations nationales ou communautaires dans le domaine des dimensions maximales autorisées ou poids total autorisé en charges (PTAC).

¹⁶ Décret d'application de novembre 1949 relatif à l'intervention de l'État dans les transports terrestres jusqu'en 1986 en France

Chapitre II : Le cadre méthodologique

II. 1. La méthodologie de recherche

Pour mener à bien notre travail, nous avons eu recours à :

1. La recherche nous pensons à la recherche documentaire menée au sein des bibliothèques, la chambre de commerce et d'industrie de Dakar, le Conseil Sénégalais des Chargeurs (CO.SE.C).
2. Des visites d'entreprises dont les entrepôts du Mali au Sénégal, le port autonome de Dakar et des entretiens avec des professionnels pour mieux enrichir notre recherche.
3. Nous avons effectué un voyage à Bamako via la route pour déterminer l'environnement du corridor et les réalités entre les acteurs des deux États enfin de tirer une conclusion pratique sur des informations reçues relatives à notre recherche.

II.1.1. Les instruments de collecte des données

Un questionnaire fait à Dakar pour certains professionnels et acteurs en guise d'étude quantitative et comparative rend ce travail plus scientifique. Cette étude quantitative est indispensable dans la mesure où elle nous permet d'avoir l'opinion personnelle des professionnels évoluant dans le domaine du transport en général sur les difficultés rencontrées le long du corridor du fait de la défectuosité des infrastructures, de l'ineffectivité du TRIE en comparant leur point de vue de mettre fin sur les tracasseries routières pour fluidifier le trafic. Ainsi, l'ossature de notre questionnaire se présente comme suit :

1. Identification de l'agent ;
2. Identification du corridor Dakar-Bamako face aux autres ;
3. Problèmes rencontrés ;
4. Impact du corridor ;
5. La fonctionnalité des infrastructures.

Un questionnaire sera établi pour les différents acteurs pour voir leur réaction.

II.1.2. L'échantillonnage

N°	Structures	Nombre d'agents	Nombre d'enquêtés	%
01	EMASE	20	10	50
02	ENSEMA	25	12	50
03	DOUANE	15	8	50
04	GENDARMERIE	15	8	50
05	POLICE	20	10	50
06	COLLECTIVITES	10	5	50
07	Syndicats des Transporteurs	8	4	50
08	CMC	20	10	50
09	CO.SE.C	30	15	50
10	Commissionnaires en douane	8	4	50
TOTAL		171	87	50

II.2. Les moyens de collecte de données ou mesures

Pour mieux cerner notre cadre d'étude, nous sommes basés sur différentes techniques qui sont :

1. La Méthode Active de Recherche Participative (MARP) pour permettre à l'ensemble des acteurs rencontrés de discuter et de ressortir des solutions aux problèmes qu'ils rencontrent.
2. L'analyse SWOT pour faire sortir les forces, faiblesses, menaces et opportunités de l'ensemble des activités sur l'axe Dakar-Bamako.

II.3. La clarification des concepts

1. Analyse : du grec « analisis » qui signifie la résolution d'un tout en ses parties. En logistique, l'analyse est la méthode par laquelle on remonte des effets aux causes ou des conséquences aux principes. Selon R. BRUNET, R. Ferras, H. Théry, *Les mots de la géographie*, dictionnaire critique, Montpellier-Paris « c'est la partie indispensable de toute recherche, qui consiste à étudier minutieusement la qualité et quantité des éléments d'un système, et vis-versa de leurs relations, en conséquence on a qu'une fausse synthèse... ».

2. Transport routier : « action, manière de déplacer quelqu'un ou quelque chose dans un autre lieu par un moyen de transport ». Dictionnaire universel francophone, Paris, 1997, Hachette.

3. Corridor : ensemble des sillons horaires transnationaux établis d'un commun accord par les gestionnaires d'infrastructures permettant une circulation transfrontalière continue et performante des trains de fret sur un axe international avec une gestion commune.
4. Marchandises : choses et biens faisant l'objet d'un commerce licite, d'un marché en d'autre terme l'objet contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.
5. Espace CEDEAO : La Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest est un espace géographique composé de quinze (15) pays: Burkina Faso, Mali, Niger, Nigéria, Gambie, Ghana, Guinée Conakry, Guinée Bissau, Côte d'Ivoire, Bénin, Sénégal, Libéria, Sierra Léone, Togo et le Cap Vert. Elle a été créée le 28 Mai 1975 avec une superficie de 5 070 000 km².

II.4. Les difficultés rencontrées

Les difficultés que nous avons rencontrées lors de notre travail de recherche sont multiples.

1. L'accès aux documents nous pose de problèmes le plus souvent car certains ouvrages sont très anciens et ne sont plus d'actualité. La difficulté s'est aussi notée au niveau de la gestion du temps, car il faut suivre les cours régulièrement et faire la recherche nécessaire dans les différents sites.
2. Le manque de coopération de la part de certains responsables qui affichent une réticence nota à mettre à notre disposition des informations récentes pouvant illustrer ou approfondir notre étude.
3. La rareté de documentation se rapportant exactement au thème et la diversité des sites, des acteurs intervenant dans la chaîne de transport.

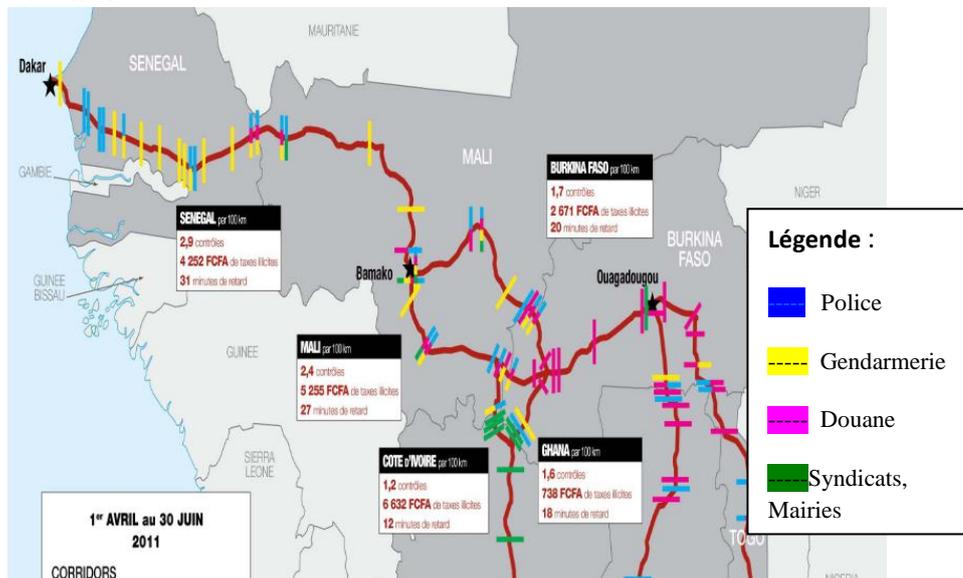
DEUXIEME PARTIE

L'état descriptif du corridor

Chapitre I : La situation actuelle du corridor

Long de 1470 kilomètres, le corridor relie les deux pays situés au Nord-Ouest de l'Afrique grâce aux infrastructures établies tout au long. Il est situé au nord par la Mauritanie, au sud par les deux Guinées, et au sud-ouest par la Gambie. S'agissant des contrôles routiers, le corridor est le plus tracassier¹⁷ dans l'espace CEDEAO par les perceptions illicites des corps de la police, douane, gendarmerie et syndicats

Graphique 1 : La cartographie de la situation du corridor Dakar-Bamako



Source : Observatoire des Pratiques Anormales 1er avril – 30 juin 2011

Sur le plan géographique, des difficultés d'ordre environnemental sont liées au relief accidenté. L'évolution du corridor est en dent de scie avec une pente ascendante entre Dakar à Tambacounda et de Tambacounda à Bamako elle est à la fois descendante et ascendante.

Sur le plan infrastructurel, la route se dégrade de plus en plus du fait de l'incompatibilité entre les moyens de transports utilisés dont les gros porteurs et l'infrastructure routière adoptée à la norme communautaire de la charge à l'essieu qui est de 11,5 tonnes. Ce qui contribue à l'apparition des nids de poule dans certaines parties du corridor causant d'accidents, le ruissellement des eaux dénature la route.

¹⁷ Rapport d'activité du 2^{ème} trimestre de l'OPA, 2011

Le corridor abrite des potentialités énormes sur les plans sociaux, économiques et sanitaires en encourageant l'urbanisation le long du corridor, la création de marché pour ces populations.

I.1. Les principaux acteurs et leurs rôles dans la gestion du corridor

I.1.1. Le port autonome de Dakar et son rôle dans la gestion du corridor

Le Port Autonome de Dakar bénéficie d'une position géographique exceptionnelle sur la pointe la plus avancée de la côte ouest africaine, véritable carrefour pour nombre de routes maritimes, entre l'Europe, l'Amérique du Nord, l'Amérique Latine et le continent africain.

Avec un chenal d'accès parfaitement balisé et constamment dragué, le port de Dakar qui repose sur un plan d'eau de 177 hectares avec des profondeurs entre -10 et -13m, offre une zone d'évolution assez vaste, permettant certaines manœuvres sans remorquage.¹⁸

En 2010 le Port Autonome de Dakar (PAD), dans sa phase de modernisation à travers des programmes d'investissements (2003-2009 et 2008-2012), a fini de livrer ses réalisations avec la mise en exploitation de la Gare Maritime Internationale de Dakar. Ce qui a conduit en 2011, la finalisation de l'approfondissement du chenal d'accès pour une exploitation optimale des nouvelles profondeurs du Terminal à Conteneurs et à la réhabilitation du wharf pétrolier, éprouvé par le temps.

En effet, le Terminal à Conteneurs du PAD est inscrit dans les standards internationaux en termes d'équipement et de performance par DP World partenaire stratégique. Le fonctionnement de 4 portiques de quais et de 10 portiques de parcs régénère l'activité de manutention conteneurs avec des cadences optimales pour un port qui s'est donné comme ambition d'être la plateforme de référence en Afrique de l'Ouest.¹⁹

Ainsi les goulots d'étranglement qui asphyxiaient l'acheminement des marchandises sur le corridor Dakar-Bamako sont entrain d'être levés par le privilège accordé aux autorités maliennes en l'occurrence les entrepôts maliens qui sont un véritable bouffet d'oxygène pour les opérateurs

¹⁸ Rapport d'activités PAD, 2010

¹⁹ ID.

économiques maliens. Aussi le PAD s'ouvre dans d'autres horizons par la mise en place de représentations portuaires dont le Port Autonome de Dakar au Mali véritable hub pour les autres pays frontaliers avec le Mali.

Les infrastructures sont réparties en deux zones distinctes séparées par un port de pêche, des ateliers de réparation navale et une zone militaire. En effet, la Zone sud composé de 3 moles (I, II, III) reçoit essentiellement des marchandises diverses, une partie du trafic conteneurs (20%), le trafic de transit de la République du Mali dont l'installation des EMASE. Quant à la Zone nord, est composée de 4 moles (IV, V, VIII et X) avec des fondations variant de -5 à -12 m.

Elle abrite également le Terminal à Conteneur disposant de 3 postes à quai exploitable à -11,60 mètres avec une superficie des terre-pleins de 8 hectares. Une extension de 6 hectares enchaussée lourde lui est juxtaposée, elle dispose d'installations spécifiques pour les vracs solides et liquides. Une vingtaine de postes à quai y sont disponibles et un wharf pétrolier pouvant accueillir des navires calant jusqu'à 12m.

Après les effets de la crise financière mondiale en 2008 qui avait ralenti le trafic, la croissance est de retour au PAD. Avec une hausse de 17% en 2010, le tonnage²⁰ manipulé au PAD a de nouveau dépassé la barre des dix millions de tonnes pour se chiffrer à 10 271 371 tonnes soit une augmentation de 1 528 400 tonnes en valeur absolue contre 8 742 971 tonnes en 2009. Les débarquements constituent 79% du tonnage global du port contre 21% pour les embarquements.

I.1.2. Les postes juxtaposés de la Douane et leurs rôles dans la gestion du corridor

Le transit routier de marchandises constitue pour les pays de l'hinterland un moyen d'accès aux échanges mondiaux. Ce qui permet à la douane de jouer un rôle de facilitateur du transit de marchandises vers ces pays sans façades maritimes. Dès le débarquement au port autonome de Dakar, les marchandises sont assignées à un régime douanier défini pour la déclaration en douane.

²⁰ Rapport d'activités du port autonome de Dakar 2010

Dans son rôle de supervision, surveillance des frontières et de contrôle des marchandises qui transitent dans la frontière Sénégal-malienne, la douane joue un rôle primordial pour la satisfaction des besoins des usagers du corridor mais aussi des populations. Le travail de la douane consiste de veiller à l'authenticité des documents accompagnant les marchandises. Autrement dit soldat de l'économie, la douane contribue à l'économie de tout pays par le prélèvement des droits de douanes et taxes sur les marchandises qui doivent franchir la frontière.

Le délai de route pour franchir la frontière entre les deux pays est de quinze jours (15 jours) et un délai de régulation des documents douaniers de trente jours (30 jours) assorties des droits et taxes vu que les marchandises sont sous-douane.

L'érection des points de contrôle de Dakar à Kidira (Mbour, Kaolack, Kafrine, Tambacounda et Kidira) et de Diboli à Bamako constitue un moyen de contrôle de l'acquis à caution ou les déclarations de transit. Ces acquis à caution sont visés dans les tous les postes de contrôle. La douane ne fait pas de contrôle physique pour les marchandises en transit mais seulement le contrôle documentaire.

A la frontière, la douane appose un Visa « Vue passée à l'Étranger » qui doit être retrouvé au niveau de la cellule décentralisation des acquis à caution logé à la subdivision de Dakar port. Ce qui lui permet d'avoir la décharge et la preuve des engagements souscrits.

Il peut y avoir « dispense d'escorte » accordée par la subdivision de Dakar lorsque la marchandise n'est pas sensible à la fraude. Les frais d'escorte sont à la charge du propriétaire de la marchandise. Ainsi, la Douane a quatre missions principales dont: mission fiscale, économique, d'assistance à d'autres administrations, de sécurisation et de facilitation de la chaîne logistique internationale.

Tout d'abord, les douanes Sénégalaises ont une mission fiscale et budgétaire, puisqu'elles perçoivent des droits et taxes. Toute marchandise qui traverse une frontière doit faire l'objet d'un contrôle douanier à travers un bureau de douane. Cette liquidation des recettes douanières dépend de la

catégorie, de l'espèce, de l'origine, et du poids des marchandises. Il s'agit ici de la perception des droits de douane inscrits au Tarif douanier. Ces droits sont des impôts indirects exigibles à l'importation comme à l'exportation.

Dans le prolongement de cette mission, les douanes jouent un rôle économique qui aboutit à la création d'un environnement propice à l'activité de production, mais aussi à la promotion du commerce licite. La douane encadre les entreprises industrielles pour la transformation des matières premières sous douane par la promotion du tissu industriel national et la production locale. Ce qui a permis à la douane de lutter contre la fraude en éliminant la contre bande.

La douane prête assistance à d'autres administrations par l'application de réglementations particulières pour leur compte. Parallèlement aux activités fiscales, économiques et budgétaires qui constituent l'essentiel de sa mission, mais aussi de par sa présence permanente aux frontières, la douane apporte son concours à d'autres administrations.

S'y est ajoutée, récemment, la mission de sécurisation et de facilitation de la chaîne logistique internationale qui implique un contrôle rigoureux des marchandises à tous les stades, de la fabrication à la destination finale, en passant par le transport. De sa mission d'assistance à d'autres administrations, la douane intervient à la liquidation de recettes non douanières. A côté des droits de porte, la douane s'est vue confier la liquidation de taxes et autres prélèvements pour le compte d'autres administrations. Il s'agit de la TVA, du COSEC, du FONDS PASTORAL, etc. La Douane fournit à l'Etat une bonne partie de ses ressources budgétaires d'où entre 2000 et 2011, les recettes douanières se sont passées de 127,3 milliards de francs CFA soit 30 % à 540 milliards des recettes ordinaires²¹ mais elles connaissent une baisse au 2^{ème} trimestre de 2012.

Ainsi pour réussir ses missions, la douane sénégalaise a besoin de moderniser tout son système pour l'intégration des douanes régionales et sous-régionales. Membre de l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD),

²¹ Enquête menée à la douane Sénégalaise

la Douane Sénégalaise célèbre la journée internationale de la douane cette année avec comme thème « la connectivité » qui traduit d'une part, les relations de coopération et de communication qu'entretiennent les différentes Administrations des Douanes et d'autre part, entre celles-ci et tous les acteurs de la chaîne logistique internationale.

En effet dans la mise en œuvre de telles initiatives, les Technologies de l'Information et de la Communication en général, et l'informatique en particulier, occupe une place fondamentale dans les relations entre les administrations douanières, à travers l'interconnexion de leurs systèmes d'informations respectifs. L'administration douanière Sénégalaise s'est dotée d'un système d'informatique depuis 1989 dont le système GAINDE CLASSIQUE. L'intérêt général de ce système est de pouvoir dématérialiser les procédures du commerce extérieur. Ce qui permet à la Douane Sénégalaise, tant au plan national qu'international, de rapprocher davantage ce que les frontières physiques séparent grâce à ses nouvelles fonctionnalités. La « connectivité Douane-Douane », à travers le système GAINDE version INTEGRAL, constitue un véritable outil d'intégration entre les administrations douanières des deux pays.

Ayant les mêmes missions, les douanes sénégalaise et malienne ont mis en place le système GAINDE-SYDONIA qui les permet d'être en contact permanent avec la Direction Générale des Douanes du Mali. Elles sont toutes interconnectées à partir de Dakar, les déclarations sont levées directement dès que les informations sont saisies. Les deux douanes travaillent en parfaite collaboration pour la réalisation effective du TRIE par la mise en place d'un nouveau matériel informatique et la formation des agents pour la manipulation. Dans le même ordre d'idée, la mise en place du TRIE/TIF au sein de la CEDEAO, a permis d'aboutir à la mise en place du projet d'interconnexion des systèmes informatiques douaniers de la CEDEAO, dénommé système ALISA²². Un tel système permettra, à terme de :

²² Rapport : Journée Internationale des Douanes, Edition 2012, thème « La Connectivité : Les frontières séparent, les douanes rapprochent » pour parler de synchronisation des deux systèmes.

1. Faciliter l'échange des données sécurisées et fiables entre les administrations douanières dans le cadre des opérations relatives au transit des marchandises ;
2. Accélérer le dédouanement et la main levée des marchandises ;
3. D'améliorer l'automatisation de la douane, faciliter et sécuriser l'expédition de la marchandise ;
4. Suivre le parcours des véhicules et des marchandises le long des routes ;
5. Établir des statistiques fiables sur le transit des marchandises.

I.1.3. La Police et son rôle dans la gestion du corridor

Dans son pouvoir régalien de la circulation dans les agglomérations et centres urbains, la Police veille au contrôle des véhicules aux entrées et sorties des centres urbains. La police joue un rôle important dans l'acheminement des marchandises par un contrôle documentaire et physique des moyens de transport.

Le long du corridor, la police est visible par l'installation des postes de contrôle et une présence effective. Ainsi elle assure la sécurité des transporteurs, usagers de la route en mettant en place des barrages routiers, veillant à la fluidité de la circulation. La police travaille en collaboration des autres corps pour contrôler, sécuriser, appliquer le code de la route afin fauteurs de troubles par la restitution du permis de conduire en mettant en place une attestation de circuler jusqu'au paiement de la pénalité. Elle veille au respect des normes dont la charge à l'essieu, l'état des véhicules par un contrôle des feux de signalisation. Enfin au niveau de chaque poste de contrôle d'entrée et de sortie, nous pouvons noter la présence de la police.

I.1.4. La gendarmerie et son rôle dans la gestion du corridor

Aujourd'hui, le transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO est l'objet de controverses du taux accru de la fraude. Cela a permis à la gendarmerie de superviser tous les territoires traversés par le corridor. Elle joue un rôle fondamental pour la sécurité routière par un contrôle physique et documentaire.

Cependant, grâce à l'Observateur de pratiques anormales (OPA), la gendarmerie comme la police sont indexés pour corruption.

I.1.5. Les collectivités locales et leurs rôles dans la gestion du corridor

Dans le cadre général, le département intervient dans la construction et l'entretien du réseau routier qui relève de sa compétence (routes départementales). La commune intervient dans l'entretien des réseaux. Le Maire dispose également de pouvoirs de police qui lui permettent de limiter toute ou partie de la circulation notamment des gros porteurs ou poids lourds²³.

D'une manière générale, les Maires peuvent agir sur les limitations horaires de livraisons, les limitations en termes de tonnages et la fermeture de certains axes aux véhicules en transit exclusivement ou pour un temps déterminé. Cependant, la juriste prudence du conseil d'État a précisé le cadre dans lequel le Maire pouvait exercer son pouvoir de police. L'exercice d'une liberté ne peut être supprimé de manière générale et absolue. Une interdiction de circuler ne peut pas concerner tous les poids lourds ou tous les créneaux horaires.

Par ailleurs, la réglementation doit protéger l'égalité des usagers. Ce principe d'égalité n'est cependant valable que pour les catégories d'usages placées dans des situations identiques. Ce qui confère à la Mairie le droit de perception de taxes routières aux transporteurs.

I.1.6. Les eaux et forêts et leurs rôles dans la gestion du corridor

Pour lutter contre la déforestation et la destruction de la couche d'ozone, le service des eaux et forêts joue un rôle important dans le secteur des transports routiers de marchandises dans l'espace CEDEAO. Ainsi s'agissant du transport routier d'animaux dans ce corridor, le service des eaux et forêt veille au contrôle documentaire dont l'autorisation et certificat phytosanitaire et zoo sanitaire. Il a pour objectif la protection des espèces menacées d'extinction, lutter contre les feux de brousses causés par les chasseurs, la déforestation par la production de charbon. Les eaux et forêts luttent contre la pollution atmosphérique par un contrôle technique des véhicules pour l'avènement du développement durable.

²³ F. REYREL, Le transport routier de marchandises, réglementation et exploitation, Gaëtan Morin Éditeur, 1999

I.2. Les Entrepôts du Mali au Sénégal (EMASE)

I.2.1. Le statut et création des EMASE

Le 12 Mai 1977, en substitution à l'office de gestion des zones franches du Mali aux ports de Dakar et de Kaolack, les Entrepôts Maliens ont été créés par l'ordonnance n°77-32/CMLN du 12 Mai 1977 pour éviter d'une part la confusion entre zones franches Maliennes et zones franches Sénégalaises, d'autre part faire des installations des entrepôts douaniers en protégeant les marchandises en transit des droits et taxes sénégalaises et du contrôle de la douane sénégalaise.

En effet la structure des EMASE est un service extérieur de la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux en vertu de ses textes législatifs et réglementaires de création, d'organisation et de fonctionnement. Les Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE) sont des zones franches, fruit de la coopération sénégalo malienne, au terme de laquelle, le Gouvernement du Sénégal a consenti à mettre à la disposition du Gouvernement du Mali un espace et des installations dans son domaine portuaire pour les besoins de son économie. Les zones franches sont sous douane et fonctionnent conformément aux règles du transit international.

Avant la création des entrepôts dans les ports, le commerce de transit était entièrement géré par des opérateurs privés (transitaires, manutentionnaires, consignataires, chargeurs, acconiers etc.) sans aucune possibilité de contrôle des autorités maliennes aux différents points de rupture des charges. Cette situation constituait une entrave à la fluidité du trafic dont les conséquences concourraient à grever davantage les coûts de revient des marchandises. Ainsi, parmi les contraintes qui en résultaient, il faut citer entre autres :

1. Le manque d'information des acteurs et opérateurs Maliens ;
2. Le long séjour des marchandises dans les ports de transit qui se traduit par des coûts supplémentaires du transit et du non respect des délais stipulés dans le contrat ;
3. Les ruptures de charges qui sont à l'origine des marchandises en souffrance ;

4. Le manque d'organisation pour l'évacuation rapide des marchandises ;
5. La surfacturation des prestations de passage, facturation d'opérations fictives (port, magasins, gare ferroviaire).

I.2.2. Les missions des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor

Les entrepôts Maliens au Sénégal sont un service extérieur de la Direction Nationale des Transport (DNT) en vertu de la Loi n°90-102/AN-RM du 11 Octobre 1990²⁴ 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 DNT. Ces structures sont mises en place dans le but d'approvisionner le Mali à moindre coût.

A ce titre, les EMASE ont pour missions essentielles :

1. La gestion des installations portuaires mises à la disposition du Mali ainsi que le contrôle de leur exploitation ;
2. La coordination des activités de transport et de transit des marchandises maliennes;
3. Le suivi de la gestion des accords signés entre le Mali et le Sénégal dans le domaine des transports et du transit ;
4. L'information des opérateurs économiques maliens, la facilitation des transports ;
5. L'assurance de l'entreposage des marchandises maliennes en transit au Sénégal ;
6. L'organisation de l'évacuation des marchandises en provenance ou à destination avec célérité et au moindre coût.

Les EMASE jouent le rôle de régulation du commerce maritime et d'assistance à l'économie malienne grâce aux infrastructures et moyens de fonctionnement.

²⁴ Loi n°90-102/AN-RM du 11 Octobre 1990 portant création de la Direction Nationale des Transports après promulgation est abrogée par l'Ordonnance N°05-009/P-RM du 09 mars 2005 portant création de la Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux

I.2.3. Les infrastructures des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor

Elles comprennent les infrastructures, patrimoines propres des EMASE de 50 000 m² bâtis sur les espaces octroyés hors enceinte portuaire et les infrastructures mises à la disposition des EMASE dans la zone portuaire de 19 368 m² se répartissant comme suit :

Les EMASE disposent au Port Autonome de Dakar des installations suivantes :

1. Au Mole 3 :

- Magasin couvert de 2 350 m² avec bureaux intégrés ;
- Terre-pleins de stockage y attenant de 17 018 m².

2. Au Mole 8 :

- Surface de 400 m² avec 02 cuves pour le stockage d'huile végétale qui sont reliés directement aux navires.

Ces installations sont destinées à la réception des marchandises à l'importation.

3. Bel Aire : 5^{ème} zone portuaire

- 7 000 m² de magasin couvert avec bureaux intégrés de la direction ;
- 23 000 m² de terre pleins y attenant dont une extension de 10 000 m² en 2005.
- Terre pleins de stockage distant de 300 m du premier, d'une superficie de 20 000 m² en second extension en 2007.

Ces infrastructures propres à Bel Air ne disposant pas d'accès à la mer, sont réservées exclusivement à l'entreposage et au stockage du coton.

Cependant, les infrastructures au Mole n°3 (19 368 m²) ont accès à la mer et sont destinées à recevoir tous les autres produits dont les hydrocarbures. Un Parking routier de 06 ha à Mbao mis à la disposition des camionneurs maliens par le Port Autonome de Dakar.

A cela, il faut ajouter les infrastructures propres à Diboli d'une superficie de 0,55 ha avec Bureaux de l'Antenne, logement du Chef de d'Antenne et chambres de passage.

I.2.4. Les ressources des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor

Les EMASE sont dotés d'un budget annuel voté par l'assemblée, équilibré en recettes et dépenses et 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 :

- Les rémunérations de prestations pour le suivi, le traitement, l'évacuation des marchandises qui sont fixés à 500 FCFA la tonne ;
- Au-delà d'un délai d'une franchise de 21 jours à l'importation et de 30 jours à l'exportation, l'entreposage des marchandises maliennes donne lieu à une perception de redevance dont les taux sont fixés comme suit :

❖ **Importations** : Tous produits tels que les denrées de première nécessité constituées de céréales, de produits alimentaires et chimiques, de matériels et équipements, de véhicules et de pièces détachés, de matériaux de construction, du ciment et autres produits et divers sont concernés par les taxes :

- Céréales, farine, engrais : 60 F CFA/T/jour
- Dons alimentaires : 20 F CFA/T/jour
- Véhicules : 40 F CFA/T/jour
- Autres produits : 80 F CFA/T/jour

❖ **Exportations** : Tous les produits destinés à l'export sont taxés de 40 F CFA/T/jour au-delà du délai fixé.

- Lettre de voiture pour le compte du Conseil Malien des Transporteurs : 2 500 F CFA.

Il faut noter que le Taux de prestation de la redevance maritime perçue pour le compte du Conseil Malien des Chargeurs est arrêté comme suit :

- Marchandises conventionnelles à l'importation : 500 FCFA/T
- Véhicules de tourisme, véhicules utilitaires et engins lourds: 10 000 FCFA
- Conteneurs de 20' pieds (EVP) : 10 000 FCFA
- Conteneurs de 40' pieds : 20 000 FCFA

Il faut noter que les exportations maliennes par route sont estimées 52 322 Tonnes en 2011. Il s'agit entre autres de produits locaux dont le coton et produits cotonniers, des amandes et beurres de karité, de tourteaux, de céréales, de gommes arabiques, de peaux et cuirs, de fibres et d'autres produits divers.

Aucune facturation n'interviendra si les marchandises devraient séjourner au port au-delà de 45 jours faute de moyens de transport. Dans ce cas une demande de plafonnement à 45 jours est adressée aux EMASE par le transitaire.

Les Entrepôts maliens ne font pas de bénéfices. Ces ressources sont destinées à couvrir les frais de location des installations et terrains mis à la disposition du Mali par le Sénégal.

I.2.5. Les activités des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor

D'après les accords de l'OCDE²⁵ relatifs au droit de solidarité sur la mer, il est donné à tous les pays sans façade maritime le droit de disposer d'un accès à la mer par la mise en place d'entrepôts. C'est ainsi qu'à la suite de ces accords internationaux, que nous inscrivons dans la dynamique d'accords communautaires de la CEDEAO pour faciliter le transit à travers les pays littoraux.

Le Mali, pays hinterland, dispose d'Entrepôts dans les pays africains à façade maritime pour le stockage, l'entreposage, l'évacuation et l'acheminement de leurs marchandises du port de débarquement à leur destination finale. Grâce à la signature de ces accords entre les deux pays que les Entrepôts Maliens au Sénégal participent aux différentes réunions périodiques de programmation et de coordination entre le Port autonome de Dakar (PAD) et les autorités douanières des deux pays.

I.2.6. L'organisation et fonctionnement des EMASE

Le décret N° 05 260/P-RMDU du 06 Juin 2005, fixe l'organisation et les modalités de fonctionnement des Entrepôts Maliens dans les ports de transit en Afrique de l'ouest. Les Entrepôts Maliens au Sénégal comprennent:

²⁵ Organisation internationale d'aide aux gouvernements à répondre aux défis économiques, sociaux et de bonne gouvernance.

- 1. Un Directeur** : nommé par arrêté du Ministre chargé des Transports sur proposition du Directeur National des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux. Il est chargé de gérer les EMASE, coordonner les activités de transport et de transit des marchandises en provenance ou à destination du Mali.
- 2. Le Bureau de Contrôle et de Sécurité en staff** : chargé de la sécurité des installations et équipements des Entrepôts Maliens ; la fourniture de toutes les informations nécessaires à l'exécution des missions des entrepôts Maliens. Le Chef du Bureau de Contrôle et de Sécurité (BCS) est nommé par arrêté du Ministre chargé des Transports et deux services lui y sont rattachés.
- 3. Le Service de la Statistique** : est chargé de la collecte et du traitement des informations statistiques. Le Chef du Service de la Statistique est nommé par arrêté du Ministre chargé des Transports. Il assure l'intérim du Directeur en cas d'absence, de vacance et d'empêchement de celui-ci.
- 4. Le Service Administratif et Financier** : chargé de la comptabilité matière et financière, de la gestion du personnel local et du suivi des dossiers contentieux des Entrepôts Maliens. Le Chef de Service Administratif et Financier assume la fonction d'Agent Comptable des Entrepôts Maliens dans les ports de transit. Il est nommé par arrêté conjoint du Ministre chargé des Transports et du Ministre chargé des Finances.

Pour ce qui est du fonctionnement des Entrepôts Maliens, nous pouvons noter que sous l'autorité du Directeur, le Chef de Bureau et les Chef de services préparent les études techniques, les programmes d'action concernant leurs domaines de compétence, procèdent à l'évaluation périodique des programmes mis en œuvre et contrôlent l'activité des chargés de dossiers.

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

Les EMASE sont aussi représentés à Diboli, point d'entrée du Mali pour suivre le fret notamment routier en provenance des régions du Sénégal conformément aux accords entre le Mali et le Sénégal.

I.3. Le Cadre juridique des pays sans façade maritime

Le cadre juridique de la coopération en matière de transport et de transit entre la République du Mali et la République du Sénégal est défini par des conventions, accords inter-états.

I.3.1. Les Conventions Internationales pour la facilitation du commerce

Pour mieux cerner l'étude, nous allons énumérer accords et conventions des Nations-Unies établis dans le cadre de la facilitation du commerce international et de l'application du transport routier inter-état de marchandises dans l'espace CEDEAO. A cela il faut ajouter l'acte uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route en Afrique.

I.3.1.1. La Convention Internationale relative au Commerce des Etats sans façade maritime, New York le 08 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 le 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 convenus entre l'Etat sans littoral et l'Etat de transit, intéressés par voies 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 les mesures nécessaires pour s'assurer que les droits et facilités aux Etats sans littoral ne portent en aucune façon atteinte à leurs intérêts légitimes.

I.3.1.2. La Convention sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, la Convention de Kyoto 1973

La convention de Kyoto 1973 a pour objet la Simplification et l'Harmonisation des procédures et formalités douanières relatives au départ des marchandises. Elle concerne entre autres le dédouanement des marchandises importées pour usages domestiques l'exportation, l'origine des marchandises, les procédures de suspension de paiement des droits pour les cas de transit douaniers, du transbordement, des entrepôts sous douane, du remboursement des droits, des procédures spéciales y compris les zones franches et de cabotage, les relations extérieures, les délits et recours; l'utilisation de l'informatique.

I.3.2. Les accords bilatéraux entre le Sénégal et le Mali

Notre cadre d'étude se situe dans un espace géographique qui est la CEDEAO, le Sénégal et le Mali ont signés des accords bilatéraux pour régler le transport et transit routiers. Ces deux pays ont un passé commun de par leur histoire coloniale, depuis la fédération du Mali qui regroupés plusieurs pays d'Afrique de l'ouest. Long de 1470 km, le corridor Dakar-Bamako est important dans le transport routier dans l'espace CEDEAO en termes de volume de marchandises transportées par route annuellement y compris les importations et exportations. En effet le corridor a un impact économique important sur la balance commerciale de ces deux Etats qui fait que chacun d'entre eux connaît un accroissement fulgurant en termes de coûts sur les échanges internationaux.

Ainsi, en Afrique le commerce transfrontalier est un facteur de sociabilité. Ce qui montre l'importance du commerce informel malien à Dakar. Le transport routier est un maillon primordial de la chaîne logistique, qui facilite le transit des marchandises à partir du port autonome de Dakar jusqu'à la destination finale lié aux accords inter-Etats qui sont souvent contradictoires selon les acteurs. D'une manière générale, les accords définissent et réglementent :

- les normes de circulation routière ;
- les caractéristiques techniques des véhicules ;

- les itinéraires de transit ;
- l'interdiction du transport routier de Cabotage ;
- les quotas de répartition du fret avec les clés et les mécanismes de gestion par des bureaux de fret ou des conseils de chargeurs

Ces accords routiers s'apparentent plus à la Convention TIE et TRIE.

I.3.3. Les Entrepôts du Sénégal au Mali et leurs rôles dans la gestion du corridor

L'accord du 13 Mai 1995 entre le Gouvernement de la République du Sénégal et le Gouvernement de la République du Mali signé a été revu par la convention entre les deux gouvernements portant modification de cet accord fixant les modalités d'application de l'accord relatif à la création des Entrepôts du Sénégal au Mali (ENSEMA S.A.).

En son article 1^{er} les Entrepôts du Sénégal au Mali sont constitués en deux entités distinctes : la Zone franche et les Magasins et Aires de dédouanement.

La Zone franche est destinée aux opérations effectuées sous le régime de transit international de marchandises originaires, en provenance ou à destination de la République du Sénégal, dans le District de Bamako et à l'intérieur d'une barrière douanière.

Quant aux Magasins et Aires de dédouanement (MAD) sont destinés à recevoir les marchandises originaires ou en provenance du Sénégal.

I.3.3.1. Le rôle des ENSEMA dans la sous-région

Les ENSEMA permettront le développement des échanges commerciaux dans la CEDEAO. Ils contribuent grandement à l'intégration sous-régionale et à l'amélioration des conditions de transport sur le corridor Dakar-Bamako.

I.3.3.2. Les infrastructures des ENSEMA et leurs rôles dans la gestion du corridor

Situés à Korofina, au nord-est de Bamako, les ENSEMA S.A couvrent une superficie de 6 hectares comprenant quatorze (14) hangars de stockage dont 2 frigorifiques. La capacité de stockage est d'environ 70.000 tonnes toutes marchandises confondues. La construction fut financée en partie par le Port Autonome de Dakar et le Conseil Sénégalais des Chargeurs.

Les ENSEMA ont été inaugurés en décembre 2006 par les chefs d'Etat du Sénégal, du Mali et du Burkina Faso en présence du Premier Ministre du Niger.

Ils mettent à la disposition des opérateurs économiques :

- 1 hangar pour les matériaux de construction ;
- 2 hangars à engrais ;
- 1 hangar à ciment ;
- 2 hangars à sel ;
- 2 hangars à céréales ;
- 3 hangars de produits divers ;
- 1 hangar de coton ;
- 1 hangar de produits congelés ;
- 1 hangar de produits réfrigérés ;
- Un bâtiment administratif qui abrite le personnel de gestion des entrepôts et les bureaux juxtaposés des douanes sénégalaises en maliennes ;
- Des infrastructures de base y compris un parking pour les véhicules particuliers et un parking pour les camions en attente de déchargement ou de chargement ;
- Un quai ferroviaire construit le long des hangars.

En effet, l'intérêt d'un tel outil est de développer les échanges commerciaux au sein de l'UEMOA et de la CEDEAO en créant les conditions de stockage des produits divers comme le ciment, le sel, le poisson, les fruits et légumes, l'engrais, les matériaux de construction, tout cela à l'intérieur d'une zone sous douane. Cette initiative a permis au PAD selon les dernières statistiques d'assurer environ 95% des opérations d'importation et d'exportation du Mali.

Ces entrepôts vont contribuer grandement à l'intégration sous-régionale et à l'amélioration des conditions d'acheminement des marchandises sur le corridor Dakar-Bamako.

I.4. Le Conseil Sénégalais des Chargeurs (CO.SE.C)

Le CO.SE.C est un établissement public à caractère professionnel créé par la Loi 775.51 du 03 Avril 1975 qui détermine sa constitution, ses moyens financiers et son fonctionnement.

Il a d'abord fonctionné comme Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). Le CO.SE.C a, entre autres, pour mission d'assister les chargeurs à leur fonction d'opérateurs économiques, par le conseil, l'accès à la formation et à l'information dans le but de les aider à faire face aux problèmes de transport des marchandises. Le décret 94.606 en son article 2 stipule que les principales missions du CO.SE.C sont de :

1. Définir et de promouvoir une politique de protection des intérêts des importateurs et exportateurs Sénégalais au regard des problèmes de transport des marchandises par voie maritime ;
2. Réduire l'incidence du coût des transports par le groupage des marchandises à l'import et à l'export ;
3. Apporter une assistance soutenue aux chargeurs;
4. Faciliter les relations des chargeurs avec les autres conseils de l'espace CEDEAO

Par ailleurs, en collaboration avec le port autonome de Dakar, le CO.SE.C dans sa dynamique d'intégration de ses activités et de décentration vers les pays hinterlands construit des entrepôts et port sec. Ces pays sont confrontés à un réel problème d'enclavement et pour transporter leurs marchandises vers les pays portuaires ont besoin d'aide, d'organisation et de collecte de celles-ci. L'installation des infrastructures dans ces pays permet au CO.SE.C de mener à bien ses missions.

Pour atteindre ses objectifs, il a été conféré au CO.SE.C un certain nombre de prérogatives allant dans le sens de la mise à disposition de ressources matérielles, humaines et financières à la dimension de sa mission. Il s'agit notamment :

1. du recouvrement des cotisations de ses membres;
2. du prélèvement sur la valeur en Douane des marchandises importée ou exportées ;

3. des dons, legs ou subventions ;
4. des recettes provenant de la rémunération de ses services ;
5. des emprunts contractés pour la réalisation des objectifs ;
6. des recettes diverses ;
7. des intérêts et des revenus de ses biens et valeurs.

I.5. Le Conseil Malien des Chargeurs (C.M.C)

Le conseil Malien des Chargeurs (CMC) est un établissement public à caractère professionnel créé par l'Ordonnance n°99-036/P-RM du 23 septembre 1999. Le Décret n°99-426/P-RM du 29 décembre fixe son organisation et ses modalités de fonctionnement.

Comme son nom l'indique, le Conseil malien des Chargeurs a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des Chargeurs Maliens dans la chaîne de transport. Il est chargé de :

1. Donner son avis à la demande des pouvoirs publics ou formuler des suggestions de sa propre initiative sur toutes les demandes ayant trait au transport et au transit des marchandises ;
2. Défendre et représenter les intérêts des chargeurs tout le long de la chaîne des transports ;
3. Mener des consultations et des négociations avec les intervenants de la chaîne des transports en vue de réduire les coûts et les délais d'acheminement des marchandises;
4. Entreprendre et coordonner les études, les actions de formation, d'information et de conseils pouvant contribuer à la promotion et au développement des activités des chargeurs;
5. Contribuer à la mise en œuvre des mesures de facilitation et de simplification des formalités, des procédures et des documents administratifs et douaniers;
6. Suivre l'évolution des tarifs, des coûts et de la qualité des services tout le long de la chaîne des transports ;
7. Contribuer à la réalisation des magasins, entrepôts réels sous douane, ports secs ou toutes autres infrastructures en vue d'améliorer la fluidité du trafic et les conditions de stockage des marchandises ;

8. Élaborer les statistiques des flux de trafic de marchandises.

La fonction de ces conseils des chargeurs dans les deux Etats est primordiale car le chargement dans le lieu de départ et le déchargement à destination constituent l'amont et l'aval de la chaîne de transport. Ces opérations logistiques sont harmonisées par ces structures selon un certain nombre de règles.

I.6. Les Infrastructures de transport

Jusqu'aujourd'hui, nos frontières administratives demeurent figées par l'ex OUA qui, au début des Indépendances craignant une implosion du continent, a réaffirmé le principe de l'intangibilité des frontières héritées de la colonisation.

Le décloisonnement qui consiste à tracer des lignes ou couloirs entre les Etats membres de la CEDEAO, provoquant des discontinuités en termes d'espace sur les échanges inter-états. Ces espaces ne sont pas économiquement homogènes. La crise ivoirienne qui a révélé l'inadaptation de l'intégration menée jusqu'à ce jour par la manifestation de profonds déséquilibres territoriaux.

Face à ces discontinuités, l'espace de la CEDEAO a besoin d'une réorganisation structurelle et infrastructurelle tendant à résoudre la question d'accessibilité, à faire émerger des pôles internationaux de développement durable. Cette réorganisation a permis de redessiner la carte des migrations grâce à la promotion de pôles de compétitivité qui exerceraient une fonction d'entraînement moteur dans la sous-région. Ainsi, la couverture d'un pays en infrastructures de transport est un facteur important du développement et de l'aménagement du territoire. En effet elle influence la dynamique des flux de marchandises et de personnes dans ce corridor.

Depuis l'indépendance, le Mali et le Sénégal n'ont cessé de déployer des efforts pour se doter d'infrastructures de communication afin de rendre la plate-forme encore beaucoup plus attractive et plus performante. Ce réseau se compose de routes bitumées, des lignes de chemin de fer. L'axe routier ouvert au transport inter-Etats dont les principaux postes de contrôle sont:

- Dakar – Kaolack – Kaffrine – Koumpentoum - Tambacounda– Kidira (Sénégal) - Diboli (Mali) - Kayes – Bamako et vise versa.

Face au transport routier dans l'espace CEDEAO, le transport ferroviaire constitue un véritable facteur d'intégration parce que reliant le Mali au Sénégal en termes d'échanges de biens et de personnes. Long de 1287 km de Bamako passant par Kati, Kita, Kayes, au Sénégal par Kidira, Tambacounda, Kaffrine, Kaolack, Thiès, Dakar, le chemin de fer est un acteur d'interdépendance des pays hinterlands à ceux côtiers.

Aujourd'hui, force est de reconnaître que le ralentissement du transport des marchandises par fer dans cet axe est l'objet de la fragilité de la société TRANSRAIL²⁶ secouée depuis ces dernières années par une crise interne et un matériel roulant très amortis.

²⁶ TRANSRAIL, société concessionnaire, exploite le chemin de fer Dakar-Bamako principalement de marchandises.

Chapitre II: Les mouvements du trafic de marchandises sur le corridor

II.1. Le transit inter-Etats

Plusieurs structures ont choisi de défendre et de promouvoir les intérêts des chargeurs et/ou les transporteurs. Il s'agit essentiellement des conseils de chargeurs faisant le plus souvent office de bourses de fret ; de représentants des chargeurs en matière de Lettre de voiture qu'ils ont réduit à un rôle purement administratif, en faisant fi des dispositions pertinentes de Convention CMR relatives à la responsabilité du transporteur et du chargeur.

Dans le cadre du transport routier des marchandises, la CEDEAO, l'UEMOA, en accord avec l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA) devraient dans le cadre du code de conduite professionnelle définir clairement le rôle, les devoirs, obligations et responsabilités des conseils de chargeurs dans ce secteur.

Le transit sur le Mali, bien qu'ayant connu une baisse de 9% en 2009 par rapport à 2008, s'est fortement apprécié en 2010 avec une hausse de 47% contribuant à hauteur de 9% du volume du trafic global²⁷.

La structure du trafic sur le mali reste largement dominée par le conteneur (50%), suivi du Vrac Solide (21%), du Divers (21%), et du Vrac liquide (7%). Le transit-sortie et le transit-entrée ont respectivement augmentés de 12% et 46%. Concernant le trafic roulier, c'est-à-dire le trafic véhicules (toute catégorie confondue) s'élève à 38 361 unités au titre de l'exercice 2010 contre 35.140 en 2009, soit une augmentation de 3.221 unités. En effet le transit malien occupe une part importante :

- 9.753 véhicules légers recensés contre 8.968 en 2009 soit une hausse de 9% ;
- 1.374 camions enregistrés contre 716 en 2009 soit une hausse de 92% (658 unités).

Selon M. Brehima FOMBA « *Le PAD se positionne à 50% du quota des importations maliennes de 30 à 30 millions et 1/2 de tonnages, 30 millions*

²⁷ Rapport d'activités 2010, PAD

*pour le port de Lomé et les autres ports se partagent le reste des pourcentages. Sur le plan des marchandises conventionnelles, 50% de l'ensemble du trafic passe par le PAD et sur le plan des marchandises conteneurisées, c'est 65%. Ainsi le trafic malien dans le commerce extérieur du Sénégal représente un solde excédentaire des échanges commerciaux en faveur du Sénégal. Des statistiques de 2010, cet excédent atteint les 249 milliards de FCFA et 911 millions pour le Mali ».*²⁸

Suite à l'importance du trafic malien sur les activités portuaires et aussi, pour être plus proche de la clientèle malienne, les autorités des deux pays ont installé officiellement le port autonome de Dakar au Mali le 14 juillet 2008 pour l'optimisation du coût du trafic.

II.2. Le coût du fret sur le corridor

Le domaine le plus mal maîtrisé du système des transports routiers en transit, demeure sans aucun doute la tarification et les coûts, à telle enseigne qu'il n'y a presque pas d'adéquation entre les coûts de revient d'exploitation des véhicules et la tarification. Les coûts très élevés du transport routier dans l'espace CEDEAO en particulier le corridor Dakar-Bamako sont dus à une multitude de structures qui perçoivent d'importantes taxes le long du corridor de l'allée comme au retour.

En effet, ces prélèvements illicites et onéreux sont imputés au véhicule tels que les contrôles administratifs successifs, excessifs des forces de contrôle Police, Douane, Gendarmerie (PDG) d'une part, et d'autre part, les organismes d'encadrement tels que les conseils de chargeurs, les syndicats des transporteurs et des chauffeurs routiers, les services vétérinaires, les convoyeurs, etc. Toutes ces structures ont mis en place tout un arsenal de taxes, de redevances, de cotisations dont l'assiette de perception est le véhicule et/ou la marchandise, le document de transport, le personnel roulant, la nationalité du véhicule, et/ou la nature du chargement. A Cela s'ajoutent les multiples difficultés de la tarification qui sont liées entre autres :

- Du système de négociation des tarifs entre chargeurs et transporteurs en particulier en matière de cotation ;

²⁸ cf. Magasine mensuel REUSSIR, numéro 63, Février 2012 p.31

- L'hétérogénéité des systèmes tarifaires qui varient d'un pays à un autre et au gré des syndicats de transporteurs ;
- L'inadéquation des niveaux tarifaires aux besoins d'équilibre budgétaire des transporteurs ;
- Irrégularités des ajustements tarifaires ;
- Méconnaissance du système de tarification par les structures d'encadrement des transporteurs et chargeurs ;
- Quasi-absence de barème des tarifs routiers inter-Etats fiables ;
- Concurrence déloyale des transporteurs ;
- Méconnaissance en transport multimodal.

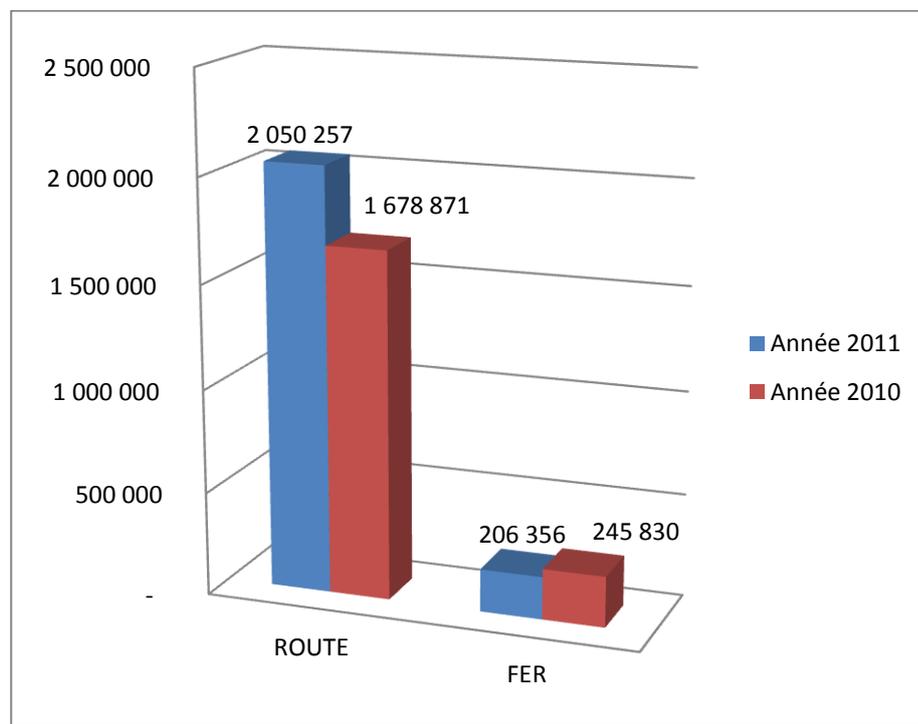
Cette hausse remarquable du transport ces dernières années dans l'espace CEDEAO particulièrement l'axe Dakar-Bamako, n'est que l'aboutissement des différentes contraintes. D'où l'importance d'appliquer « la Loi de modernisation ou contrat de progrès du 1^{er} février 1995 » qui n'abroge pas les dispositions antérieures, il se veut un complément de la LOTI²⁹ permettant de «s'engager dans un processus global, cohérent de modernisation et de restructuration ».

II.3. Le trafic des exportations à destination et en provenance du Mali

Le détail de ces expéditions en volume par mode de transport peut être apprécié à travers les histogrammes et tableaux ci-dessous. Ainsi le transit de marchandises par route vers le Mali a connu une évolution entre 2010 et 2011. En quoi est due cette évolution ?

²⁹ LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs du 30 novembre 1982 et le décret d'application du 14mars 1986 portant la Découverte de la liberté. Elle consacre le libre accès à la profession de transporteur, mais tout en l'aménageant. (p.28).

Histogramme N°1: Expéditions vers le Mali des marchandises par mode de transport (tonnes).



Source : Rapport d'activités annuel Douane Malienne, 2011

Cet histogramme constitue une illustration éloquent de l'évolution croissante des évacuations des marchandises à destination du Mali à partir de Dakar. L'analyse de cet histogramme, fait apparaître nettement un développement exponentiel des expéditions par la route qui représentent à elles seules **90%** des expéditions totales des marchandises en 2011.

S'agissant de l'évolution croissante du tonnage ces dernières années, elle se justifie amplement par un détournement du trafic au profit du Port Autonome de Dakar. Cette situation pourrait éventuellement aussi connaître une baisse dans les mois à venir en raison de la reprise économique Ivoirienne mais aussi du conflit malien qui ralentit le trafic routier.

Aussi, nous avons noté une forte croissance sur les expéditions de marchandises originaires du Sénégal autrement achats locaux et constituées majoritairement de : Engrais, Ciment, Produits divers.

Par ailleurs, il est important de signaler quelques difficultés qui subsistent dans ce nouveau mode de transport routier liées à :

- L'état défectueux des routes le long du corridor ;
- La multiplicité des points de contrôle routier (douane, police, gendarmerie, eaux et forêt) malgré les nombreux efforts pour la mise en place effective du TRIE.

Contrairement aux expéditions des marchandises par la voie ferrée qui continuent d'accuser une baisse tendancielle, et ne représentent désormais que 10% du trafic global en 2011.

Cette baisse de trafic ferroviaire réside essentiellement dans la contre performance de la société TRANSRAIL qui connaît des difficultés réelles de fonctionnement au profit du développement croissant du transport par la route.

A ce titre, et au regard de toutes les difficultés constatées en 2011 au niveau du transport ferroviaire Dakar-Bamako, la stratégie d'évacuation des marchandises sur le Mali doit intégrer d'avantage le transport routier.

En ce qui concerne les marchandises les plus courantes qui alimentent les expéditions à destination du Mali (tous modes de transport confondus), il faut retenir qu'elles sont constituées essentiellement de :

- Ciment : 821.646T ;
- Hydrocarbures : 386.722T ;
- Divers : 263.215T ;
- Engrais : 252.340T (urée et engrais local) ;
- Riz : 100.856T ;
- Matériel et équipement : 71.803T
- Sucre : 70.435T

La lecture des présents tonnages révèle que le ciment occupe la première place dans les expéditions des produits dominants.

Par ordre décroissant, suivent les produits suivants :

- Blé : 53.352T ;
- Lait : 111.467T

Tableau N°2: Évolution des Exportations diverses et du Coton par route en provenance du Mali.

Désignations	2011	2010	Hausse (%)
Exportations	52.322T	20.628T	153
Coton	66.258T	30.514T	117
TOTAL	118.580T	51.142T	270

Source : Rapport Annuel d'Activités Douane Malienne 2011

Ce tableau est une parfaite représentation des exportations de produits divers et du coton par route. Concernant les expéditions de marchandises par route d'origine malienne, nous avons noté une réelle évolution en 2011 de 52.322T contre 20.628T en 2010 soit une hausse de 153% et de 66.258T contre 30.514T pour le coton soit une hausse de 117%. Cette prédominance du coton face aux autres produits est liée à la place du Mali au rang des principaux pays producteurs de coton en Afrique de l'ouest.

Il faut noter que les principaux produits concernés à l'exportation du Mali par route sont essentiellement : le coton, les fruits secs. Les différentes destinations de ces exportations notamment le coton sont entre autres les suivants :

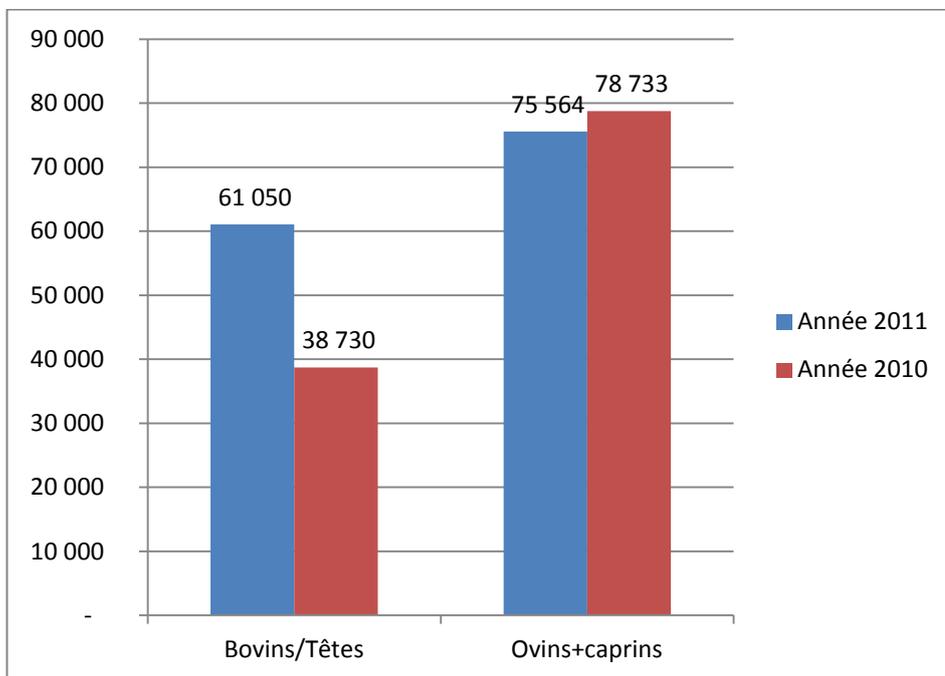
- le Sénégal ;
- les pays de l'Union Européenne ;
- les pays d'Asie ;
- certains pays d'Afrique du Nord.

Ce qui explique la part importante de la production du coton dans l'économie malienne. Aussi, il faut noter que le coton est un produit rare et stratégique pour le Mali, ce qui fait la nationalisation de son transport par la route pour profiter à ses entrepreneurs et transporteurs. Comme les hydrocarbures, le coton est un produit national. Il faut ajouter que les importations maliennes en hydrocarbures connaissent une importante évolution de 386.722 T. en 2011 contre 332.516 T. en 2010 soit une hausse 16%. Cette dynamique s'explique par la forte demande en produits

pétroliers et que l'approvisionnement est régulier car le Mali est un véritable consommateur en carburant.

Pendant notre voyage à Bamako, nous étions frappés par la mobilité de la population des maisons aux lieux de travail, qui s'explique par la consommation quotidienne en carburant. C'est l'exemple des Sotorama pour le transport urbain, des deux roues ou Jakarta, les véhicules particuliers dont l'âge n'est pas limité pour l'importation mais aussi par le faible coût du litre de carburant contrairement au Sénégal.

Histogramme N°3 : Exportation du bétail à partir du Mali



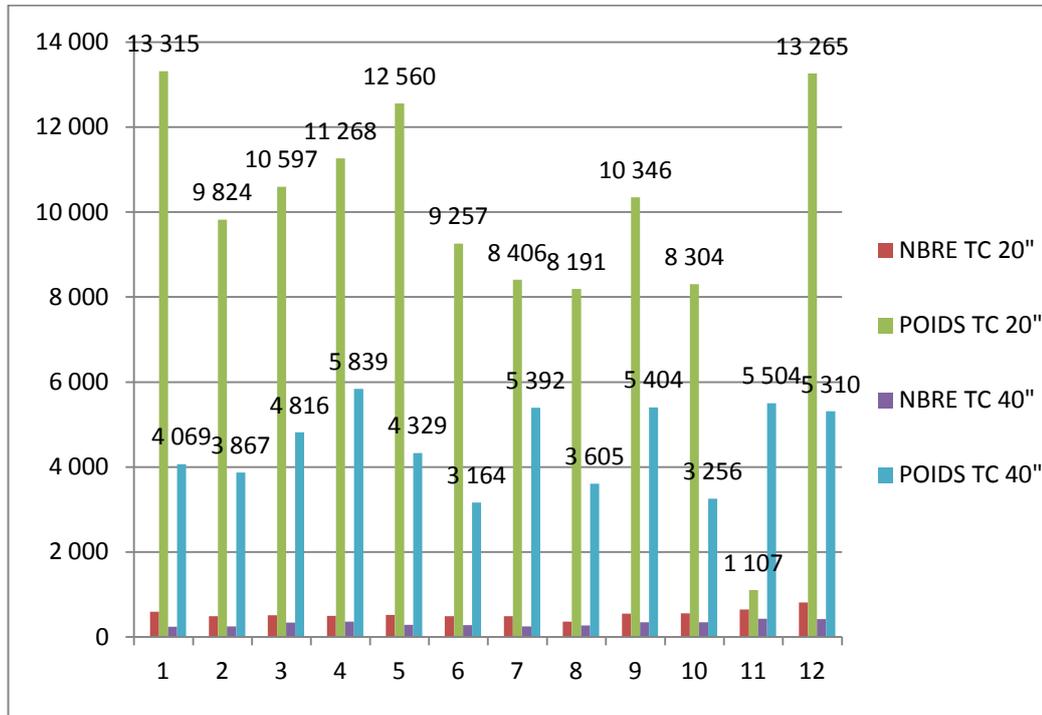
Source : Bulletins de stockages et trafics (EMASE)

S'agissant du bétail, l'exportation des bovins connaît une évolution en 2011 dont une hausse de 58% par contre, nous avons noté une baisse en ce qui concerne les cheptels ovins et caprins par rapport en 2010

Cette situation s'explique par l'inapplication des accords inter-Etats sur le transport de bétail par route et l'interdiction de l'aliment de ce bétail à partir de Kayes. Cette demande est plus forte pendant le période de la fête de Tabaski pour le Sénégal. Ce qui a causé la baisse en 2011 est entre autres les revendications syndicales des éleveurs Sénégalais contre l'importation du mouton à travers le Mali car voulant protéger le cheptel et

vendre leur élevage local, aussi les taxes et impôts très élevés des services de l'élevage, les coûts du transport et les risques de pertes liés au manque d'aires de repos et de nourriture du bétail durant le voyage.

Histogramme N°4 : Trafic de conteneurs par mois sur le corridor



Source : Rapport d'activités Douane Malienne 2011

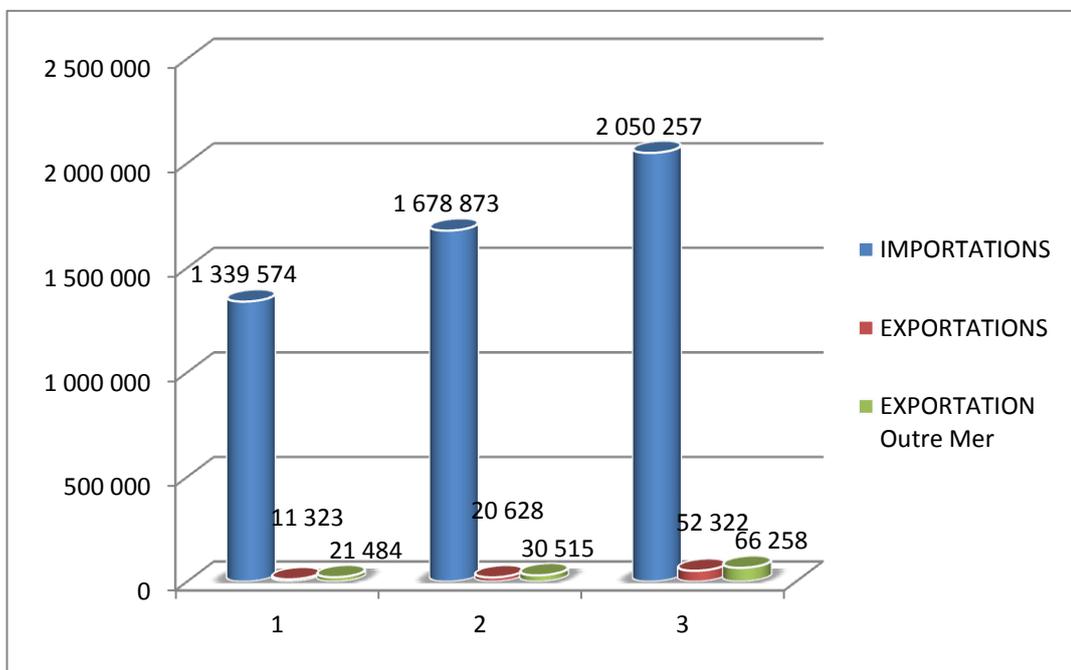
S'agissant du trafic de marchandises conteneurisées sur le corridor Dakar-Bamako, nous pouvons noter une évolution mensuelle en dent de scie entre 2010 et 2011 en nombre et en poids par conteneurs de 20'' et 40''. Cependant, l'instabilité de l'évolution est due au fait de la baisse du tonnage en 2011 de 170.995 tonnes contre 306.176 tonnes en 2010 soit 135.181 Tonnes. Nous pouvons noter une prédominance du TEU liée en majorité à la nature des marchandises.

Généralement, cette baisse du nombre de conteneurs et du tonnage s'explique par divers facteurs dont les multiples tracasseries tout au long du corridor notées au 1^{er} trimestre 2011 selon l'O.P.A, la reprise du port d'Abidjan et de l'instabilité du Mali en fin 2011 qui fait que beaucoup de transporteurs n'ont plus confiance à l'axe. Aussi, le long séjour des conteneurs dans le port sec de Kayes, faute de moyens du client à faire

payer les droits de douane, et que le véhicule sert de moyen de stockage pour ce dernier qui le fait souvent exprès.

Cette situation peut être interprétée différemment car pour certains opérateurs économiques maliens évitant de payer le magasinage aux entrepôts au-delà des 21 jours de franchise ou bien les taxes portuaires très lourdes, préfèrent le transit jusqu'à Katy pour chercher les moyens. Ce qui décourage certains transporteurs de ne plus effectuer le transport sur l'axe Dakar-Bamako car souvent immobilisés pendant deux mois. Beaucoup de transporteurs se plaignent de la passivité des autorités des deux pays et des syndicats de transporteurs du fait qu'ils ne sont pas dédommagés pour la plupart. Nous pouvons ajouter en dernier lieu, le retour à vide des véhicules qui est une véritable perte de coûts pour l'entreprise vu les prix exorbitants du carburant et la hausse récente pour les transporteurs sénégalais.

Histogramme N°5 : Évolution du trafic de marchandises du Mali 2010-2011



Source : Rapport d'activités Douane Malienne 2011

Ce diagramme représente l'évolution éloquent du trafic de marchandises import/export par le Mali en tonnes par année. Ce trafic global compris entre les importations, les exportations et les exportations outre mer, s'explique par

une hausse considérable en 2011 de 2 168 837 tonnes contre 1 730 016 tonnes en 2010³⁰.

Comparant les importations et les exportations maliennes entre 2010 et 2011, nous pouvons noter une large différence proportionnelle en termes de volume liée à l'important besoin de consommation en produits étrangers. Cette situation de faible taux d'exportation s'explique par diverses raisons dont les restrictions à l'exportation des céréales à partir du Mali.

Suite à la crise financière avec comme conséquences la hausse importante des prix des produits alimentaires enregistrée dans le monde, les autorités maliennes en décembre 2007 ont pris une décision interdisant toutes exportations vers les pays voisins de produits céréaliers, du bétail et de l'aliment du bétail.

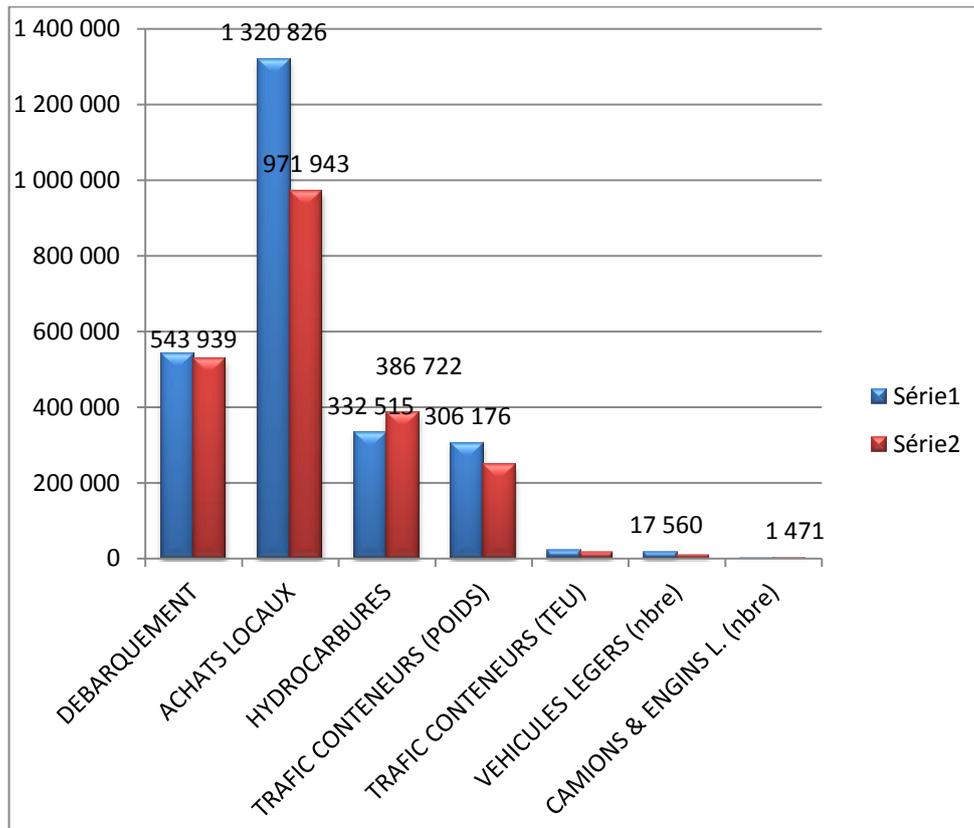
Ces restrictions aux exportations visent à éviter les hausses de prix à la consommation dans ce pays ce qui est une réussite aujourd'hui. Il s'agit selon les autorités maliennes, d'un problème de souveraineté nationale comme l'exportation de produits pétroliers l'est pour le Sénégal.

En effet, par une lettre adressée aux Gouverneurs de Régions et du District de Bamako du 07 décembre 2007, le Ministre de l'Administration Territoriale et des Collectivités locales, demandait «l'interdiction d'exportations frauduleuses des mil, sorgho et maïs qui constituent la base de l'alimentation des populations et des graines de coton (aliment du bétail)».

Par la même lettre, il demandait « l'implication des forces de sécurité dans l'application de cette mesure». Cette dernière prétendait assurer un approvisionnement correct des marchés internes et à des prix abordables et/ou stables. Ces exportations entre 2010 et 2011 via le corridor Dakar-Bamako sont estimées à 20 628 tonnes contre 52 322 tonnes favorisant la consommation locale au Mali.

³⁰ Annexe E

Histogramme N°6 : Trafic détaillé des Exportations vers le Mali 2010-2011



Source: Rapport d'activités Douane Malienne 2011

Cet histogramme ci-dessus représente le trafic détaillé des exportations de marchandises et produits locaux du Sénégal vers le Mali de 2010 (série1) 2011 (série2)³¹.

S'agissant de la situation des exportations de produits divers vers le Mali, les achats locaux du Sénégal occupent une part importante dans le développement socio-économique du Mali mais plusieurs difficultés sont à l'origine de la baisse entre 2010 et 2011.

Pour rappel, en application des dispositions du Protocole additionnel n° III instituant les règles d'origine des produits de l'UEMOA, l'origine communautaire des produits est obligatoirement attestée par un certificat d'origine délivré par l'organisme compétent. Toutefois, les produits de l'agriculture, de l'élevage ainsi que les articles faits à la main sont dispensés de la production du certificat d'origine.

³¹ cf. annexe F

Depuis Septembre 2009, l'ASEPEX³² se conforme à cet acte communautaire et à ce jour, aucun certificat d'origine à destination du Mali n'est délivré à l'ASEPEX quelque soit le type de produit. Les seuls certificats d'origine délivrés à destination du Mali concernent les produits industriels entièrement obtenus ou suffisamment ouvrés, qui sont du ressort de la Direction de l'Industrie.

Dans le cadre de la mise en œuvre effective de ces Traités et Protocoles de l'UEMOA et de la CEDEAO sur la libre circulation des personnes et des biens, ainsi que des Accords bilatéraux de coopération, la Conférence Transfrontalière de Kayes sur la Fluidité des Échanges Commerciaux entre la République du Mali et la République du Sénégal, a identifié les contraintes et adopté des recommandations.

Malgré les efforts consentis par le Sénégal grâce à l'ASEPEX, il s'agit du refus du Mali d'appliquer la Taxe Préférentielle Communautaire (TPC)³³ aux produits Sénégalais exportés, malgré la production du certificat d'origine par la Direction de l'Industrie. Aussi la nationalisation du transport des hydrocarbures du port de Dakar au Mali comme le coton du Mali vers le Port pour d'autres destinations. Cette restriction du transport des produits stratégiques pour le Mali est contraire aux protocoles d'accords de l'UEMOA et de la CEDEAO relatifs aux échanges commerciaux inter-Etats des pays membres.

Le transport des hydrocarbures représente pour le Mali une importance capitale d'où un nombre restreint de transporteurs agréés qui concourent grâce au moyen de transport adéquat et moderne respectant toutes les normes. C'est ce qui a fait l'objet de renouvellement du parc automobile des gros porteurs car la rotation est très dense liée à la commande.

Pour les mesures prioritaires prises pour faciliter les échanges entre les deux pays limitrophes, il s'agit de :

1. La suppression du certificat d'origine des produits du cru, de l'artisanat et du bétail ;

³² Agence Sénégalaise de promotion des exportations

³³ Décision N°01/99/COM/UEMOA portant agrément de produits industriels au bénéfice de la Taxe Préférentielle Communautaire

2. La réduction, la simplification et à la facilitation de la délivrance des documents.

En définitive, dans le cadre des échanges commerciaux entre le Sénégal et le Mali, l'ASEPEX n'intervient dans aucune étape de la procédure de délivrance des documents. Pour ce qui est de la délivrance des documents par l'ASEPEX, la procédure ne souffre d'aucune entrave. Seulement les certificats d'origine exigibles concernent les produits industriels entièrement obtenus ou suffisamment ouvrés qui sont exclusivement du ressort de la Direction de l'Industrie comme rappelé plus haut.

II.4. Le Principe de la Répartition du Fret Routier

Le transport routier inter-Etats de marchandises est régi par le Protocole d'Accord relatif aux Transports Routiers entre le Gouvernement du Sénégal et le Gouvernement du Mali.

Ainsi, « est considéré comme transport routier inter-Etats de marchandises et de voyageurs, tout transport effectué par des véhicules routiers d'un point d'un pays à un autre point du pays voisin ». Les gouvernements du Sénégal et du Mali ont adopté le principe de répartition du fret³⁴ en transit au port de Dakar et les achats locaux à destination du Mali comme suit :

- 2/3 du tonnage pour la République du Mali,
- 1/3 du tonnage pour la République du Sénégal.

Des dispositions particulières ont été prises pour l'application pratique de cette répartition du fret qui fait qu'aujourd'hui, le Mali voulant protéger son transport et ses transporteurs nationaux refuse de libéraliser totalement le transport de ses marchandises en transit dans les ports de l'espace CEDEAO.

Alors que pour le fret autre que ceux visés au paragraphe ci-dessus c'est-à-dire les achats locaux de marchandises, les produits industriels, la répartition est faite de manière équitable (50/50) :

- ½ du tonnage pour la République du Mali,
- ½ du tonnage pour le République de Sénégal.

³⁴ Article 2, alinéa a, du dit Protocole d'Accord relatif aux transports routiers inter-Etats, 2 Avril 1993

Pour les produits stratégiques dont le coton et les hydrocarbures, leur transport est exclusivement destiné aux transporteurs maliens. Ce qui explique la sensibilité de ses produits pour un pays, car libéraliser son transport met en danger le pays qui est pris en otage en cas de grève des transporteurs.

Dans le cadre d'amélioration de son transport, le Mali a exigé à ses opérateurs économiques, à ses transporteurs, de s'équiper en moyens modernes dont le renouvellement de son parc automobile de gros porteurs. Ce qui a permis le Mali de transporter ses marchandises en transit dans les ports de la CEDEAO. Cette mesure relative à la règle des 2/3, vise à encourager le transporteur malien pour l'optimisation des coûts. Pour réguler ce secteur des hydrocarbures, l'approvisionnement est fait à la chaîne selon la demande.

Enfin, le Mali n'ayant d'autres ressources locales que le coton production nationale et pour protéger son économie et ses entreprises de transport, nationalise ce secteur.

TROISIEME PARTIE

Analyse du transport International et inter-Etats de marchandises

Chapitre I: Le contrat de transport routier international

Le contrat de transport de marchandises peut être défini comme la convention par laquelle un transporteur (professionnel) s'engage à assurer le déplacement d'une personne ou d'une chose, selon un mode de locomotion déterminé et moyennant le paiement d'un prix spécifié.

Traditionnellement, l'exécution du contrat de transport de marchandises faisait intervenir deux personnes à savoir l'expéditeur c'est-à-dire la personne qui expédie la marchandise et le transporteur habilité à effectuer le déplacement. Ultérieurement on note l'irruption d'une troisième personne qui vient adhérer au contrat initial et qui a pour mission de réceptionner la marchandise au lieu de destination : c'est le destinataire.

Cependant, la conclusion du contrat de transport de marchandises fait jouer à chacune de ces parties précitées un rôle déterminant qui fait naître un ensemble de droits et obligations non seulement pour l'expéditeur et le transporteur au départ mais aussi pour le destinataire dès son adhésion au contrat³⁵.

D'abord le transporteur est un professionnel qui détient une licence d'exploitation du moyen de transport; sa fonction est de transporter les marchandises pour autrui. En effet la forme juridique des entreprises de transport est variée. Il faut distinguer le transporteur du :

- chauffeur ou conducteur ;
- convoyeur qui accompagne la marchandise ;
- propriétaire du moyen de transport qui loue son véhicule.

Comme son nom l'indique, l'expéditeur expédie la marchandise d'un point de départ à un point d'arrivée. Il n'est pas toujours le propriétaire de la marchandise celui au nom de qui le contrat est conclu.

A cela s'ajoute la troisième partie qui est le destinataire ou réceptionnaire de la marchandise. Il est celui à qui la marchandise va être livrée à l'arrivée par le transporteur. Son nom doit être toujours indiqué dans le document de

³⁵ F. LETACQ - Droit de Transports

transport car il met à terme le contrat de transport. Ainsi il faut distinguer le destinataire réel du destinataire apparent ; pour que le contrat de transport naisse il faut impérativement le consentement des parties autrement dit le contrat est consensuel.

I.1. Champs d'application de la convention relative au contrat de transport routier international (CMR) ou l'acte uniforme de l'OHADA

Tout contrat de transport de marchandises par route, à titre onéreux, réalisé entre deux pays différents dont l'un est au moins contractant est régi obligatoirement par la convention de Genève. Elle est transposée sur le plan communautaire et régional par l'acte uniforme de l'OHADA. Par ailleurs, la CMR comme l'OHADA prévoit trois exceptions à son application qui sont entre autre :

1. Les transports effectués sous conventions postales ;
2. Les transports funéraires ;
3. Le déménagement.

Étant relative au contrat de transport, la CMR n'a vocation qu'à régir les rapports entre un transporteur et son chargeur. En revanche, elle ne s'applique pas au contrat de commission de transport entre un commissionnaire de transport et son donneur d'ordre.

I.2. Acteurs concernés par la CMR

S'agissant des acteurs de la CMR, nous pouvons citer les principaux qui sont :

1. L'expéditeur ou le chargeur ;
2. Le transporteur ou auxiliaire de transport, c'est un professionnel chargé d'acheminer la marchandise du point de départ à sa destination finale;
3. Le destinataire qui peut être propriétaire de la marchandise, c'est la personne habilitée à recevoir la marchandise ou le commissionnaire.

I.3. Assurance CMR

Tout contrat de transport international de marchandises par route doit être couvert d'une police d'assurance. En effet, nous pouvons dire que « la police d'Assurance doit être souscrite auprès d'une compagnie d'assurance crédible

et solvable et revêtir la forme de la carte brune d'assurance couvrant tous les risques encourus sur le territoire de l'Etat où le véhicule est autorisé à circuler » en vertu du présent Protocole d'Accord³⁶ relatif au transport routier inter-gouvernements.

Ainsi, l'article 17-1 de la CMR énonce que : « Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison ». Toute fois (art.17-2, CMR) « il est déchargé de sa responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci, un vice propre de la marchandise, aux circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ».

Par ailleurs, en cas d'avarie ou perte totale ou partielle de la marchandise, la CMR en son art.23-3 tel que modifié en 1978, fixe le plafond maximal de la réparation à 8.33 DTS par kilogramme de poids brut. Le DTS est égal au Droit de Tirage Spécial du Fonds Monétaire International (FMI). Néanmoins, l'acte uniforme de l'OHADA prévoit le calcul de l'indemnité d'après la valeur de la marchandise qui ne peut excéder 5000 F par colis de poids brut.

I.4. Les Conventions TIE et TRIE dans l'espace CEDEAO

Adopté le 29 mai 1982 à Cotonou sous l'égide des Etats membres de la CEDEAO, la Convention A/P5/82 relative aux Transports Routiers Inter-Etats de marchandises a pour objet de réglementer le transport routier. Il est institué entre les Etats membres de la CEDEAO, un régime de TRIE pour faciliter sur leurs territoires respectifs la libre circulation des personnes, des biens telle que définie à l'article 1^{er} de la dite convention.

Cette convention a pour objet la mise à disposition par la Caution Nationale au mandataire, de carnets TRIE unique afin que ce dernier en assure la délivrance aux adhérents.

Quant à la Convention sur le Transport Inter-Etats (TIE), il s'agit du traitement des normes techniques et des conditions à remplir pour prendre

³⁶ Protocole d'Accord intergouvernemental relatif au transport routier de marchandises du 02 Décembre 1993.

part au transport routier inter-Etats de marchandises et fixe les itinéraires à emprunter.

Dans le cadre de la mise en œuvre du mécanisme de garantie de TRIE, la caution nationale du Sénégal et la caution nationale du Mali conviennent d'appliquer le TRIE de marchandises aux camions citernes, véhicules isothermes, frigorifiques, réfrigérants et aux conteneurs qui répondent aux conditions de scellement édictées par la CEDEAO.

Ainsi les cotisations au fond de garantie sont constituées par les versements effectués par chaque adhérent soumissionnaire à l'occasion de chaque opération de transit, au bureau de transit de départ et au bureau de douane d'entrée du pays de destination.

Le montant de ces versements est fixé par État à 0,25% de la valeur en douane des marchandises admises à bénéficier du régime de transit. Selon l'article 5 de la dite convention, « la caution nationale du Sénégal et celle du Mali recevront équitablement 50% du montant du prix de vente du carnet TRIE après déduction des frais d'impression ». Le paiement sera effectué mensuellement après un pointage contradictoire, par virement dans les comptes indiqués par les cautions nationales.

Le transit inter-état est un régime douanier qui permet de transporter par route et sans rupture de charge d'un bureau de douane d'un État membre de la CEDEAO vers un autre État membre. Ainsi, il y'a un carnet de déclaration de transit qui permet de déclarer la marchandise et d'arriver à bon port sans grandes tracasseries avec juste trois contrôles dont au départ du pays, à la frontière et à l'arrivée dans le pays de destination de la marchandise.

C'est un fonds de garantie destiné essentiellement à couvrir l'ensemble des droits, taxes et des pénalités exigibles à l'occasion des opérations effectuées sous son régime.

Le TRIE est le dispositif par excellence qui peut réduire les délais de transport, limiter au strict minimum les contrôles et sécuriser les échanges. Véritable outil de promotion économique entre les deux pays, c'est également un puissant levier d'intégration.

Cependant en même temps, il prive beaucoup d'intervenants sur la chaîne de transport de prébendes. Pour booster les échanges, supprimer les surcoûts sur les corridors, il nous faut veiller à son opérationnalisation.

Des mesures drastiques ont été mises en œuvre depuis la conférence de Kayes dont celles jugées prioritaires :

- l'opérationnalisation immédiate du transit Routier inter-état unique entre les deux pays pour la suppression de toutes les pratiques illicites le long du corridor ;
- la réduction à trois de postes de contrôle juxtaposés ;
- le respect de la charge à l'essieu selon le protocole 14/2005/CCM/UEMOA ;
- la réalisation effective des programmes d'entretien routier du corridor ;
- l'institutionnalisation de la conférence transfrontalière annuelle et la revitalisation des activités du transport ferroviaire.

Mais aujourd'hui la situation est alarmante au Mali, causant un blocage à la ville de Katy qui abrite le port sec, conscients de cela les autorités étatiques ont pris des mesures drastiques pour éviter une rupture d'approvisionnement du Mali allant vers la mise en œuvre effective du TRIE.

I.5. Acte Uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route

L'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route a été adopté le 12 mars 2003 à Yaoundé par les 15 pays membres de l'OHADA³⁷. Quant aux dispositions et responsabilités de l'expéditeur vis-à-vis du transporteur et destinataire, les exigences demeurent les mêmes que la CMR même s'il s'agit d'un accord communautaire.

En effet, le contrat de transport de marchandises par route est un contrat consensuel entre le chargeur et le transporteur par lequel aussitôt après prise en charge de la marchandise par le transporteur, il s'oblige à la livrer au

³⁷ Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique a été adoptée le 12 mars 2003 à Yaoundé par 15 Etats de la CEDEAO, acte uniforme communautaire relatif au contrat de transport de marchandises par route qui situe la responsabilité de chacune des parties.

moment et au lieu prévu moyennant le paiement du transport. Les clauses de l'acte uniforme sont directement applicables aux 15 pays signataires.

Retenons selon les dispositions de l'article 1^{er} et l'article 30 de l'Acte Uniforme relatif au Contrat de transports de marchandises par routes que « *Le présent Acte Uniforme s'applique à tout contrat de transport de marchandises par routes lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés soit sur le territoire d'un Etat membre de l'OHADA, soit sur le territoire de deux Etats différents dont l'un au moins est membre de l'OHADA. L'Acte Uniforme s'applique quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport* ».

Par ailleurs, est exclus du champ d'application de l'acte uniforme le transport des marchandises dangereuses, funéraires, déménagement ou envoi postale.

Le document qui constate le contrat de transport par route est la Lettre de Voiture (LV)³⁸. En effet, l'acte s'applique lorsque le transport s'effectue sur le territoire d'un Etat membre ou lorsque les gares routières de départ et d'arrivée se situent sur deux Etats mais dont l'un au moins est membre. L'acte uniforme s'applique quelque soit le domicile et la nationalité des parties au contrat.

La Lettre de Voiture doit contenir un certain nombre de mentions énumérées par l'acte uniforme dont la date de son établissement, le nombre de colis, leur volume, leur poids brut ou quantité de marchandises, leur marque particulière, leur nature, leur numéro, les frais à prendre en charge par l'expéditeur, son instruction etc. Elle fait foi jusqu'à preuve contraire du contrat de transport, des conditions de transport, et de la prise en charge des marchandises par le transporteur.

Notamment, le transporteur est tenu de procéder à un certain nombre de vérifications lors de la prise en charge de la marchandise au point de départ. Il en est ainsi de l'état apparent de la marchandise, de son emballage ou de

³⁸ F. PEYREL, *Le transport routier de marchandises*, Gaëtan morin éditeur, 1999 ; p.157, Article 101 du Code de commerce, relatif à la matérialisation du contrat de transport entre les parties, la lettre de voiture seul document authentique

l'exactitude des mentions de la Lettre de Voiture (LV) qui est un document à personne dénommée par opposition à un document d'ordre ou négociable.

Le délai de prescription de l'OHADA comme celui de la CMR est de un (1) an à compter de la date de livraison ou celle prévue dans la Lettre de Voiture et de trois ans en cas de faute lourde.

Chapitre II : Les contraintes empêchant la libre circulation des biens et des personnes sur le corridor Dakar-Bamako

Elles se résument à la non effectivité du TRIE (transport routier inters-Etats) institué par la convention de Lomé et complété par l'accord de Banjul et par la non application des textes communautaires favorisant ainsi les tracasseries et rackets opérés par les services de sécurité.

En effet, les résultats de l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) révèlent que le corridor Dakar-Bamako long de 1470 km subit en moyenne 31,47 contrôles soit un ratio de 2,13 sur 100 km, avec des prélèvements illicites de l'ordre de 43 078 FCFA par voyage soit 2 919 FCFA, tous les 100 km.³⁹

C'est fort de ce constat que, les opérateurs économiques de ces deux pays en compagnie de leurs administrations, ont engagé, depuis mai 2010, un processus d'identification des contraintes et de formulation de solutions pour l'amélioration de la fluidité du commerce sur l'axe Dakar-Bamako.

Cependant, malgré la situation des statistiques reluisantes qui dénotent un dynamisme dans les expéditions de marchandises, il convient de signaler que des difficultés contraires au principe de la libre circulation des biens et personnes dans l'espace CEDEAO, la suppression des barrières tarifaires et non tarifaires dans le protocole de l'UEMOA, subsistent encore. L'état des lieux de ces difficultés pourrait se résumer à travers les points ci-dessus :

1. Dans le domaine de la réglementation communautaire en matière de contrôle routier : la non application de celle-ci constitue la multiplicité des points de contrôle routier avec des tracasseries administratives de même que la persistance des perceptions illicites ;
2. Le transit par le Sénégal non autorisé pour le gaz et les hydrocarbures en provenance de la Gambie ;
3. Dans le domaine des infrastructures et des équipements : le niveau élevé de risque de dégradation de la route, l'absence

³⁹ 16^{ème} Rapport de l'OPA, Résultats des enquêtes du 2^{ème} Trimestre 2011

- d'infrastructure formelle de repos, de santé ou d'hygiène pour les camionneurs et les bétails transportés, et le monopole malien des transports des produits dits sensibles (hydrocarbures, coton) ;
4. Dans le domaine des procédures douanières : problème de fiabilité du système de surveillance et de transmission des documents de transport, pertes de temps aux frontières par les véhicules de transport de marchandises, occupation anarchique de la chaussée par les camions aux frontières (Diboli et Kidira) et persistance des perceptions illicites par les services de contrôle au niveau des frontières entraînant des coûts de passage portuaire élevés ;
 5. Les barèmes de tarification⁴⁰ des acteurs portuaires non publiés ;
 6. L'exportation de certains produits du Sénégal (ciment notamment) soumis au paiement de la TVA ;
 7. La franchise dans les délais d'enlèvement et de retour des conteneurs de 21 jours jugés insuffisants, dans la pratique (10 jrs au port et 11 jours aller-retour Dakar-Bamako-Dakar) ;
 8. La méconnaissance de la réglementation communautaire par les acteurs ;
 9. Les postes frontières de Diboli et de Kidira, sont sources de tracasseries pour les transporteurs de marchandises ;
 10. La caution de location de conteneur élevée (800 000 F à 1 600 000 FCFA) ;
 11. Les taux d'escorte et de brigade Douane TS élevés (70 000 et 75 000 F)⁴¹ ;
 12. La fermeture de la frontière de 00h à 07h du matin ;
 13. La vétusté des infrastructures ferroviaires (rail) et l'état défectueux de certaines parties de la route ;
 14. Le retard dans la pose de balises sur les véhicules de transports ;
 15. La tendance à la systématisation de l'enlèvement du plomb d'origine aux fins de vérification éventuelle.

⁴⁰ F. PEYREL, *Le transport routier de marchandises*, Edition 1999, p. 57, Tarification Routière Obligatoire pour protéger certains transporteurs par une fourchette de prix non négociables

⁴¹ Brigade Douane Malienne au Sénégal

Toutes ces difficultés constituent un frein au développement socio-économique des échanges inter-Etats dans le corridor tout en paralysant la fluidité et empêchent l'optimisation des coûts de transports.

II.1. Le cloisonnement, un frein à l'intégration inter-Etats

Les obstacles aux relations inter-états, à l'intégration sous-régionale dans l'espace CEDEAO semblent être liés à diverses raisons.

Ces deux pays historiquement enclavés, ont connu beaucoup des difficultés pour être au rang des pays émergents. Généralement ces difficultés s'agissent entre autres :

- L'insuffisance et l'inadaptation des moyens de communication et d'infrastructures de transport⁴² : la plupart des capitales des pays de l'Afrique de l'ouest sont faiblement interconnectées par fer, terre et mer ;
- Les habitudes de consommation quotidienne « illogiques » qui privilégient les produits alimentaires importés d'Asie et d'Europe comme le riz, la farine de blé et le lait en poudre ;
- L'absence de mesures politiques inter-Etats, réellement incitatives, en faveur des exportations des produits de terroirs ;
- La non-efficacité entre les pays limitrophes du principe de continuité territoriale qui intègre aussi bien les espaces de production que ceux de commercialisation.

Cependant, au-delà des contraintes institutionnelles et organisationnelles, la problématique de l'aménagement transfrontalier pose aussi celle de la sauvegarde de l'environnement à l'échelle régionale. L'intégration sous-régionale par l'aménagement du territoire communautaire suggère un programme de grands travaux d'intérêt économique transnational.

C'est le cas du Sénégal dans son programme national d'infrastructures à réaliser à moyen terme par l'application d'une politique d'intégration commune avec les pays limitrophes, complété par des projets sectoriels planifiés dans le cadre communautaire à savoir :

⁴² La non-conformité du nouveau parc malien de gros porteurs aux normes standard UEMOA pour le PTAC et PTRAC par catégorie de véhicules pour un tonnage maximum 31 tonnes et 51 tonnes

- La réhabilitation et le développement des réseaux routier et ferroviaire sur les axes Dakar-Bamako-Abidjan ; Dakar-Bamako-Niamey etc. ;
- Le développement du fret ferroviaire voire du ferroutage sur les mêmes lignes ;
- Le développement du transport fluvial de marchandises sur toutes les voies pénétrantes.

De ce fait, les territoires transnationaux sénégalais, malien, ivoirien, etc. doivent présenter une véritable porosité pour une meilleure optimisation des potentialités écogéographiques.

II.2. Les problèmes de fluidité du corridor Dakar-Bamako

Le contrat de transport routier de marchandise dans le corridor est basé sur des obligations dont les parties doivent respecter pour remplir les conditions du contrat. Comme nous avons eu à l'évoquer dans la problématique, les contraintes sont énormes du fait que le transporteur n'arrive plus à respecter le délai d'acheminement des marchandises du pays de transit à la destination finale qui est un indicateur de performance.

Les formalités douanières répétées, les tracasseries, le mauvais état du corridor, les multiples postes de contrôle, la lenteur administrative, les pertes de temps à la frontière, tous freinent la compétitivité. Nous sommes encore loin des trois postes de contrôles juxtaposés prévus par la convention TRIE dans l'espace CEDEAO dont le corridor compte aujourd'hui environ 37 contrôles⁴³ par voyage, ce qui contraint la fluidité des échanges.

Au Sénégal, la gendarmerie est en tête des contrôles intempestifs suivie de la police et de la douane. Au Mali, c'est la police qui enregistre le plus de contrôles, talonnée par la gendarmerie puis les agents percepteurs de la taxe routière (qui contrôlent sur la surcharge) et la douane.

Cependant, il faut noter le temps de séjour des camionneurs dans le port sec de Kayes (Mali) qui n'est pas réglementé pour qu'enfin le transporteur puisse bénéficier d'une indemnité d'immobilisation du véhicule.

⁴³ cf. au 15^{ème} Rapport UEMOA, Résultats enquêtes du premier trimestre 2011 de l'OPA, suivis par le Trade Hub.

QUATRIEME PARTIE

Solutions pour l'amélioration de la situation

Chapitre I : Programme de facilitation des transports et transit routiers inter-Etats

Ce programme mis en place par les espaces UEMOA et CEDEAO vise à améliorer la fluidité du trafic sur les axes routiers dans ces pays membres afin de réduire les coûts de transport qui sont liés aux cours mondiaux.

De cette application, s'imposent deux composantes principales d'une part l'implantation des postes de contrôles juxtaposés aux frontières relative à l'application effective du TRIE et d'autre part la mise en place d'un observatoire des pratiques anormales sur les axes routiers inter-Etats comme noté ci-dessus et entre autres mesures.

I.1.1. L'implantation des postes de contrôles juxtaposés aux frontières

Le programme d'implantation des postes de contrôle juxtaposés aux frontières entre les Etats membres de l'UEMOA et de la CEDEAO fixe quatre objectifs spécifiques qui sont entre autres :

1. Regrouper les services de contrôle sur un même site aux frontières, par juxtaposition ;
2. Améliorer les conditions de travail des services de contrôle aux frontières ;
3. Harmoniser et simplifier les procédures de contrôle aux points de départ, aux frontières et points d'arrivée pour permettre un meilleur suivi statistique ;
4. Accélérer le contrôle aux frontières et réaliser des gains de temps afin de réduire la fraude, les taxes illicites, les coûts de transport.

Ces postes de contrôle juxtaposés pour une application effective du TRIE, ont un impact économique incommensurable pour les deux pays grâce aux gains de temps, des recettes douanières par l'interconnexion des systèmes douaniers (GAINDE-SYDONIA)⁴⁴.

⁴⁴ Connectivité Douane-Douane : système permettant aux différents unités et agents douaniers de cerner et disposer l'information douanière à temps réel grâce à la nouvelle version GAINDE INTEGRAL et SYDONIA au Mali.

I.1.2. L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA)

L'O.P.A sur les axes routiers est une initiative de l'UEMOA et de la CEDEAO, mise en place en 2005 avec l'appui technique et financier de l'USAID⁴⁵ à travers le projet West Africa Trade Hub (WATH) et le concours financier de la Banque Mondiale à travers le Programme des Politiques de Transport en Afrique Subsaharienne (SSATP).

L'objectif de l'OPA est d'instaurer une bonne gouvernance routière sur les principaux axes routiers de l'Afrique de l'Ouest. Il s'ensuit des objectifs spécifiques :

1. Identifier, analyser et publier les faits, les pratiques, les irrégularités et les abus constatés sur les axes routiers inters-Etats, dans le cadre du transport des personnes et des marchandises ;
2. Amener les autorités concernées à prendre des décisions et mesures correctrices appropriées.

Malgré les efforts consentis en termes d'infrastructures pour la compétitivité du transport routier de marchandises dans le corridor Dakar-Bamako, les accords inters-Etats visant à faciliter l'intégration, en réalité le manque de leur application conduit aux tracasseries quotidiennes. Les résultats de ces enquêtes faites le long du corridor sont l'objet du 16^{ème} Rapport de l'OPA du 2^{ème} trimestriel 2011.

A travers ce rapport, nous pouvons noter des efforts annihilés au Sénégal alors qu'il était dans une bonne dynamique depuis 1 an et ce trimestre a vu tout les indicateurs se remonter.

Selon le bureau de l'OPA sise à Dakar ce constat est d'autant plus surprenant que c'est le seul pays de la région dans cette situation. On observe en particulier l'augmentation des tracasseries de la Douane à Kidira, de la Police à Kaffrine, Tambacounda, Kaolack et Fatick, mais surtout de la gendarmerie à Missira, Diarniado, Botou, Goudiry, Kirene et MakaKahone avec 43 points de contrôle au 2^{ème} trimestre (OPA).

Par ailleurs, le Sénégal est le pays comptant la plus grande densité de points de contrôle pour un total de 27 points par voyage. On peut dire que la

⁴⁵ Agence Américaine pour le Développement International

Gendarmerie et la Police sénégalaises sont toutes deux, les plus mauvaises élèves de la région. Quant au Mali, il prend la seconde place avec 16 points de contrôle dont en tête de ces et tracasseries la Police, la Gendarmerie et la Douane.

- S'agissant des temps de contrôle, le corridor Bamako-Dakar reste celui où les retards sont les plus longs avec 33 minutes de retards aux 100 km, soit plus de 8 heures de retard par voyage ;
- Les attentes sont sidérantes : en allant à Dakar, on perd ainsi 2h30min en moyenne aux deux postes de Kayes, malgré le nombre de postes limité sur la partie malienne de ce corridor ;
- La perception illicite dans l'axe s'élève à 40 331 FCFA par voyage soit plus de 4 000 FACFA aux 100 km.

En définitive, ce rapport a pour vocation de sensibiliser les décideurs au plus haut niveau au sein des secteurs public, privé, et de la société civile dans les domaines du transport et du commerce, pour faciliter le commerce dans la sous-région de manière durable et profitable pour tous.

I.1.3. Le suivi automatique des véhicules le long du corridor

Ce système de surveillance des véhicules dans le trajet est un outil d'innovation et d'aide à l'application effective du TRIE dans ce corridor autrement dit « tracking » différent de tracing qui suit la traçabilité d'un produit depuis sa fabrication jusqu'à la consommation finale. Ce système contribue à l'amélioration du transit routier par le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC). Il s'agit de :

1. Suivre la position de la marchandise et du véhicule depuis le port jusqu'à l'arrivée au point de destination finale dans l'hinterland ;
2. Identifier tout incident pendant ce parcours qui serait contraire à la réglementation en vigueur et aux intérêts des parties prenantes au système de transport.

C'est l'exemple du suivi régulier du système de surveillance électronique (SSE) des marchandises en transit sur l'axe Dakar-Kidira institué par les

douanes sénégalaises. Il s'agit d'un suivi à distance et en temps réel du déplacement des chargements de marchandises au moyen de balises GPS et GPRS portables.

Cependant, malgré l'importance d'un tel système dans les transports et transit routier inter-Etats, il faut noter des insuffisances dans son application liées au coût d'acquisition.

I.1.4. Mesures de sécurité, sûreté, et modernisation du matériel pour le transport des marchandises

La problématique de sûreté et de sécurité dans les modes transports est liée à l'état des infrastructures en place. Selon les différents modes de transport dans l'espace CEDEAO, seul le transport routier a enregistré le record des accidents dus au mauvais état de la route qui a longtemps causé des pertes énormes mais aussi des vies humaines. Ces accidents de la route peuvent s'expliquer par le taux de rotation élevé des véhicules lié à l'enclavement du pays et que l'approvisionnement est obligatoire malgré la vétusté du matériel roulant.

L'application du code de conduite est une priorité pour alléger ces risques routiers mais aussi la mise en place des aires de stationnement pour le repos des conducteurs car la plupart d'entre eux montrent de signes de fatigue rien qu'en leur voyant et d'autres s'adonnent à la drogue pour éviter de dormir et réduire les stresses. Cette mesure préventive vise tous les acteurs de la chaîne de transport de manière urgente à faire d'acte citoyen pour mettre fin au danger.

Ainsi l'institutionnalisation du secteur permettrait de mieux appliquer les actions de type réglementaires à travers quatre principaux objectifs :

1. Harmonisation des règlements et documents administratifs (un document douanier unique de transit, des procédures communes de contrôle) ;
2. Harmonisation des sanctions et pénalités (charge à l'essieu notamment) ;

3. Réglementation sur l'importation des véhicules d'occasion, Charge à l'essieu;
4. Institution d'un mécanisme de garantie des opérations de transit et Harmonisation de la fiscalité.

La vétusté du parc automobile est un facteur d'évaluation du coût de transport par l'achat des pièces de rechange, l'entretien et réparation du matériel au quotidien. En effet, dans le programme d'amélioration des transports routiers dans les espaces UEMOA et CEDEAO, quatre dispositions ont été prévues pour l'amélioration de la sécurité des transports par la Construction de l'Infrastructure nécessaire à la mise en place :

1. Système d'Information Anticipé sur la Marchandise (SIAM)⁴⁶ ci-dessus ;
2. Système de communication radio ;
3. Plan régional de contrôle routier ;
4. Sensibilisation des usagers de la route.

Ces coûts variables énormes vont porter atteinte à l'entreprise de transport de faire des bénéfices par un déficit des recettes. Il est nécessaire de moderniser l'équipement en renouvelant le parc automobile, limiter l'âge des véhicules importés.

I.1.5. Le Renouvellement du parc automobile

Aujourd'hui, il est impératif voire primordial pour tout Etat qui se veut performant sur le plan mondial, de renouveler son parc automobile en mettant en place une politique de subvention des opérateurs économiques afin de les encourager à l'investissement qui est lourd.

Ainsi le principal problème du transport de marchandises dans le corridor Dakar-Bamako est le vieillissement des véhicules dits gros porteurs. Par exemple la plupart des transporteurs sénégalais ne peuvent pas faire la desserte de marchandises sur l'axe Dakar-Bamako parce que les véhicules

⁴⁶ SIAM : système d'informations anticipées sur la marchandise développé par la CNUCED pour le programme routier 1 de l'UEMOA du 19/11/2003 au Ghana

de ont atteint l'âge alors que les normes admissibles se situent autour de 10 ans.

Plus de 70% des véhicules de transport de marchandises Inter-Etats ont plus de 15 ans d'âge et souvent inaptes à la sécurisation douanière de transit conformément aux principes de base de la Convention TIR.⁴⁷

Fort de ce constat, le Sénégal avait adopté en 2001, la limitation de l'âge des véhicules importés de moins de cinq ans pour les véhicules particuliers et de sept ans pour les gros porteurs, afin de veiller à réduire la pollution dégagée par ces véhicules nocive à la destruction de la couche d'ozone, de sécuriser les populations contre les maladies. Il faut noter que le Mali est en avance par rapport au Sénégal du fait du renouvellement de son parc de gros porteurs avec aujourd'hui pour l'évacuation des importations et exportations des marchandises maliennes en transit au port de Dakar, les camions citernes pour le transport des hydrocarbures.

Cependant, il faut noter une nouvelle mesure prise par le nouveau chef de l'état Sénégalais d'accorder sept ans aux véhicules particuliers alors que les gros porteurs l'âge était fixé au maximum dix ans.

I.1.6. Application du Protocole d'Accord relatif aux transports routiers inters-Etats sur les documents de circulation

L'article 13 du protocole⁴⁸ intitulé documents de circulation des véhicules de transport public constitue un outil fondamental de facilitation du transport routier dont le corridor Dakar-Bamako.

En effet, l'usage de documents dans les opérations de transport de marchandises par route est une obligation pour le transporteur (conducteur). Cependant, le contrôle documentaire constitue une contrainte pour certains conducteurs qui ne respectent pas les textes communautaires car n'ayant pas tous les documents exigibles, et cela encouragerait l'effet des perceptions illicites des corps habillés.

⁴⁷ N'GUESSAN N'GUESSAN, *Amélioration du Transport de Transit en Afrique de l'Ouest*, 2003, p.19

⁴⁸ Protocole d'Accord relatif aux Transports Routiers entre les gouvernements de la République du Mali et du Sénégal, du 2 Avril 1993

Sur les axes routiers inter-Etats, ouverts à la circulation, les conducteurs des véhicules de transport public de marchandises doivent présenter aux agents chargés du contrôle routier, les documents suivants :

1. Un certificat d'immatriculation (Carte Grise) du véhicule ;
2. Un Certificat de visite technique en cours de validité ;
3. Une Autorisation de transport public Inter-Etats (Licence ou carte de transport) ;
4. Une Police d'Assurance couvrant les risques dans l'Etat dont le véhicule n'est pas originaire dont l'assurance CEDEAO ;
5. Un Permis de conduire national en cours de validité (le permis de conduire international n'est pas admis) ;
6. Des documents douaniers concernant les marchandises transportées ;
7. Une Lettre de voiture est enfin délivrée par :
 - L'organisme malien compétent au Sénégal pour les marchandises destinées au Mali et devant transiter par les Ports du Sénégal.
 - L'organisme malien compétent au Mali pour les marchandises exportées par le Mali et devant transiter par les Ports du Sénégal.
 - L'organisme sénégalais compétent pour les marchandises destinées au Mali, en provenance du Sénégal.
 - L'organisme malien compétent pour les marchandises destinées au Sénégal, en provenance du Mali.

Enfin, le respect de ces textes communautaires et conventions établis par les Etats membres constitue un outil de mesure de performance car le transporteur gagnerait en termes de temps, délais et coûts si l'autorité routière joue pleinement son rôle dans la gestion des routes.

I.2. L'Autorité Routière

La problématique de la détérioration des routes dans l'espace de la Communauté Économique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) est toujours d'actualité et nécessite une politique d'entretien et de réhabilitation.

Ce qui fait l'objet de la mise en place de l'Autorité Routière comme Établissement Public à caractère administratif dans chacun des pays frontaliers. Elle est dotée d'une autonomie financière et de la personnalité avec pour mission d'administrer les fonds destinés à l'entretien et contribuer à l'amélioration de la gestion du réseau routier.

Aujourd'hui il est primordial de sensibiliser les usagers de la route, à travers les médias, sur l'intérêt du contrôle et de la réglementation de la charge à l'essieu des véhicules de transport de marchandises à 11,5 tonnes.

Et le problème majeur de ce corridor a trait aux surcharges dues au fait que les poids transportés dépassent de loin les charges autorisées, les eaux de ruissellement réduisant le cycle de vie des routes de 15 ans à 5 ans. En fait, ces déformations constatées sur nos routes sont des signes de fatigue, les délais d'entretien réduits.

C'est pourquoi la route Dakar-Bamako, réalisée en 2003, a déjà fait l'objet d'entretiens et réhabilitation au niveau des deux parties. C'est le cas également du pont de Kayes⁴⁹, dont la dalle, complètement détruite, a été refaite neuve au mois de Mai 2009. Récemment dans le territoire malien environ 400 km de Bamako (dont les cercles de Diéma, Didiéni, Sandre), la route est refaite toute neuve et au Sénégal (l'axe Kaolack-Tambacounda-Kidira). Mais le problème de défaillances de la route est loin d'être résolu dont l'exemple du tronçon Mbour-Kaolack (Sénégal) et Kayes-Lambattra (200km, au Mali) qui sont en très mauvais état et causent plusieurs accidents.

Pour combattre les surcharges dans ce corridor, le gouvernement de la République du Mali a mis en place des postes de pesage/péage pour bien contrôler le PTAC⁵⁰ et PTRAC⁵¹ selon le Règlement 14/2005/CM/UEMOA, et à travers l'autorité routière veille à l'entretien de la route. Tel est le cas du

⁴⁹ Point de presse de l'Autorité Routière, en collaboration avec la Direction Nationale des Routes du Mali et l'AGEROUTE, le 16 Avril 2009

⁵⁰ Poids total autorisé en charge (PTAC) : poids total maximal d'un véhicule chargé pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente.

⁵¹ Poids total roulant autorisé (PTRAC) : poids total maximal d'un ensemble de véhicules pour son utilisation sur la voie publique, déclaré admissible par l'autorité compétente.

Sénégal en 2011 d'avoir réalisé son premier poste de péage et pesage à travers son projet de construction de l'autoroute Dakar-Diamniado.

I.3. Les recommandations pour améliorer le secteur

Notre étude portant sur l'analyse du transport routier de marchandises dans le corridor Dakar-Bamako résulte des problèmes de management dans la chaîne de transport le long du corridor par les différents acteurs, l'inadéquation entre les moyens utilisés et les infrastructures. Le manque de volonté pour l'application des politiques sectorielles communes entre les deux Etats constitue un frein au développement du transport.

Ainsi, pour faire face à la rude concurrence dans le secteur des transports routiers, il est nécessaire voire indispensable de mettre en place des politiques stratégiques pour rendre plus performant le corridor Dakar-Bamako au sein de l'espace CEDEAO. Pour tirer le meilleur pari de cette coopération, des recommandations formulées permettront une prise en charge effective.

Elles s'articulent autour des points suivants :

- Concernant les infrastructures et les équipements mis en place, il s'agit de rénover la vétuste flotte des camions gros porteurs sénégalais en incitant le secteur privé à investir dans des camions dédiés au transport du bétail ; de réhabiliter et de relancer le transport ferroviaire à long terme en reformant la société concessionnaire TRANSRAIL entre autres, construire des Postes de Contrôles Juxtaposés ;
- Pour ce qui est de la réglementation pour la mise en œuvre effective du TRIE unique dans le corridor, il faut mettre en pratique le suivi électronique de tous les véhicules sur le corridor (SSE), l'identification des véhicules de transport inter- Etats par un macaron, la pose de balise sur les véhicules, la réduction des points de contrôle à trois comme prévu dans les textes communautaires, l'organisation d'une campagne de sensibilisation et de vulgarisation des textes régissant les échanges communautaires (traduction des textes dans les différentes langues nationales) ;
- Dans le domaine des procédures administratives, l'amélioration de la fiabilité du système de délivrance et de transmission des documents de transport de

marchandises entre les deux territoires (Kidira-Diboli), la réalisation d'un guichet unique virtuel du commerce et du transport, l'accélération du processus de simplification et d'automatisation des procédures de dédouanement par la diligence dans la connexion entre les systèmes informatiques GAINDE et SYDONIA ;

- L'informatisation du nouveau TIF en vue de permettre aux autorités de disposer à temps réel des statistiques fiables pour la relance du transport ferroviaire qui est un véritable facteur d'aide à la concurrence ;
- Le lancement d'un projet de radio FM communautaire pour l'information des acteurs routiers le long du corridor ;
- Organiser des sessions de formation aux acteurs sur la réglementation communautaire et les textes en vigueur ;
- Rationnaliser les escortes douanières en réduisant sensiblement les frais;
- Éliminer les frais pour suspect obligatoire de 30 000 F à Kayes dont le mode de facturation n'est pas fiable car souvent en cas de panne du scanner le paiement se fait automatiquement sur la base des documents douaniers sans ouvraison du véhicule;
- Rendre opérationnels les Entrepôts du Sénégal au Mali à travers la finalisation des projets de textes révisés, le réaménagement des installations depuis 2006 ;
- Doter la délégation du port de Dakar au Mali de moyens modernes et adéquats pour en faire un hub par rapport aux autres pays ;
- Faire regrouper les entreprises de transport en GIE pour répondre à la forte demande de transport ;
- Création d'un bureau de contrôles juxtaposés sur le corridor financé au besoin sur les ressources des budgets nationaux pour la réhabilitation et l'entretien des infrastructures le long du corridor.
- Pour dernière recommandation pour les difficultés liées aux tracasseries aux postes de contrôle de Kidira et de Diboli, elle consiste à organiser régulièrement des réunions de concertation entre les services de contrôle des deux pays et la mise en place d'un comité de suivi efficace, entre autres ;
- Mettre en pratique la promotion du partenariat public/privé (PPP) par l'implication financière du secteur privé et la tarification de l'usage des infrastructures (Principe utilisateur-payeur) qui relève de plusieurs catégories

d'avantages dont notamment la couverture des coûts et l'orientation de la demande.

I.4. Synthèse de l'analyse des solutions

Notre étude nous a permis de montrer les différents acteurs de la chaîne de transport au niveau du corridor Dakar-Bamako. Ce diagnostic explique la situation actuelle du transit routier sur cet axe. Sur une population de 171 agents, nous avons 87 enquêtés qui ont répondu favorable à l'idée selon laquelle les tracasseries tout au long du corridor constituent les contraintes de la fluidité des échanges.

Dans le cadre du transit routier inter-Etats, les corridors constituent de véritables outils et moyens d'intégration de ces pays hinterlands conduisant aux différents acteurs d'intervenir tout au long de la chaîne de transport.

En effet, si nous prenons le cas des forces de l'ordre public, c'est le secteur où il y'a plus d'incongruités et d'incohérences. Les corps de la gendarmerie, la police, la douane et autres services publics sont les principaux facteurs de tracasseries et pratiques illicites. Les perceptions illicites, les contrôles intempestifs sont de véritables freins au développement du transport dans le corridor Bamako-Dakar qui comptait 37 postes de contrôle dont 1 poste au 100 km pour un temps d'attente de 10 à 15 min au minimum au 1^{er} trimestre 2011.

A cela il faut ajouter les syndicats des transporteurs et les collectivités locales. Ces syndicats perçoivent beaucoup de sommes d'argent du départ à l'arrivée de façon illégale car aucun texte autorisant cela n'est en vigueur. Pour assainir le secteur afin de rentabiliser le transport, il faut l'application des textes et lois mais aussi des sanctions aux personnes et corps concernés.

Conclusion

La communauté internationale en vue d'optimiser les activités commerciales et les transports internationaux, a adopté des conventions internationales de référence édictées par la CNUCED, l'OMI (Office des migrations internationale), le GATT/OMC, le CCI (centre du commerce international), l'ISO (organisation internationale de normalisation), l'IRU (The International Road Transport Union), le CCD (conseil de coopération des douanes). Ainsi la plupart de ces conventions sont transposées dans les lois des pays dont l'acte uniforme de l'OHADA et des espaces communautaires tels que la CEDEAO/UEMOA.

Le transport routier international de marchandises est régi par la convention de Genève 1956 et de textes communautaires érigés appliquent de manière obligatoire des normes et règlements aux différentes parties du contrat. En effet, toute opération de transport international est matérialisée par un contrat international de transport à valeur juridique commune aux parties cocontractantes et que ces dernières ayant des droits et devoirs, sont soumises à des obligations.

Ainsi, un système de transport efficient donne des réponses idoines à la demande des populations en matière de mobilité et d'accessibilité aux territoires enclavés. Il permet entre autres d'éliminer les obstacles physiques ou non, de façonner le territoire, de faciliter l'accès aux opportunités, d'assurer une ouverture vers les autres pays.

A ce titre, il contribue à la réduction de la pauvreté ainsi qu'à la promotion de la croissance et constitue conséquemment un facteur clé d'intégration interne et externe des acteurs.

L'analyse du transport routier de marchandises dans l'espace CEDEAO, particulièrement le corridor Dakar-Bamako nous a permis de comprendre la problématique de ce secteur en termes d'infrastructures et les moyens pour répondre aux exigences en phase d'évolution du commerce international.

S'agissant des pays de l'hinterland dont le Mali, pour survivre et accroître leurs échanges à l'international, doit axer son investissement sur les équipements de transport. Le Mali dépend de ses corridors (8) de transit pour

accéder à ses installations dans les ports de transit (Entrepôts du Mali) et répondre aux défis de compétitivité de son commerce extérieur. Ainsi le corridor Dakar-Bamako est un véritable facteur d'intégration, de développement socio-économique pour ces pays, du fait des statistiques citées au niveau de notre analyse pour chaque année et de l'important rôle que jouent les différents acteurs de la chaîne de transport.

L'impact de ce corridor sur les pays respectifs est lié au développement des secteurs économique, environnemental, politique etc. Il s'exprime par le déplacement des populations tout au long du corridor, la construction d'écoles, de forages, dispensaires, le reboisement d'une ceinture verte, l'implantation des infrastructures dont des gares routières, la perception des taxes par les collectivités locales pour le développement de la commune.

Cependant, malgré sa situation géographique, l'impact économique du chemin de fer, des difficultés d'ordre juridique, matériel, infrastructurel, constituent un frein pour l'émergence du corridor face aux concurrents. Les moyens de transports sont obsolètes du fait du vieillissement du parc automobile de gros porteurs du Sénégal et du surdimensionnement des camions maliens qui dénaturent la route.

Les ports secs marquent les points de départ du fret des pays sans façade maritime quant aux ports maritimes ou d'embarquement de ses marchandises vers d'autres destinations constituent des points de destination et vis-versa. Dans ces points de départ, commence l'application de la législation en vigueur selon les conventions et que toutes les formalités doivent être accomplies pour permettre aux opérateurs économiques d'effectuer le transit de leurs marchandises. Mais il faut noter que la lenteur de la procédure est liée à la répétition des formalités douanières, aux multiples points de contrôle sur le corridor, aux tracasseries routières etc.

Aujourd'hui le principal problème du corridor Dakar-Bamako est le manque d'harmonisation et d'uniformisation des services compétents pour une gestion équitable et partagée des différentes tâches. Aussi le TRIE qui n'est toujours pas effectif sur cet axe favorise les tracasseries par le nombre élevé de

documents exigibles, les pots de vin perçus illégalement par les corps de la police, douane, gendarmerie, les syndicats des transporteurs.

Enfin, la route longtemps considérée comme un puissant facteur de développement économique et social, sa conception nécessite une adaptation au contexte local en faisant appel aux techniques modernes de dimensionnement et de recherche des moyens financiers et techniques pour pérenniser les acquis en se basant sur la promotion réelle du partenariat public-privé (PPP).

Références bibliographiques :

- D. CHEVALIER, F. DUPLIER, *Le transport : gérer les opérations de transport de marchandises à l'international*, Nouvelle Éditions FOUCHER, Vanves, 2004. pp.180 à 189.
- F. PEYREL, *Le transport routier de marchandises, réglementation et exploitation*, Canada (Québec), Gaëtan Morin Éditeur, 1999, 187 p.
- N'GUESSAN N'GUESSAN, *La Problématique de la gestion intégrée des corridors en Afrique Subsaharienne*, Mai 2003.
- P. ROBERT, *Dictionnaire Le Robert*, Paris, 1970
- *Le Larousse Maxipoche*, Edition 2007, p.426
- MENSUEL ECO REUSSIR, *Le magazine du business*, N°63, Février 2012, Issn 0850 7236, pp. 18-24, 30-32, 63.
- *La revue des Douanes du Mali*, Edition Direction Générale des Douanes du Mali, Septembre 2008, N°3, 26 p.
- *Rapport d'Activités 2010*, Port autonome de Dakar.
- *Rapport d'Activités 2011*, Douanes du Mali au Sénégal.
- *Rapport d'activités 2011*- bulletins de trafics des EMASE
- Rapport du Séminaire International sur la fluidité et les encombrements des Transports Terrestres : *Présentation de la politique et le système de transport routier de marchandises au sein de l'UEMOA*, Ouagadougou, 13-14-15 juin 2005.

Webographie:

www.douanes.gov.ml

www.portdakar.sn

www.memoireonline.com

www.douanes.sn

LISTE DES ANNEXES :

<u>Annexe A</u> : Expéditions vers le Mali des marchandises en tonnes et pourcentage par mode de transport.....	II
<u>Annexe B</u> : Évolution des Exportations diverses et du Coton par route en provenance du Mali.	III
<u>Annexe C</u> : Exportation par route du bétail à partir du Mali.....	IV
<u>Annexe D</u> : Trafic annuel de conteneurs (20'&40') par mois.....	V
<u>Annexe E</u> : Évolution du trafic de marchandises du Mali 2010-2011	VI
<u>Annexe F</u> : Trafic détaillé des Exportations vers le MALI en tonnes	VII
<u>Annexe G</u> : Cartographie des pratiques anormales dans le corridor	VIII
<u>Annexe H</u> : Questionnaire	IX
<u>Annexe I</u> : Questionnaire.....	X

Annexe A: Expéditions vers le Mali des marchandises en tonnes et pourcentage par mode de transport.

MODE DE TRANSPOR T	Poids des expéditions		Pourcentage	
	2011	2010	2011	2010
ROUTE	2.050.257	1.678.871	90	86
FER	206.356	245.830	10	14
TOTAL	2.256.613	1.924.701	100	100

Source : Rapport annuel d'activités Douane Malienne, 2011

Annexe B: Évolution des Exportations diverses et du Coton par route en provenance du Mali

Désignations	2011	2010	Hausse
Exportations	52.322 T	20.628 T.	153 %
Coton	66.258 T	30.514 T.	117 %
TOTAL	118.580	51.142 T.	270 %

Source : Rapport annuel d'activités Douane malienne 2011

Annexe C : Exportation par route du bétail à partir du Mali

BETAIL	2011	2010	%
Bovins/Têtes	61.050	38.730	58%
Ovins+caprins	75.564	78.733	- 4%
TOTAL	136.614	117463	54%

Source : Bulletins de stockages et trafics (EMASE) 2011

Annexe D : Trafic de conteneurs par mois sur l'axe Dakar-Bamako

MOYEN DE TRANSPORT/ MOIS	TRANSPORT DE TC PAR ROUTE				NBRE TOTAL 20"&40"	TOTAL POIDS
	TC 20"		TC 40"			
	NBRE	POIDS	NBRE	POIDS		
JANVIER	592	13 315	241	4 069	833	17 384
FÉVRIER	490	9 824	248	3 867	738	13 691
MARS	509	10 597	336	4 816	845	15 413
AVRIL	499	11 268	363	5 839	862	17 107
MAI	519	12 560	286	4 329	805	16 889
JUIN	490	9 257	277	3 164	767	12 421
JUILLET	491	8 406	247	5 392	738	13 798
AOÛT	359	8 191	273	3 605	632	11 796
SEPTEMBRE	547	10 346	347	5 404	894	15 750
OCTOBRE	558	8 304	343	3 256	901	11 560
NOVEMBRE	648	1 107	431	5 504	1079	6 611
DÉCEMBRE	812	13 265	423	5 310	1235	18 575
TOTAL 2011	6514	116 440	3847	54 555	10329	170 995
TOTAL 2010	5 498	131 219	2 872	44 806	14 887	306 176

Source : Rapport Annuel d'activités de la Douane Sénégalaise 2011

Annexe E : Évolution du trafic de marchandises du Mali

ANNEES	2010	2011
TRAFIC GLOBAL (tonne)	1 730 016	2 168 837
IMPORTATIONS (T.)	1 678 873	2 050 257
EXPORTATIONS (T.)	20 628	52 322
EXPORTATIONS Outre Mer	30 515	66 258

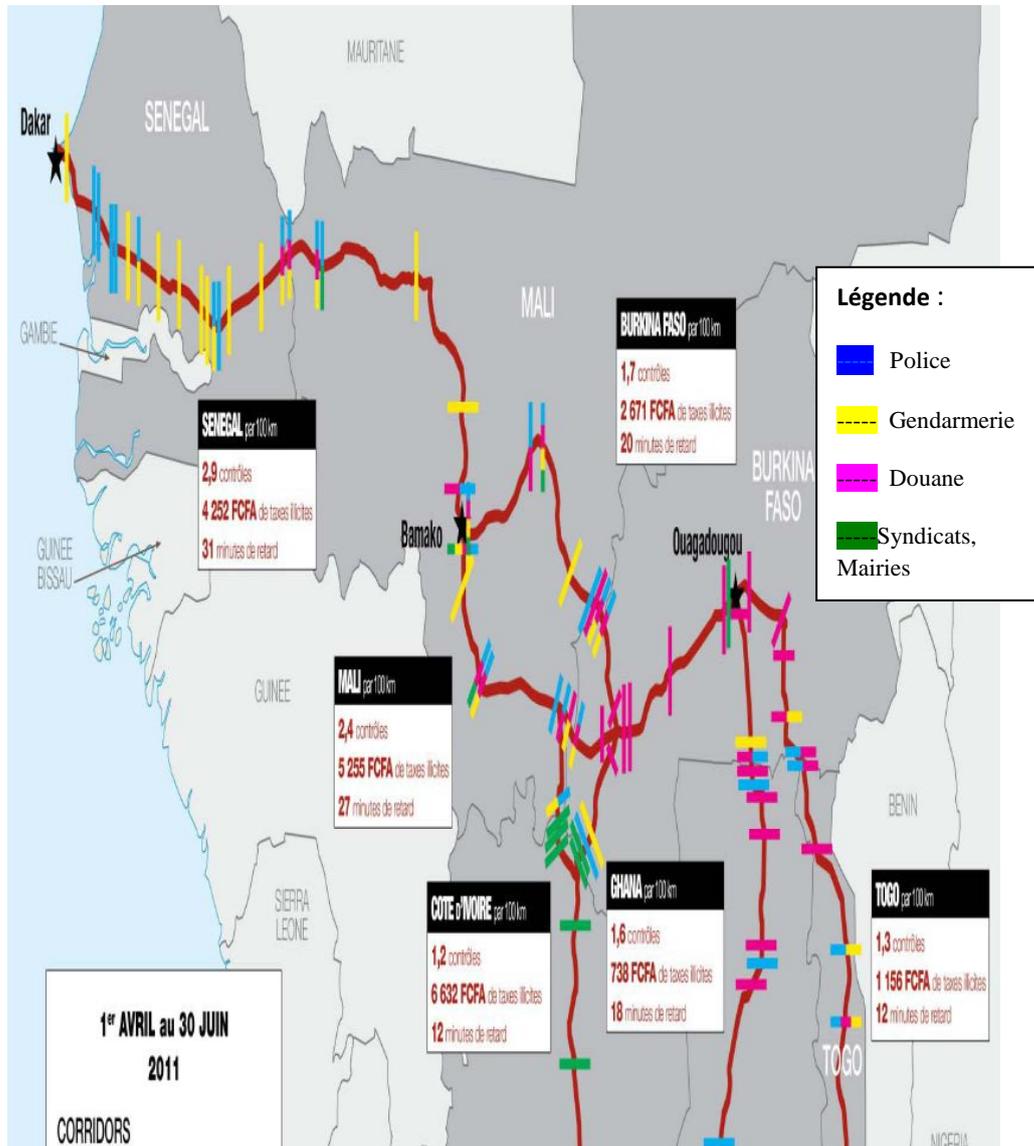
Source : Rapport annuel d'activités de la Douane malienne 2011

Annexe F: Trafic détaillé des Exportations vers le Mali (tonnes)

ANNEES	2010	2011
DEBARQUEMENT (destination du Mali)	543 939	527 657
HYDROCARBURES	332 515	386 722
CAMIONS & ENGINS L. (nombre)	1 471	2 243
VEHICULES LEGERS (nombre)	17 560	7 940
ACHATS LOCAUX	1 320 826	971 943
TRAFIC CONTENEURS (POIDS)	306 176	248 098
TRAFIC CONTENEURS (TEU)	20 705	15 162

Source : Bulletins de stockages et trafics EMASE 2011

Annexe G : Cartographie des pratiques anormales dans le corridor



Source : Observatoire des Pratiques Anormales 1er avril – 30 juin 2011

Annexe H : Questionnaire

Nom et Prénom (facultatif).....

Entreprise.....

Domaine d'Activité

**Identification des problèmes liés au transport en transit sur le corridor
Dakar-Bamako**

Quels sont les corridors de l'espace CEDEAO ?

Quel (s) corridor (s) que vous empruntez pour effectuer vos transactions ?.....

Quels sont les motifs de ces (ce) choix ?.....

Quels sont les problèmes que vous rencontrez récemment sur ce (ces) tronçon
(s) ?

Ont-ils un lien avec les infrastructures de transport ? Non Oui

Expliquez.....

.....

Entravent-ils à vos activités ? Non Oui

Expliquez.....

.....

Pensez-vous que des infrastructures modernes de transport terrestre
performant permettront de réduire les coûts de transport en transit ? Oui

Non

Selon vous quelles sont les solutions ?.....

.....

Annexe I : Questionnaire

Nom et Prénom (facultatif).....

Responsabilité.....

Identification des problèmes liés au transport sur le corridor Dakar-Bamako

Quels sont les problèmes de transport en transit sur ce corridor notamment par ordre d'importance de 1 à 6?

Manque d'infrastructures de transport Tracasseries routières Pas d'harmonisation des documents de transports Absence de politique d'intégration Non application du transit routier inter-Etats Coûts de transport élevés le long du corridor

Si autres, citez.....

Selon vous, quels sont les moyens pour atténuer les problèmes du transport routier de marchandises dans le corridor Dakar-Bamako par ordre d'importance de 1 à 4 ?

Construction des Entrepôts pour la collecte du fret Harmonisation et simplification des procédures pour le transit Amélioration et réhabilitation des infrastructures de transport Réglementation et modernisation des moyens de transport

Si autres, citez.....

Pensez-vous que les ENSEMA et le port autonome de Dakar à Bamako contribuent au désenclavement du Mali ? Non Oui

Comment ? Expliquez

Quels sont les contraintes pour leurs mises en œuvre effectives de ces infrastructures ? Non Oui

Citer les en plus des causes.....

Quelles sont les solutions pour rendre performant le transport en transit dans le corridor Dakar-Bamako ?

Table des matières

Dédicaces	i
Remerciements	ii
Sommaire	iii
Liste des tableaux et diagrammes.....	iv
Liste des signes et abréviations	v
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE : Le cadre théorique et méthodologique	
Chapitre I : Cadre théorique	4
I.1. Problématique	4
I.1.1. Les questions de recherche	5
I.1.2. Les objectifs de recherche.....	5
I.1.2.1. L'objectif général.....	6
I.1.2.2. Les objectifs spécifiques	6
I.1.3. Les hypothèses de recherche.....	7
I.1.4. Les indicateurs de recherche	8
I.1.5. La pertinence du sujet	8
I.1.6. La Revue critique de la littérature	10
Chapitre II : Le cadre méthodologique	12
II. 1. La méthodologie de recherche.....	12
II.1.1. Les instruments de collecte des données	12
II.1.2. L'échantillonnage	13
II.2. Les techniques des données ou mesures.....	13

II.3. La clarification des concepts	13
II.4. Les difficultés rencontrées	14

DEUXIEME PARTIE : L'état descriptif du corridor

Chapitre I : La situation actuelle du corridor	15
I.1. Les principaux acteurs et leurs rôles dans la gestion du corridor	16
I.1.1. Le port autonome de Dakar et son rôle dans la gestion du corridor	16
I.1.2. Les postes juxtaposés de la Douane et leurs rôles dans la gestion du corridor.....	17
I.1.3. La Police et son rôle dans la gestion du corridor	21
I.1.4. La gendarmerie et son rôle dans la gestion du corridor	21
I.1.5. Les collectivités locales et leurs rôles dans la gestion du corridor	22
I.1.6. Les eaux et forêts et leurs rôles dans la gestion du corridor	22
I.2. Les Entrepôts du Mali au Sénégal (EMASE)	23
I.2.1. Le statut et création des EMASE	23
I.2.2. Les missions des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor	24
I.2.3. Les infrastructures des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor.....	25
I.2.4. Les ressources des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor	26
I.2.5. Les activités des EMASE et leurs rôles dans la gestion du corridor	27
I.2.6. L'organisation et fonctionnement des EMASE	27
I.3. Le Cadre Juridique Des Pays Sans Façade Maritime	29
I.3.1. Les Conventions Internationales pour la facilitation du commerce.....	29
I.3.1.1. La Convention Internationale relative au Commerce des Etats sans façade maritime, New York le 08 Juillet 1965	29
I.3.1.2. La Convention sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, la Convention de Kyoto 1973	30

I.3.2. Les accords bilatéraux entre le Sénégal et le Mali.....	30
I.3.3. Les Entrepôts du Sénégal au Mali et leurs rôles dans la gestion du corridor	31
I.3.3.1. Le rôle des ENSEMA dans la sous-région	31
I.3.3.2. Les infrastructures des ENSEMA et leurs rôles dans la gestion du corridor...31	
I.4. Le Conseil Sénégalais des Chargeurs (CO.SE.C).....	33
I.5. Le Conseil Malien des Chargeurs (C.M.C)	34
I.6. Les Infrastructures de transport	35
Chapitre II: Les mouvements du trafic de marchandises sur le corridor	37
II.1. Le transit inter-Etats	37
II.2. Le coût du fret sur le corridor	38
II.3. Le trafic des exportations à destination et en provenance du Mali	39
Histogramme N°1: Expéditions vers le Mali des marchandises en volume et pourcentage par mode de transport	40
Tableau N°2: Évolution des Exportations diverses et du Coton par route en provenance du Mali	42
Histogramme N°3 : Exportation du bétail à partir du Mali.....	43
Histogramme N°4 : Trafic de conteneurs par mois sur le corridor	44
Histogramme N°5 : Évolution du trafic de marchandises du Mali 2010-2011	45
Histogramme N°6 : Trafic détaillé des Exportations vers le Mali 2010-2011	47
II.4. Le Principe de la Répartition du Fret Routier.....	49
TROISIEME PARTIE : Analyse du transport International et inter-Etats de marchandises	
Chapitre I: Le contrat de transport routier international	51

I.1. Champs d'application de la convention relative au contrat de transport routier international (CMR)	52
I.2. Acteurs concernés par la CMR	52
I.3. Assurance CMR	52
I.4. Les Conventions TIE et TRIE dans l'espace CEDEAO	53
I.5. Acte Uniforme de l'OHADA relatif au contrat de transport de marchandises par route	55
Chapitre II : Les contraintes empêchant la libre circulation des biens et des personnes sur le corridor Dakar-Bamako.....	58
II.1. Le cloisonnement, un frein à l'intégration inter-Etats	60
II.2. Les problèmes de fluidité du corridor Dakar-Bamako	61
QUATRIEME PARTIE : Solutions pour l'amélioration de la situation	
Chapitre I : Programme de facilitation des transports et transit routiers inter-états.....	62
I.1.1. L'implantation des postes de contrôles juxtaposés aux frontières.....	62
I.1.2. L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA).....	63
I.1.3. Le suivi automatique des véhicules le long du corridor	64
I.1.4. Mesures de sécurité, sûreté, et modernisation du matériel pour le transport des marchandises	65
I.1.5. Le Renouvellement du parc automobile	66
I.1.6. Application du Protocole d'accord relatif aux transports routiers inters-Etats sur les documents de circulation.....	67
I.2. L'Autorité Routière.....	68
I.3. Les recommandations pour améliorer le secteur	70
I.4. Synthèse de l'analyse des solutions	7
Conclusion.....	73