

**MINISTRE DE L' EQUIPEMENT  
ET DES TRANSPORTS**

**DIRECTION NATIONALE DES TRANS-  
PORTS TERRESTRES, FLUVIAUX ET  
MARITIMES**

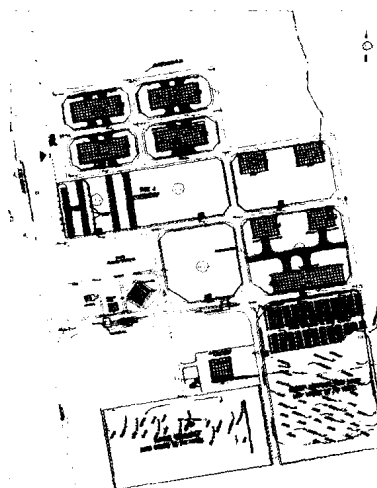
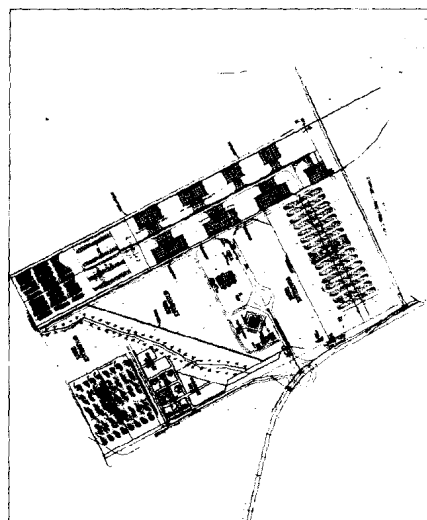
**REPUBLICQUE DUMA U**  
*UN PEUPLE -UN BUT " UNE FOI*



# **PROJET DE CONSTRUCTION DES PORTS SECS DE KAYES ET SIKASSO**

## **ETUDE ECONOMIQUE ET INSTITUTIONNELLE**

VERSION PROMSOIRE



**GROUPEMENT SETADE / AFRIQUE ARCHI**



**SOCIETE D'ETUDES ET D'ASSISTANCE POUR LE  
DEVELOPPEMENT**

**MAGNAMBOUGOU FASO - KANU, BAMAKO - M A U**  
BP E 695 TEL./FAX (+223) 220 52 30 1 CELL (+223) 672 53 92  
Email [setade@afribone.net ml](mailto:setade@afribone.net.ml)



**OUAGADOUGOU - BURKINA FASO**  
01 BP 2726 OUAGADOUGOU  
T u . (+226) 50 30 87 31 1 Fax.(+226) 50 30 37 41  
Email . [afriquearchi@liptimfor.bf](mailto:afriquearchi@liptimfor.bf)

## SOMMAIRE

RÉSUMÉ.....	6
INTRODUCTION .....	9
OBJET DE L'ETUDE : .....	9
PREMIÈRE PARTIE : .....	13
ASPECTS INSTITUTIONNELS REGLEMENTAIRES ET ECONOMIQUES .....	13
1. LES ASPECTS INSTITUTIONNELS DU TRANSIT ET DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX .....	14
1.1. <i>Le cadre réglementaire des transports et du commerce de transit</i> .....	14
1.2. <i>Le cadre institutionnel des transports terrestres et du transit</i> .....	18
1.3. <i>Le programme sous-régional de facilitation des transports et de transit</i> .....	20
2. LE CADRE LOGISTIQUE DU TRANSPORT ET DU TRANSIT INTERNATIONAL .....	22
2.1. <i>Les ports d'attache du Mali</i> .....	22
2.2. <i>Les entrepôts du Mali</i> .....	22
2.3. <i>Les corridors</i> .....	24
2.4 <i>Les parkings et dépôts intérieurs</i> .....	26
3- LES ECHANGES INTERNATIONAUX DU MALI .....	29
3.1 = <i>La répartition des échanges suivant les corridors</i> = .....	29
3.2. <i>La structure des flux des échanges internationaux du Mali</i> = .....	30
3.3. <i>La compétitivité des corridors de transport et de transit</i> .....	32
4- PERTINENCE DES PORTS SECS POUR LE COMMERCE INTERNATIONAL DU MALI.....	39
4.1. <i>Définitions d'un port sec ou « Inland Clearance Depot » (ICD)</i> = .....	39
4.2- <i>La pertinence du port sec pour le commerce extérieur du Mali</i> = .....	45
5- LES PERCEPTIONS ET ATTENTES DES INTERVENANTS DES TRANSPORTS AU MALI : .....	52
5.1. <i>Les chargeurs</i> = .....	53
5.2. <i>Les transporteurs</i> = .....	53
5.3. <i>Les Administrations</i> = .....	53
5.4. <i>Les interprofessionnels</i> = .....	54
5.5- <i>Les opérateurs financiers</i> .....	54
6 _ LES FORMES DE FINANCEMENT ET DE GESTION DES PORTS SECS.....	55
6.1 _ <i>Financement et gestion des infrastructures de transport</i> .....	55
DEUXIÈME PARTIE : .....	59
LE PORT SEC DE KAYES.....	59
1- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PORT SEC DE KAYES/AMBIDEDI .....	60
1.1 = <i>Critères de choix de la localisation</i> .....	60
1.2. <i>Le descriptif technique sommaire des aménagements du port sec</i> .....	60
2. LES ASPECTS ORGANISATIONNELS ET JURIDIQUES.....	65
2.1. <i>Forme juridique de la société</i> .....	65
2.2. <i>La composition de l'équipe de gestion</i> .....	65

2.3. <i>La participation des autres intervenants</i> .....	66
2.4. <i>Les normes de consfruction du port sec</i> .....	67
3. <b>LES COUTS DES AMENAGEMENTS ET DES EQUIPEMENTS</b> .....	6.8
3.1. <i>Le coût des <b>bâtiments</b></i> .....	68
3.2. <i>Le coût des bâtiments d'entreposage et de maintenance</i> .....	69
3.3. <i>Le coût des voiries et des parkings</i> .....	69
3.4. <i>Le coût des raccordements à la voir ferrée</i> .....	69
3.5. <i>Le coût du réseau d'évacuation des eaux pluviales</i> .....	69
3.6. <i>Le coût de l'électricité et des équipements électriques</i> .....	70
3.7. <i>Le coût du réseau de téléphonie interne</i> .....	70
3.8. <i>Le coût des équipements</i> .....	70
3.9. <i>L'adduction d'eau potable et la sécurité incendie</i> .....	70
3.10. <i>Mesures <b>environnementales</b></i> .....	71
3.11. <i>Récapitulatif des coûts</i> .....	71
4. <b>SCHEMA DE FINANCEMENT DU PROJET ET REGIME FISCAL</b> .....	72
4.1. <i>Besoin en fonds de roulement initial</i> .....	72
4.2. <i>Subvention de l'<b>Etat</b></i> .....	72
4.3. <i>Apport des actionnaires</i> .....	72
4.4. <i>Emprunt</i> .....	72
4.5. <i>Régime fiscal</i> .....	73
5. <b>L'ANALYSE DES CHARGES D'EXPLOITATION</b> .....	74
5.1. <i>Les salaires et charges sociales du personnel</i> .....	74
5.2. <i>Les charges diverses</i> .....	74
5.3. <i>Les charges d'exploitation</i> .....	75
5.4. <i>Les charges indirectes</i> .....	75
6. <b>LES RECETTES DU PORT SEC</b> .....	76
6.1. <i>Détermination des postes de recettes</i> .....	76
6.2. <i>Estimation des recettes annuelles</i> .....	77
7. <b>CALCUL DE LA RENTABILITE FINANCIERE</b> .....	79
7.1. <i><b>Comptes</b> d'exploitation prévisionnelle de base</i> .....	79
7.2. <i>Calcul du taux rentabilité interne (TRI)</i> .....	79
7.3. <i>Analyse de sensibilité</i> .....	80
<b>TROISIÈME PARTIE</b> :.....	82
<b>LE PORT SEC DE SIKASSO</b> .....	82
1- <b>DESCRIPTION SOMMAIRE DU PORT SEC DE SIKASSO</b> .....	83
1.1 : <i>Critères de <b>choix</b> de la <b>localisation</b></i> .....	83
1.2. <i>Le descriptif technique <b>sommaire</b> des aménagements du port sec</i> .....	83
2. <b>ASPECTS ORGANISATIONNELS ET JURIDIQUES</b> .....	87

2.1. <i>Forme juridique de la société</i> .....	87
2.2. <i>Composition de l'équipe de gestion</i> .....	87
2.3. <i>Participation des intervenants</i> .....	88
2.4. <i>Les normes de construction du port sec</i> .....	89
<b>3. LES COÛTS DES AMENAGEMENTS ET DES EQUIPEMENTS</b> .....	<b>90</b>
3.1. <i>Le coût des bâtiments</i> .....	90
3.2. <i>Le coût des bâtiments d'entreposage et de maintenance</i> .....	90
3.3. <i>Le coût des voiries et des parkings</i> .....	90
3.4. <i>Le coût du réseau d'évacuation des eaux pluviales</i> .....	91
3.5. <i>Le coût de l'électricité et des équipements électriques</i> .....	91
3.6. <i>Le coût du réseau de téléphonie interne</i> .....	91
3.7. <i>Le coût des équipements</i> .....	91
3.8. <i>L'adduction d'eau potable et la sécurité incendie</i> .....	91
3.9. <i>Mesures environnementales</i> .....	92
3.10. <i>Récapitulatif des coûts</i> .....	92
<b>4. SCHEMA DE FINANCEMENT DU PROJET</b> .....	<b>93</b>
4.1. <i>Besoin en fonds de roulement initial</i> .....	93
4.2. <i>Subvention de l'Etat</i> .....	93
4.3. <i>Apport des actionnaires</i> .....	93
4.4. <i>Emprunt</i> .....	93
4.5. <i>Régime fiscal</i> .....	93
<b>5. L'ANALYSE DES CHARGES D'EXPLOITATION</b> .....	<b>94</b>
5.1. <i>Les salaires et charges sociales du personnel</i> .....	94
5.2. <i>Les charges diverses</i> .....	95
5.3. <i>Les charges indirectes</i> .....	95
<b>6. LES RECETTES DU PORT SEC</b> .....	<b>96</b>
6.1. <i>Détermination des postes de recettes</i> .....	96
6.2. <i>Estimation des recettes annuelles</i> .....	97
<b>7. CALCUL DE RENTABILITE DU PORT SEC DE SIKASSO</b> .....	<b>98</b>
7.1. <i>Comptes d'exploitation prévisionnelle de base</i> .....	98
7.2. <i>Calcul du taux rentabilité interne (TRI)</i> .....	99
7.3. <i>Analyse de sensibilité</i> .....	100
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>101</b>
<b>ANNEXES</b> .....	<b>103</b>

**LISTE DES PERSONNES RENCONTREES**

Djibril Tall :	Directeur National DNTTMF
Malick Kassé :	Directeur Etudes DNTTMF
Salihou Guirou	Conseil Malien des Chargeurs
Modibo Keita :	Directeur GDCM
Abdoulaye Niang	Représentant Ste de Manutention Maritime et Progrosa
Harouna Touré	Adjoint Directeur Commercial CMDT
Kalifa Doumbia	Chef Service Export CMDT
Modibo Maiga	Directeur Législation Douanes Maliennes
Ishrash Ag Mohamed	Direction législation Douanes Maliennes
Abdramane Ly	Direction Législation Douanes Maliennes
Issa Kondo	Chef d'Exploitation ONAP
Idrissa H Diallo	Chef Dépôt Faladié ONAP
Fabrice Ture	Directeur Commercial SDV Mali
Mohamed Lamine Diop	Responsable transit SDV Mali
Mariam Dolo Coulibaly	Chef Division Statistique EMASE Dakar
Amadou Ndiaye	Directeur Commercial Port Autonome de Dakar
Gonar Ndior	Directeur des Infrastructures et de la Logistique du PAD
Mamoutou Traoré	P D G de la S <sup>té</sup> N <sup>lle</sup> de Transit et de Transport (SNTT) Dakar
Moriba Koné	OMVS Bamako
Maharnadou Sall	Directeur EMAGHA Tema
Fatournata C Keïta Diarra	Directrice EMACI Abidjan
Germaine Samaké Sylla	Chef Service Administratif et Financier EMACI Abidjan
Bintou Diaw Yozan	Chef Bureau contrôle Sécurité EMACI Abidjan
Djédjé Gnakalé :	Directeur Commercial et Marketing Port Autonome Abidjan
Théophile Affro	DA/CT-GP Port Autonome d'Abidjan
Sié Hien	DSA Port Autonome Abidjan
Séry Drepoba Léandre	DMIE Port Autonome Abidjan
Alfred Echimane	DCM Port Autonome Abidjan

## ABREVIATIONS ET ACRONYMES

BAE :	Bon A Enlever
CEDEAO :	Communauté Economique et Douanière des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CMEAOC	Conférence Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
CMTR :	Conseil Malien des transporteurs Routiers
CMTD :	Compagnie Malienne pour le Développement du Textile
COSEC :	Conseil sénégalais des Chargeurs
DNTTMF :	Direction Nationale des Transports Terrestres Maritimes et Fluviaux
DNR :	Direction nationale des Routes
EMACI :	Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire
EMAGUI :	Entrepôts Maliens au Ghana
EMAMAU	Entrepôts Maliens en Mauritanie
EMASE :	Entrepôts Maliens au Sénégal
EMATO :	Entrepôts Maliens au Togo
EVP:	Equivalent Vingt Pieds (TEU)
GPHA:	Ghana Ports and Harbours Authority
OMAOC :	Organisation Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du centre
OMVS :	Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Sénégal
PAA :	Port Autonome d'Abidjan
BAD :	Port Autonome de Dakar
PAL :	Port Autonome de Lomé
SIAM :	Système d'Information Anticipé sur la Marchandise
SONAM :	Société Navale du Mali
TRIE :	Transit Routier Inter – Etat
TRI :	Taux de Rentabilité Interne
VAN :	Valeur Actuelle Nette ou Bilan Actualisé
UEMOA :	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

## RÉSUMÉ

Pays sans façade maritime, l'atténuation des effets négatifs de cet enclavement du Mali est un **axe** majeur de la politique des transports. Après la création des Entrepôts Maliens dans les principaux ports d'attache du commerce extérieur du Mali, le moment est venu de relever un nouveau défi qui consiste à renforcer les infrastructures qui permettront d'accroître l'efficacité de la chaîne logistique de l'acheminement des marchandises entre le Mali et le reste du Monde.

Face aux mutations profondes du commerce international caractérisées par la forte croissance des économies asiatiques, l'augmentation de la taille des navires et la poursuite inéluctable de la conteneurisation, les entrepôts maliens dans les ports d'attache ne pourront plus résoudre tous les problèmes de transport et de transit du Mali.

La création des ports secs qui sont des « plateformes logistiques » sur le territoire national ou s'exerce pleinement l'Autorité Publique semble être une réponse adéquate aux mutations qui vont naturellement provoquer l'engorgement des ports d'attache. Les ports secs sont en effet des stations douanières intérieures qui faciliteront le stockage, le conditionnement et la distribution sous douane de produits stratégiques pour l'économie nationale tant à l'import qu'à l'export.

La mise en place d'un tel outil logistique qui permet d'éviter toutes les barrières douanières classiques n'est possible qu'à la condition qu'elle soit sous tendue par une base juridique solide.

Ce cadre réglementaire international existe et il a été signé par le Mali et de ses voisins. Les principales conventions de cette base juridique sont :

- La Convention de New York du 8 juillet 1965 qui garantit le droit au libre accès à la mer aux pays enclavés,
- La Convention Fal de l'organisation Maritime Internationale visant à faciliter le commerce international,
- La Convention de Genève du 6 avril 1974 relative au code de conduite des conférences maritimes qui marque le principe de la participation de chaque Etat au trafic maritime généré par son commerce international,
- Le système d'information anticipé sur la marchandise (SIAM) qui vise à améliorer l'efficacité des transports terrestres,
- Les Conventions et Accords de l'OMAOA visant à défendre les activités portuaires de pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.
- Les Conventions et Accords de la CDEAO et de l'UEMOA dont le « Programme de Facilitation des Transports » est un pilier essentiel.

Les Ports secs de Sikasso et de Kayes viennent renforcer un cadre logistique qui est constitué par : les Ports d'attache, les Entrepôts Maliens dans ces Ports, les corridors routiers ou ferroviaires, et les parkings et dépôts intérieurs (Faladié, Korofina, Kati).

Les ports secs sont sans doute le chaînon manquant du commerce extérieur du Mali car ils permettent de réduire :

- Les pénalités d'entreposage liées au retard dans la transmission des documents commerciaux,
- Les frais d'assurance du post acheminement car le transbordement est couvert d'une assurance de bout en bout,
- Les frais d'entreposage car les marchandises passent simplement à l'Ecor pour visite d'identification à quai avant le réacheminement.

Un des grands avantages des ports secs est sans nul doute la sécurisation des recettes douanières de l'Etat car les marchandises qui ne sont pas mises à la consommation se retrouveront de moins en moins dans des entrepôts fictifs qui seront en dehors de l'enceinte du port sec.

Les ports secs sont des investissements relativement coûteux dont la réalisation est faite de plus en plus dans le cadre de PPP (Partenariat Public Privé).

Le mode de gestion qui découle de cette forme de financement est la concession du service public à une entreprise privée ayant les compétences techniques nécessaires pour rentabiliser l'investissement.

La réalisation du Port Sec de Kayes est estimée à 10 milliards et 61 millions de francs CFA environ. La mise en service de l'investissement est prévue deux ans après le début des travaux.

L'étude de la rentabilité financière du projet sur la base d'un taux d'actualisation de 8% (taux d'intérêt du prêt) montre qu'il dégage

- une VAN (bilan actualisé) positive d'une Valeur Actualisée de 8 882 083 458 FCFA
- et un TRI (Taux de Rentabilité Interne) de 16,2%.

Les tests de sensibilité sont également positifs car :

- Une augmentation du coût de l'investissement de 20% ramène le TRI à 13,69% et la VAN à 6 971 127 831 FCFA,
- Une baisse des recettes de 20% donnent un TRI de 13,51% et une VAN de 5 194 711 FCFA et
- L'effet combiné des deux hypothèses précédentes donne un TRI de 10,87% et une VAN de 3 283 755 513 FCFA.

Le port sec de Sikasso est moins coûteux à cause de la disponibilité du réseau électrique de EDM, il est estimé à 9 220 621 958 FCFA.

L'analyse de sa rentabilité financière après 20 ans de concession et à un taux d'actualisation de 8% montre que le projet est rentable et qu'il est opportun de le réaliser. Les indicateurs de rentabilité sont les suivants :

- TRI : 22,75% et  
VAN : 15 504 140 891 FCFA.

Les analyses de sensibilité donnent également des résultats satisfaisants qui sont :

- Augmentation du coût de l'aménagement de 20% : Le TRI est de 19,43% et la VAN de 13 721 538 518 FCFA,
- Diminution des recettes de 20% : le TRI est de 18,74% et la VAN de 10 620 710 339 FCFA,
- Augmentation du coût et diminution des recettes de 20% : le TRI est de 15,85% et la VAN de 8 838 107 966 FCFA

Ces résultats montrent que les projets de ports secs seront une bonne opportunité financière pour les actionnaires qui engageront leurs capitaux dans l'activité.

Pour l'Etat malien, il s'agira non seulement de sécuriser ses recettes douanières, mais également de maîtriser l'approvisionnement des populations en produits de première nécessité par la possibilité de se mettre à l'abri des contingences extérieures en assurant les moyens de stockage sur son propre territoire.

Enfin les ports secs sont un formidable instrument de relance des exportations des fruits et légumes à cause des possibilités offertes par les chambres froides et la réduction des délais d'acheminement des denrées périssables.

A terme il faut penser à créer un port sec sur chaque corridor pour éviter les détournements de trafic qui ne sont pas motivés par une logique économique.

## **INTRODUCTION**

---

### **Objet de l'étude :**

Le Mali est un pays continental, fortement dépendant de ses échanges avec l'extérieur, en particuliers de ces échanges avec les pays européens et asiatiques. Limité au nord par le désert du Sahara, l'essentiel des échanges internationaux se fait par les corridors terrestres de l'ouest et du sud, le transport aérien n'intervenant que pour moins de 3%.

Dans un tel contexte la pérennisation de la croissance économique passe naturellement par la sécurisation des corridors qui se trouvent confrontés, non seulement aux aléas naturels, aux contraintes techniques et politiques mais aussi à la sclérose structurelle et fonctionnelle du système des transports. Pour atteindre ses objectifs de croissance, donc de réduction de la pauvreté, l'économie malienne doit nécessairement arriver à accroître sa compétitivité en maîtrisant les coûts de production et de distribution des biens et services qu'elle importe ou qu'elle exporte. C'est en effet l'une des conditions d'un développement satisfaisant des exportations, mais aussi et surtout la condition sine qua non de l'accessibilité, à des prix modérés, des produits de première nécessité, à un nombre toujours croissant de consommateurs intérieurs. Pour une économie comme celle du Mali, la compétitivité de son commerce (intérieur et extérieur) qui est fortement liée à la maîtrise des coûts de production et de distribution des biens et services revêt une importance vitale. Cette maîtrise dépend en grande partie du nombre et de l'importance des maillons que l'Etat contrôle sur la chaîne logistique globale de ce commerce international.

L'étude de faisabilité des ports secs de Kayes et de Sikasso s'inscrit dans cette logique de maîtrise de la chaîne logistique au niveau d'un maillon essentiel qui est le passage des frontières terrestres, car la continentalité et ses conséquences sont les obstacles majeurs au développement du commerce extérieur.

Jusqu'à présent, la stratégie adoptée pour atténuer les effets négatifs de la continentalité fut d'assurer une présence nationale dans les ports d'attache en signant des accords de coopération avec les pays de transit. Une des pièces maîtresses de cette politique est la création d'entrepôts dans les ports des pays côtiers. C'est ainsi que les entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI), au Sénégal (EMASE), au Togo (EMATO), en Mauritanie (EMAMAU), en Guinée (EMAGUI), au Ghana (EMAGHA) sont actuellement en première ligne dans le soutien logistique aux importations et aux exportations maliennes.

Il paraît de plus en plus évident que ce dispositif d'entreposage au niveau des ports n'est pas suffisant pour résoudre tous les problèmes de transport et de transit du Mali. Les types de problèmes rencontrés sont :

- Des événements imprévisibles, comme la crise alimentaire consécutive à l'invasion acridienne et des troubles politiques extérieurs, qui ont mis en exergue la grande vulnérabilité du système actuel des approvisionnements maliens tant au niveau de la gestion des flux physiques qu'à la maîtrise des coûts d'approche.
- L'engorgement des ports d'attache du Mali, consécutive à une croissance très rapide de leurs activités nationales. L'augmentation des volumes de marchandises traitées et la localisation de nombreuses entreprises dans les zones portuaires (pour des avantages de proximité : réduction du pré et post acheminement, et d'extraterritorialité : zones

franches), ont fait reculer les limites prévues des ports et institué une crise d'espace d'extension entraînant ainsi la création des plates-formes logistiques intérieures par les mêmes autorités portuaires. La création des dépôts d'hydrocarbures et du marché des gros de Bouaké, le projet des ports secs à Kaolack et de ENSEMA à Bamako, sont entre autres des réponses à cette préoccupation par la Côte d'Ivoire et le Sénégal.

- Le recours de facto aux entrepôts de ports d'attache dont les coûts de location sont plus élevés que ceux des entrepôts maliens lors de l'engorgement des zones d'entreposage malien lors de l'arrivée massive de denrées alimentaires et de l'insuffisance des véhicules pour le réacheminement vers le Mali ;
- La location de longue durée d'entrepôts portuaires par des entreprises maliennes pour stocker les produits destinés à l'exportation, dans le but de se rassurer de respecter les délais de livraison contractuels. Ces opérateurs estiment qu'il n'est pas possible de remplir toutes les formalités administratives, d'assurer l'expédition de leur produit au port et de livrer leur client « d'outre mer » dans les délais requis si le produit n'est pas déjà stocké au port d'embarquement ;
- L'insuffisance de l'exportation de fruits et légumes, notamment de la mangue qui est fortement handicapée par l'inexistence d'infrastructures adéquates permettant le conditionnement à grande échelle et l'expédition maritime ;
- L'inexploitation rationnelle du potentiel agropastoral à cause de l'inexistence d'infrastructures de conditionnement susceptible de favoriser l'expédition de la viande au lieu du bétail sur pieds.

La fragilité des circuits d'approvisionnement, l'insuffisance des zones de stockage dans les Entrepôts, surtout, en période de crise, les coûts supplémentaires d'entreposage, l'inadéquation de l'industrie du camionnage, les risques de non respect des délais de livraison liés à la lenteur des activités de transit liés à l'inobservation des accords communautaires, les handicaps structurels pour l'exportation des filières agricoles et pastorales sont autant de problèmes qui contrarient les efforts des opérateurs économiques nationaux dans la quête d'une compétitivité accrue du commerce extérieur du Mali, d'une réduction des déséquilibres de la balance commerciale en faveur des exportations.

Si la volonté affichée des opérateurs pour le développement de la conteneurisation et l'implantation de trois terminaux à conteneurs à Bamako et à Kayes ont été une première série de réponses aux problèmes identifiés, de l'avis général, il faut maintenant dépasser la manutention des conteneurs et pousser la réflexion sur l'opportunité de création de ports secs à Ambidédi et à Sikasso qui sont situées sur les lignes de force des échanges extérieurs du Mali.

Il s'agit de créer « des plateformes logistiques », espaces spéciaux sur le territoire national où s'exerce la totalité de l'Autorité Publique, pour en faire des « stations douanières intérieures » dont le rôle est de faciliter le stockage, le conditionnement et le transport sous douane de produits ayant une importance stratégique pour l'importation et l'exportation. Cette plateforme logistique est probablement le chaînon qui manque alors à la logistique du commerce international du Mali. En tant qu'infrastructure, elle faciliterait :

la réorganisation du marché de fret (transport de marchandise), en permettant une rationalisation accrue de l'usage du parc de poids lourds. Les petits camions et les moyens porteurs pourraient alors être utilisés dans la distribution des flux des ports secs vers les marchés terminaux et dans la collecte des biens des zones de production ou de collecte vers les ports secs. Les liaisons entre les ports secs et les ports maritimes seront assurées par les gros porteurs pour les marchés d'exportation ;

- un contrôle plus accru des recettes douanières dues à l'Etat, par une possibilité de suivi des marchandises à partir des manifestes cargo et les autres documents d'entreposage ;
- les opérations d'import/export par la concentration en un seul endroit des services impliqués, la réduction des coûts et délais des procédures administratifs.

En effet l'analyse de la chaîne de transport indique que les coûts d'approche des échanges extérieurs (import / export) du Mali représentent entre 30 et 45 % de la valeur des produits, contre moins de 13 % au niveau mondial et 18 % pour les pays côtiers en Afrique au Sud du Sahara.

La création des ports secs devrait permettre aux Douanes du Mali d'avoir une maîtrise plus grande de la circulation des documents et la traçabilité des procédures des opérations commerciales. Ceci faciliterait les contrôles sur les marchandises et réduirait l'évasion fiscale douanière.

A ces objectifs économiques s'ajoutent d'autres objectifs que l'on peut qualifier de stratégiques dans la mesure où ils sont vitaux pour la sécurité alimentaire et financière. Ils permettent à l'Etat d'avoir un contrôle, au niveau du territoire national, sur sa fiscalité de porte et sur l'approvisionnement des produits stratégiques pour le développement social et équilibré de la société en permettant :

- De contrôler la fiscalité douanière à travers un mode de gestion des plus efficient des documents et des procédures des opérations commerciales (à partir des manifestes cargo qui parviennent aux entrepôts sous douane)  
De disposer d'un circuit d'approvisionnement rapide et fiable en cas d'urgence ;
- De pouvoir mobiliser rapidement un stock de sécurité à l'intérieur pour les produits stratégiques (produits alimentaires, intrants agricoles et industriels).
- De réduire les frais d'entreposage portuaire par l'incitation des opérateurs au transbordement.

***Les objectifs fixés à la présente étude de faisabilité sont :***

- la régularité et l'accélération des opérations d'import et d'export pouvant permettre une relance de l'économie du Mali par une compétitivité de son commerce et un accroissement de sa consommation intérieure ;
- la maîtrise du commerce international du Mali par une sécurisation des recettes de l'Etat, par la production des statistiques plus crédibles ;

- la réduction des coûts et des délais d'acheminement des produits à travers la création de quelques pôles qui regroupent tous les intervenants ;  
la protection des marchandises par la mise en place des moyens techniques et logistiques adéquats à leur manutention et stockage, etc.
- la réduction des coûts d'approche des marchandises, du moins, sur les maillons nationaux de la chaîne logistique à l'international;
- la création des pôles économiques de concentration d'activités susceptibles d'insuffler une dynamique de développement régional.

L'étude comprend trois parties :

- *la première partie* décrit le cadre économique, institutionnel et logistique des échanges internationaux du Mali
- *La deuxième partie* a traité du port sec de Kayes dans ses aspects infrastructurels, institutionnels, financiers et comptables.
- *La troisième partie* traite les mêmes aspects pour le port sec de Sikasso.

L'analyse séparée des ports secs de Kayes /'Ambidédi et de Sikasso procède des recommandations des TDRs.

**PREMIÈRE PARTIE :**

**ASPECTS  
INSTITUTIONNELS  
REGLEMENTAIRES ET  
ECONOMIQUES**

## **1. Les aspects institutionnels du transit et des transports internationaux**

### **11. Le cadre réglementaire des transports et du commerce de transit**

Le rappel succinct du cadre réglementaire des transports et du commerce de transit couvrira les modes terrestres (routes et rails) et maritimes.

#### **1.1.1. Les Conventions et Accords internationaux du transport et du Commerce en transit des Pays enclavés :**

Pays sans façade maritime, le Mali est partie prenante à de nombreuses conventions internationales sur le transport et le commerce des pays sans littoral.

##### **1111. La convention de New York du 8 juillet 1965**

Elle est relative au commerce de transit des pays sans littoral. Elle est fondée sur le principe du droit d'accès à la mer reconnu aux pays enclavés.

La haute mer étant ouverte à toutes les nations, il est prévu que les Etats situés entre la mer et un Etat enclavé accorde à ce dernier le libre transit sur leur territoire et accorde également au navire battant pavillon dudit pays, les mêmes traitements qu'aux leurs en ce qui concerne l'accès et l'utilisation de ses ports maritimes. Cette convention stipule également que les marchandises en transit sont exemptées de droits de douanes mais que des taxes peuvent être imposées pour couvrir des services rendus à l'occasion du transit. Les moyens de transport reconnus pour effectuer le transit sont entre autres : le rail, la route les transports fluviaux et les oléoducs...Les opérations couvertes par cette convention sont : le transbordement, le magasinage, la rupture de charge, le changement de mode de transport.

Ratifié par le Mali en 1967, cette convention pose huit principes essentiels comme droits à reconnaître aux pays sans littoral, dont il faut retenir surtout :

- le droit au libre accès à la mer ;
- le droit au transit à des conditions non discriminatoires ;
- le droit à l'égalité de traitement pour les navires des pays sans littoral dans les ports des pays voisins.

##### **1112. La convention FAL**

Il s'agit de la convention de l'Organisation Maritime Internationale visant à faciliter le trafic maritime. Les objectifs de cette convention signée à Londres en 1965 sont :

- réduire le coût des formalités administratives que nécessite le commerce international,
- réduire, simplifier et harmoniser les documents commerciaux et de transport les plus couramment utilisés ;
- améliorer les formalités qui sont à l'origine de retards excessifs et onéreux ;
- accélérer les opérations portuaires, notamment de transit ;

- assurer une coordination efficace dans le domaine de la facilitation du commerce et des transports.

En outre, cette convention recommande fortement la mise en place dans les Etats, de comités nationaux de facilitation.

Les Etats signataires de cette convention s'engagent ainsi à faciliter et accélérer le trafic maritime international ; A cet effet, un certain nombre de mesures sont prévues pour faciliter l'accueil, le séjour au port et la sortie des navires en simplifiant au maximum les documents requis.

### **1113. La convention relative au code de conduite des conférences maritimes**

En vue de favoriser le développement du transport maritime mondial, notamment au profit des pays sous-développés, la communauté internationale a adopté à Genève, le 6 avril 1974, la convention relative à un code de conduite des conférences maritimes. Ratifiée par le Mali, par ordonnance n° 77/34/ CMLN du 12 mai 1977, il consacre le principe d'une participation de chaque Etat contractant au trafic maritime généré par son commerce international suivant la règle de 40/40/20. C'est-à-dire 40% du trafic réservé pour le pays propriétaire du fret, 40% pour son partenaire commercial et 20% pour les pays tiers membres de la Conférence.

### **1114. Le système d'information anticipé sur la marchandise (SIAM)**

Le SIAM est un système d'information logistique visant à améliorer l'efficacité des transports en permettant de localiser les véhicules ou moyens de transports terrestres utilisés pendant le transport, quelque soit le mode emprunté (rail, route, fleuve, transport lagunaire...), afin d'obtenir des informations avant l'arrivée de la marchandise à sa destination finale.

Il permet ainsi de fournir aux entreprises de transport et aux auxiliaires des données fiables et en temps réel sur le déroulement des opérations de transport.

Le SIAM permet de produire des indicateurs de résultats aidant à remédier aux carences constatées sur les corridors et à optimiser l'usage des infrastructures disponibles.

Au cours de ces dernières années, le SIAM a été expérimenté quelques pays membres de l'UEMOA sans littoral, avec un accent particulier sur le transport ferroviaire entre le Mali et le Sénégal, compte tenu des commodités institutionnelles offertes par ce mode.

Les avantages offerts par le SIAM comprennent entre autres :

- la possibilité pour les responsables de l'acheminement des marchandises et autres intervenants dans la chaîne des transports, d'accéder à des données détaillées (via Internet) concernant la localisation des moyens de transport, leur état ainsi que celui des marchandises ;
- la production hebdomadaire ou mensuelle de rapports destinés à divers niveaux de décisions administratives et aux sociétés de transport qui fournissent des informations sur les expéditions, les consommations de carburant ou encore les délais de transit ;
- la production d'informations destinées aux chargeurs qui disposeront également de renseignements anticipés sur leurs marchandises et des moyens de transport de façon instantanée ;

- l'optimisation de la gestion opérationnelle des sociétés de transport (routier, ferroviaire ou fluvial) par l'amélioration de la rotation des véhicules ;
- la sécurisation des opérations de transit au plan douanier dans la mesure où tout déversement frauduleux pourrait être automatiquement signalé.

Le Mali utilise (ou bénéficie) des applications de nombreuses autres conventions internationales dans le domaine des transports routier, ferroviaire, de la coopération douanière ; parmi celles-ci notons :

- la Convention de Vienne sur le transport routier ;
- la conférence des Nations Unies sur le transport multimodal des marchandises ;
- la Convention internationale sur la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers ;
- la Convention internationale douanière relative aux conteneurs ;
- la Convention douanière relative au transport international de marchandises sous couvert du carnet TIR ;
- la Convention internationale sur l'harmonisation du contrôle des marchandises aux frontières.

### **1.1.2- Les conventions et accords sous-régionaux et bilatéraux**

#### **1121. Les conventions et accords de l'OMAOC**

Le Code de Conduite des Conférences Maritimes a été l'élément juridique de référence pour la création le 7 mai 1975 à Abidjan, de la Conférence Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC). Elle deviendra l'organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) en 2003.

La mise sur pied de l'OMAOC a été motivée par la nécessité pour les pays membres de mettre ensemble leurs efforts en matière de transport maritime et de gestion portuaire face à la détérioration croissante des équilibres du marché de fret maritime et la poussée envahissante des pavillons de complaisance.

Son but ultime est la défense des intérêts maritimes des Etats membres. Sa charte a pour objectifs :

- la promotion des activités maritimes et portuaires ;
- le renforcement de la coopération entre pays membres à façade maritime et ceux enclavés par l'octroi des facilités du transit et la conclusion d'accords de transit ;
- l'augmentation de la capacité de négociation des Etats africains face aux pays - tiers ;

#### **1122. Les conventions et accords de la CEDEAO et de l'UEMOA**

En matière de coopération régionale, il faut mentionner les Conventions, les Accords et Arrangements sous-régionaux, en matière de transports et d'échanges de la CEDEAO et de

l'UEMOA, notamment la Convention A/ P2 / 5/ 82 relative à la réglementation des transports routiers inter-Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et celle A /P 4/5/82 relative au transit routier inter-Etat, (TRIE) signées à Cotonou le 29 mai 1982.

Le mécanisme TRIE/CEDEAO constitue un élément essentiel du programme de facilitation des transports et du transit routier en Afrique de l'Ouest. Initiée par la CEDEAO en 1982 et adoptée par les Etats membres, la convention TRIE de la CEDEAO institue un régime douanier de transit international commun aux quinze pays de cette communauté.

Le régime TRIE, classé au rang des régimes suspensifs, permet le transport routier inter Etats de marchandises en suspension de droits, taxes et prohibitions, d'un bureau de douane d'un Etat membre à un autre bureau de douane d'un autre Etat membre, sous la couverture d'un document unique sans rupture de charge.

La mise en œuvre du TRIE repose sur trois conditions essentielles :

- la levée d'une déclaration TRIE (déclaration sommaire) spécifique et unique, appelée carnet TRIE et comportant plusieurs volets ;
- la mise en place d'un fonds de garantie jouant le rôle de caution dans chaque Etat traversé ;
- la mise aux normes des véhicules pouvant être agréés suivant des critères définis d'inviolabilité des scellements.

La déclaration sommaire TRIE s'oppose à la déclaration en détail qui constitue l'acte juridique par lequel le déclarant assigne un régime douanier à la marchandise importée ou exportée et s'engage, sous peine de sanction, à accomplir les obligations nécessaires à l'identification de la marchandise et à la liquidation des droits et taxes.

En réalité, la convention TRIE n'est pas appliquée « stricto sensu » dans la mesure où :

- des déclarations de transit en détail sont levées au départ des ports maritimes sous forme de D25 en Côte d'Ivoire ou de S110 au Sénégal. Même lorsque des déclarations de transit sont levées sous l'appellation TRIE dans certains ports comme Lomé par exemple, il s'agit en général d'un abus de langage car ces « déclaration TRIE » sont apurées au point frontière par une autre déclaration émise par la douane du pays traversé ;
- les cautions ne fonctionnent que de façon éparse car tous les Etats n'ont pas encore établi un fonds de garantie et il semble exister autant de fonds de caution que de pays traversés ;
- l'escorte est instituée presque partout, au départ des ports de transit ;
- aucune structure communautaire d'homologation des véhicules autorisés à effectuer le transport routier inter Etats de marchandises n'a encore été mise en place.

### **1123. Les accords et traités bilatéraux**

A ces conventions internationales et sous-régionales s'ajoutent des accords et de traités bilatéraux qui contribuent au renforcement du cadre réglementaire des transports et des échanges entre le Mali et certains pays. Il s'agit des pays suivants :

- République de Côte d'Ivoire (signé à Abidjan le 29 novembre 1974) ;
- République du Bénin (signé à Bamako le 14 novembre 1979) ;
- République du Togo (signé à Lomé le 29 août 1983) ;
- République du Ghana (signé à Bamako le 6 novembre 1986) ;
- République du Burkina Faso (signé à Bamako le 30 avril 1988) ;
- République du Niger (signé à Bamako le 31 octobre 1990) ;
- République de Mauritanie (signé à Bamako le 29 avril 1987) ;
- République du Sénégal (signé à Dakar le 2 avril 1993) ;
- République Algérienne (signé à Bamako le 11 juillet 1996) ;
- République de Guinée (signé à Bamako le 6 avril 1998).

Ces accords et traités bilatéraux déterminent les modalités de partage du fret et les conditions de circulation des véhicules commerciaux.

Le fret de transit à destination ou en provenance du Mali est réparti comme suit : 2/3 pour les transporteurs maliens et 1/3 pour les transporteurs du pays de transit.

Pour compléter ces accords routiers, d'autres accords de transit maritimes ont été signés entre le Mali et certains pays qui disposent d'une façade maritime : le Bénin (1983), la Côte d'Ivoire (1975), le Ghana (1986), le Guinée (1987), la Mauritanie (1989) et le Sénégal (1990).

Ces accords de transport et de transit maritimes consacrent le droit d'usage pour le Mali des ports de ces pays côtiers, l'octroi d'espaces portuaires au Mali et de facilités de traitement des marchandises en provenance et ou à destination du Mali. Ils instituent entre les communautés portuaires une coopération mutuellement avantageuse.

## **1.2. Le cadre institutionnel des transports terrestres et du transit**

Le cadre institutionnel du transport et du transit international est formé de services administratifs et techniques, de groupements professionnels, d'organismes supra nationaux.

### **1.2.1. Au plan national :**

La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) est l'organisme public chargé d'élaborer les éléments techniques de la politique nationale en matière de transport, de réglementation, d'administration du parc, etc.

La Direction Nationale des Routes, autre service du Ministère de l'Équipement et des Transports est l'organisme chargé d'élaborer les éléments de la politique nationale en matière d'infrastructures routières, de plate-formes, d'ouvrages d'art et participe à la mise en œuvre des programmes nationaux de construction et d'entretien des infrastructures des transports.

La Société Navale du Mali (SONAM) est l'armement national. A ce titre, elle bénéficie en principe de la concession de gestion des droits de trafic maritime du Mali.

La Direction Nationale des Douanes, le Conseil Malien des Chargeurs, la Chambre de Commerce et des Industries du Mali, les groupements des transporteurs dont le Conseil

malien des Transporteurs Routiers (CMTR), la Direction Nationale de la Police, de la Gendarmerie sont des institutions impliquées dans la gestion, la réglementation et la sécurité des transports et du transit internationaux du Mali.

Dans les ports d'attache du Mali, l'organisation de l'évacuation des marchandises en transit est assurée par les Entrepôts, les groupements professionnels des transporteurs et les Douanes Maliennes.

Au quotidien les entrepôts ont pour rôles :

- l'organisation de la réception et de l'évacuation des marchandises ;
- l'appui et l'assistance aux opérateurs dans l'accomplissement des formalités administratives et douanières pour l'enlèvement des marchandises ;
- la vérification des factures relatives aux coûts des opérations et prestations portuaires pour s'assurer du respect strict des barèmes portuaires et autres avantages consentis aux marchandises maliennes dans le cadre des conventions, accords et traités ;
- l'offre d'espace pour l'entreposage des marchandises dans les magasins et terre – pleins concédés au Mali.

Les Entrepôts informent les transporteurs de la disponibilité du fret (manifeste cargo pour le trafic de transit). Les transporteurs contactent les mandataires (transitaires) des chargeurs pour le chargement des cargaisons dans les magasins et dépôts.

L'évacuation de certaines cargaisons peut faire l'objet de contrat de transport entre un transporteur ou un groupement de transporteurs et le chargeur ou son mandataire

### **1.2.2. Le cadre institutionnel sous-régional :**

Dans le cadre de la promotion des transports maritimes et du développement du commerce africain, l'Organisation Maritime pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), a mis en place des structures professionnelles et techniques. Ce sont :

- l'Association pour la Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) ;
- l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNMA) ;
- l'Union des Conseils de Chargeurs Africains (UCCA).

Dans le cadre du renforcement de l'intégration économique régionale, la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et l'Union Monétaire et Economique Ouest Africaine, ont entrepris le renforcement des capacités professionnelles des organismes et structures techniques :

- la restructuration des conseils de chargeurs ;
- la simplification et l'harmonisation des formalités et procédures portuaires ;
- la relecture des Conventions TIE, TRIE et l'épineuse question de la garantie (ou caution).

### **1.3. Le programme sous-régional de facilitation des transports et de transit**

Depuis quelques années maintenant l'UEMOA et la CEDEAO, appuyées par la Banque Mondiale, la BAD, l'Union Européenne, ont mis en place un programme régional de facilitation des transports et du transit inter-Etats. Ce programme concerne tous les aspects des transports inter-Etats : règles et procédures de passages portuaires, frontaliers, de transit, les corridors, les infrastructures et autres équipements, la mise aux normes techniques de moyens de transports, les documents, etc.

#### **1.3.1. L'harmonisation des règles, procédures et documents de transport et du transit :**

L'harmonisation des règles et procédures de transport et du transit a débuté après une évaluation de l'état de la situation au niveau de chacun des Etats. Les pratiques en matière de règles et de procédures de transport et de transit dans la sous-région sont encore disparates, en dépit des efforts des organisations régionales. Les Conventions sous-régionales relatives au Transport Routier Inter -Etats (TIE) et au Transit Routier Inter -Etats (TRIE), connaissent des difficultés d'application.

Les « versions nationales », GAINDE, SYDONIA, au Sénégal, D25, SYDAM en Côte d'Ivoire, CTR au Burkina Faso, TRIE national au Mali, ont vidés ces conventions de leur « substance uniformisante ». Cette situation a pour conséquence, la répétition des mêmes opérations, la reproduction des mêmes documents au franchissement de chaque frontière, avec son corollaire de perte de temps et de surcoûts, préjudiciables aux échanges. C'est pourquoi, au niveau régional, les objectifs en matière d'harmonisation des règles, procédures et documents sont :

1. Mise en oeuvre d'un document unique de transit routier inter-Etats (Cf. Carnet TRIE)
2. Harmonisation du système de garantie des opérations de transit routier inter-Etats
3. Réglementation commune sur l'accès à la profession de transporteur routier inter-Etats
4. Interconnexion des systèmes informatiques douaniers et portuaires
5. Harmonisation de la réglementation sur la charge à l'essieu
6. Libéralisation du marché [Réforme du système d'accès au fret – Quotas & Tour de rôle]
7. Adoption et mise en oeuvre progressive de normes de scellement des véhicules
8. Harmonisation de la réglementation sur l'importation des véhicules et pièces détachées d'occasion [Limitation de l'âge d'importation...]

La création des ports secs, qui fonctionneront comme des terminaux portuaires pour documents et informations sur les marchandises, pourrait faciliter l'harmonisation des procédures et règles d'usage.

#### **1.3.2 -Les équipements et infrastructures pour la facilitation des transports**

Le vaste programme régional de facilitation des transports et de transit intègre également les infrastructures et les équipements nécessaires au bon fonctionnement des transports :

1. Confection d'un plan régional de contrôle routier

2. Construction de bâtiments devant abriter les administrations chargées du contrôle frontalier sur un même site
3. Équipement des postes [Scanners, Systèmes de pesage, Gabarit, Matériel roulant, Matériel informatique...]
4. Définition d'un mode commun d'exploitation des postes [Par concession]
5. Définition de fonctions de base et de procédures de contrôle harmonisées

## **2. Le cadre logistique du transport et du transit international**

Le Mali utilise pour son commerce international, les ports et les infrastructures portuaires des pays côtiers que sont la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Togo, le Ghana, le Bénin et la Guinée. L'usage de ces infrastructures qui se fait dans le cadre de la coopération bilatérale et régionale, pose des contraintes supplémentaires aux échanges du Mali : longues distances, état défectueux des liaisons, espaces d'entreposage limités et chers, barrières physiques et non physiques à la fluidité du trafic.

### **2.1. Les ports d'attache du Mali**

Le Mali utilise les ports de ses voisins comme la Côte d'Ivoire, le Sénégal, la Guinée, la Mauritanie et même ceux du Ghana, du Bénin et du Togo, pour son commerce de transit.

Le Port d'Abidjan (Côte d'Ivoire) est de loin le mieux équipé et le plus performant (60 navires en opération commerciale simultanée, trois portiques lourds de 40 T, 800 ha de domaines terrestres dont 25 ha aménagés en parc pour les conteneurs, 6 km de quai.

Le Mali dispose au port d'Abidjan d'espaces d'entreposage importants : plus de 34 000 m<sup>2</sup> dont près de 40 % sont couverts.

Le Port Autonome de Dakar (PAD) est incontestablement l'un des grands ports de la Côte Ouest Africaine. A cause de la crise ivoirienne, il est actuellement le plus utilisé par le Mali, qui y dispose de ses plus grandes aires de stockage (plus de 35 000 m<sup>2</sup>).

Les Ports de Lomé, de Tema, Takoradi- Sekondi, de Cotonou, de Conakry et de Nouakchott, offrent au Mali des capacités plus réduites que les deux premiers.

### **2.2. Les entrepôts du Mali**

Dans les ports d'attache du Mali, l'organisation de l'évacuation des marchandises en transit est assurée par les Entrepôts, les groupements professionnels des transporteurs et la Douane malienne (exceptionnellement au Port d'Abidjan).

Au quotidien les entrepôts ont pour rôles :

- l'organisation de la réception et de l'évacuation des marchandises ;
- L'appui et l'assistance des opérateurs dans l'accomplissement des formalités administratives et douanières pour l'enlèvement des marchandises ;
- la vérification des factures relatives aux coûts des opérations et prestations portuaires pour s'assurer du respect strict des barèmes portuaires et autres avantages consentis aux marchandises maliennes dans le cadre des conventions accords et traités.
- l'offre et la gestion des espaces pour l'entreposage des marchandises dans les magasins et terre-pleins concédés au Mali.

En contre partie de ces prestations de service, les Entrepôts perçoivent :

- une commission payée par l'armateur pour le suivi des bordereaux (commission de rationalisation)
- une commission sur l'affrètement (taxe d'affrètement à l'import et à l'export) :

- une lettre de voiture à l'import.

Les délais d'accomplissement des procédures de passage dans les entrepôts sont d'une journée maximum.

Les Entrepôts informent les transporteurs de la disponibilité du fret (manifeste cargo pour le trafic de transit). Les transporteurs contactent les mandataires (transitaires) des chargeurs pour le chargement des cargaisons dans les magasins et dépôts.

L'évacuation de certaines cargaisons peut faire l'objet de contrat de transport entre un transporteur ou un groupement de transporteurs et le chargeur ou son mandataire. Le représentant du transporteur ou du groupement de transporteurs, délivre des bons d'enlèvement au propriétaire de chaque véhicule retenu pour l'expédition, contre paiement d'une commission.

**Tableau N° 1 : Répartition des espaces d'entreposage portuaires octroyés au Mali**

Espaces d'entreposage	Port Abidjan	Port Conakry	Port Cotonou	Port Dakar	Port Lomé	Port Nouakchott	Port Tema
Magasins couverts	13 000 m <sup>2</sup>	2 000 m <sup>2</sup>	-	11 280 m <sup>2</sup>	6 000 m <sup>2</sup>	4 000 m <sup>2</sup>	-
Terre – pleins	10 0025 m <sup>2</sup>	1 000 m <sup>2</sup>	-	25 738 m <sup>2</sup>	5 000 m <sup>2</sup>	9 000 m <sup>2</sup>	-
Terrain d'extension	11 052 m <sup>2</sup>	-	-	-	9 000 m <sup>2</sup>	-	-
Total attribué	34 077 m <sup>2</sup>	3 000 m <sup>2</sup>	15 000 m <sup>2</sup>	37 018 m <sup>2</sup>	20 000 m <sup>2</sup>	12 000 m <sup>2</sup>	6 000 m <sup>2</sup>
% couvert	38	33	-	30	30	33	-

*Source : Symposium sur le transport maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre, expérience malienne, juillet 2000.*

Ce tableau indique que les plus grands ports Dakar et Abidjan disposent des espaces les plus importants pour l'entreposage des marchandises maliennes, soit 71 000 m<sup>2</sup> des 110 095 m<sup>2</sup> dont disposent le Mali dans l'ensemble de ses ports d'attache. Par contre les espaces alloués au Ghana ne sont pas encore aménagés mais pourraient connaître un début d'exécution dans le dernier trimestre 2006.

Les magasins couverts destinés à la réception des sacheries (riz, sucre, farine, engrais, ciments) et autres produits à protéger contre les intempéries, représentent environ 30 % du total des espaces attribués. Ceci ne semble pas conforme à la répartition du fret malien car les sacheries et les produits sensibles aux intempéries représentent plus de 80 % des échanges du Mali (ciment, coton fibre, farine, lait, engrais, riz, sucre, etc.). Cette inadéquation des infrastructures est chèrement payée par les opérateurs économiques maliens, soit en terme d'avaries importantes des produits, soit par l'usage de procédures portuaires accélérées qui astreignent les chargeurs au paiement des surtaxes et pourboires ou encore par l'entreposage dans des magasins acconiers plus chers.

Cette inadéquation entre les espaces d'entreposage et la nature du trafic malien est raison supplémentaire qui milite en faveur de la création des ports secs intérieurs.

**Tableau N° 2 : Niveau d'équipement des principaux ports de transit du Mali**

Port d'Abidjan	Port de Cotonou	Port de Dakar	Port de Lomé	Port de Tema
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 portiques</li> <li>• 4 pilotines de mer</li> <li>• 3 pilotines de lagune</li> <li>• 12 engins lourds de manutentions</li> <li>• 6 engins légers de manutention</li> <li>• 5 remorqueurs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 3 remorqueurs</li> <li>• 60 engins de levage</li> <li>• 32 engins de traction</li> <li>• 40 équipements spéciaux (chargeurs, suceuses,...)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 73 chariots élévateurs de levage inférieur à 10 T</li> <li>• 4 chariots élévateurs de capacité de levage de 15 T</li> <li>• 7 chariots élévateurs de 12 à 18 T de levage</li> <li>• 7 grues automobiles de 36 à 63 T de levage</li> <li>• 22 tracteurs agricoles</li> <li>• 10 tracteurs routiers</li> <li>• 50 remorques MAFI</li> <li>• 7 remorques de 40' et 4 de 20'</li> <li>• 12 engins télescopiques de 20' et 8 de 40'</li> <li>• 3 aspirateurs de céréales</li> <li>• 6 bennes preneuses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 ponton de 60 T</li> <li>• 1 grue de 30 T</li> <li>• 1 élévateur à nacelles</li> <li>• 2 portiques mobiles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 5 grues automobiles de 50 T</li> <li>• 10 engins lourds de manutention</li> <li>• 2 portiques mobiles de 45 T acquis en 2005</li> </ul>

Source : UEMOA, DACTT, les ports de l'Union, La Commission, 2004 et EMAGHA 2006

### 2.3. Les corridors

Les corridors qui assurent les échanges extérieurs du Mali sont essentiellement ferroviaires et routiers, la part des voies aériennes et fluviales demeurant encore négligeables.

#### 2.3.1. Le corridor ferroviaire

La voie ferrée (Dakar- Niger ou) Bamako -Dakar à une longueur de 1 228 km. Plus de 80% de ce linéaire a dépassé les 40 ans d'âge, avec un écartement d'un mètre. La vitesse commerciale de parcours est de 30 km / h pour les trains marchandises. La charge techniquement supportable du Bamako- Dakar est 17 T / essieu.

Malgré l'effort de renouvellement des locomotives, plus de 50% ont 15 ans et plus, mais leur taux de disponibilité a sensiblement augmenté plus de 80%.

#### 2.3.2- Les corridors routiers

La crise ivoirienne a accéléré et renforcé la diversification des corridors routiers du Mali. En plus du corridor traditionnel ivoirien (Bamako – Bougouni –Sikasso -Zégoua- Bouaké- Abidjan), le corridor sénégalais, le corridors togolais, le corridor ghanéen, le corridor mauritanien et le corridor guinéen ouvriront bien de perspectives aux échanges extérieurs du Mali.

Mais les distances demeurent longues et la dégradation très rapide des voies sous l'effet de la surcharge et des programmes nationaux d'entretien routier mal coordonnés, font que le parcours des corridors d'accès du Mali à la mer influencent négativement la compétitivité du commerce extérieur.

- **Le corridor ivoirien** : long de 1225 km est aujourd'hui fortement dégradé de Ferkessedougou à Katiola et de Yamoussoukro à Sinkrobo (en Côte d'Ivoire). Son tronçon intérieur au Mali, entre Bamako et Sikasso, est également dans un état médiocre, mais il est sur le point d'être réhabilité.
- **Le corridor routier sénégalais** : il est le plus récent. Long de 1200 km, il n'est pas encore intégralement bitumé. Cependant, il fait déjà l'objet d'une grande sollicitation, une partie de son tronçon sénégalais, entre Tambacounda et Kaolack, est actuellement dégradée. Un deuxième corridor (Dakar – Saraya – Kati) moins long est en court de bitumage ; la fin des travaux de construction accroîtra à n'en pas douter l'importance stratégique du port de Dakar.
- **Le corridor Togolais** : il est la plus longue distance qui sépare le Mali de la mer: 1967 Km. La longueur du trajet n'est pas sa seule contrainte. Son parcours exige la traversée du Burkina Faso, donc deux frontières dont les franchissements requièrent à chaque fois une conversion des documents de transit. Son état est satisfaisant dans l'ensemble.
- **Le corridor Ghanéen** : il lie Bamako aux ports ghanéens de Tema sur 1973 km et Takoradi. Il présente les mêmes contraintes que le corridor Togolais. Le réseau routier connaîtra, à terme une réduction d'environ 400 km avec le bitumage d'une déviation partant de Techiman au Ghana à Wha au Burkina Faso.
- **L'axe Bamako- Conakry** avec 980 km, cet axe est le corridor le moins long. Il est en cours de finition pour le bitumage de sa totalité, mais le port de Conakry dont il assure la desserte est peu équipé, donc moins performant que ses pairs de la sous région.
- **Le corridor Mauritanien** : Il lie le Mali aux ports mauritaniens de Nouakchott sur 1430 km et de Nouadhibou sur 1973 kms. Il sera plus opérationnel avec le bitumage de la route Didiéni-Diéma, Diéma -Ayoun El Atroûs et de celle qui reliera Nara et Banamba (Mali) à la ville de Nema en Mauritanie.

### **2.3.3- le corridor bimodal :**

Le Mali dispose d'un (ou de deux) corridor bimodal rail/route. Il lie le Port d'Abidjan à la ville ivoirienne de Ouangolodougou qui est un carrefour routier, ferroviaire, situé à 200 km environ de Sikasso (le Mali y dispose d'un entrepôt de 1000 m<sup>2</sup>). De cette ville, le rail rejoint le corridor routier traditionnel Zégoua - Sikasso.

Le prolongement de la voie ferrée Abidjan - Ouangolo atteint la ville burkinabé de Bobo-Dioulasso. C'est le point de jonction entre la route et le rail du deuxième corridor bimodal. Le Mali est ainsi relié au port d'Abidjan par la voie ferroviaire via la ville Burkinabé de Bobo-Dioulasso et par la route jusqu'à Sikasso sur 170 km.

Il est à noter que ces deux corridors ne sont pratiquement pas utilisés. Le projet de construction de la plate forme bimodale rail/route à Bobo-Dioulasso peut contribuer à la relance de ce corridor malien qui est en veille depuis plus de 20 ans.

## **2.4 Les parkings et dépôts intérieurs**

### **2.4.1 Les terminaux à conteneurs et entrepôts**

La tendance actuelle au développement rapide de la conteneurisation du trafic malien a amené tous les grands armateurs (SDV, Maersk et de Messina) à aménager leur propre terminal à Bamako.

Les principaux terminaux sont tous situés dans la même zone de Korofina à Bamako :

- le terminal de SDV-Mali : il occupe une superficie de 15 000 m<sup>2</sup> pour une capacité de stockage de 1 000 conteneurs EVP ;
- le terminal de Maersk- Mali : d'une superficie de 10 000 m<sup>2</sup>, il a une capacité de stockage de 400 conteneurs EVP,
- le terminal Messina : c'est le plus récent des trois terminaux. Il occupe actuellement une superficie de 13 000 m<sup>2</sup> pour un coût d'aménagement de 1,2 milliards, Messina envisage d'étendre la superficie à 25 000 m<sup>2</sup> en augmentant le niveau des investissements à 2 milliards (800 millions supplémentaires) .
- les ENSEMA (Entrepôts Sénégalais au Mali): c'est une plate forme logistique sous le contrôle du COSEC (Conseil Sénégalais des Chargeurs) et du PAD (Port Autonome de Dakar). Cet investissement estimé initialement à 8,397 milliards de francs CFA a été conçu pour promouvoir les exportations sénégalaises dans les pays de l'UEMOA et de la CDEAO,
- les Entrepôts Fictifs des Opérateurs Privés : plusieurs sociétés de transit, d'entreprises industrielles et de commerçants possèdent des entrepôts fictifs industriels ou commerciaux. Ces magasins qui sont gérés sous la supervision des douanes permettent aux opérateurs de réduire la pression financière sur leurs produits dans la mesure où les importations stockées dans ces magasins sont en suspension de paiement des droits et taxes jusqu'à leur mise en consommation.

### **2.4.2 Les parkings Poids Lourds de Faladié de Kati et de Kayes**

Faladié qui est le point de traitement des marchandises en provenance des corridors du sud a son propre parking qui gagnerait à être aménagé et sécurisé. Il en est de même pour l'entrée de Kati qui prend de plus en plus d'importance à cause du développement des infrastructures routières des corridors de l'Ouest.

Le parking de Kayes en cours de construction par un opérateur privé malien bénéficie désormais de la collaboration d'un partenaire stratégique ayant une grande expérience internationale. Plus de 650 millions ont déjà été investi dans ce projet dont les objectifs sont entre autres :

- le décongestionnement de la gare marchande,
- le contrôle de la circulation des poids lourds à l'intérieur de la ville de kayes et

- la sécurisation des recettes de l'Etat car il est prévu que toutes les importations passent par le parking.

### **2.4.3 Les dépôts d'hydrocarbures**

Compte tenu du caractère hautement stratégique des hydrocarbures, il existe plusieurs infrastructures de stockage au Mali. Le rôle des dépôts de carburant est de permettre la constitution d'un stock de sécurité de trente à soixante jours, de garantir la qualité du carburant et d'améliorer la fiabilité des opérations douanières. Les dépôts qui contribuent à la réalisation de cet objectif sont :

- le Dépôt ONAP Bamako Senou avec des bacs de stockage d'une capacité de 10 000 m<sup>3</sup>, l'entrepôt est construit sur une superficie de trois hectares mais avec des possibilités d'extension car le site réservé à cette activité est de 10 hectares, sa construction a été réalisée par un emprunt de la BID d'un montant de 4 milliards environ,
- le dépôt de Star (ex dépôt Mobil) au quartier Sans Fil de Bamako, d'une capacité de 16 000 m<sup>3</sup>,
- le dépôt Sanké d'une capacité de 14 000 m<sup>3</sup>,
- le dépôt de ONAP Kayes (Ex Petro GMPP) d'une capacité de 7 200 m<sup>3</sup> actuellement en concession avec un groupement d'opérateurs privés nationaux pour les besoins de l'industrie extractive en pleine expansion dans la région de Kayes,
- le dépôt Total de Kayes d'une capacité de 482 m<sup>3</sup>,
- le dépôt ONAP de Tombouctou d'une capacité de 1 720 m<sup>3</sup>.

Le mode opératoire des dépôts est que les camions citernes de grande capacité (environ 55 000 litres) qui assurent l'importation du carburant à partir des corridors, doivent impérativement stocker le contenu dans les entrepôts qui assureront ensuite la redistribution intérieure aux stations d'essence par les véhicules de moindre capacité (12 000 litres ou 12 m<sup>3</sup>).

Le dépôt ONAP de Bamako Senou perçoit une redevance de 4,03 FCFA (HTVA) par litre de carburant entreposé dans ses bacs, avec une franchise de 45 jours.

### **2.4.4 Les projets en gestation**

Le Port Terminus fluvial d'Ambidedi (Kayes) prévu sur un site contiguë au Port Sec de Kayes/Ambidedi est le projet le plus important qu'il convient de prendre en compte. Il s'agit d'un aménagement prévu dans le volet « navigation » de l'OMVS qui comprend plusieurs aménagements portuaires à partir de St Louis du Sénégal, des travaux d'aménagement du lit du fleuve pour la navigation permanente et la création d'une compagnie fluviale. Le port Terminus d'Ambidedi est une infrastructure qui revêt une importance stratégique pour le Mali, mais sa réalisation se trouve confrontée à plusieurs types d'incertitude :

- si le coût de construction du Port d'Ambidedi est estimé à 5 milliards de francs CFA en 2010, il est le dernier maillon du volet « Navigation sur le Fleuve Sénégal » de l'OMVS qui est estimé à plus de 110 milliards,

- la durée de construction de toutes les infrastructures de ce projet est estimée à un minimum de sept années après le bouclage du financement qui n'est pas encore acquis,
- ce volet de l'OMVS n'a pas le même niveau de priorité que les volets « Energie » et « Irrigation » pour tous les pays membres de l'Organisation.

Ces considérations nous amènent à n'envisager la réalisation du Port Terminus d'Ambidédi qu'à long terme c'est-à-dire dans une quinzaine voire une vingtaine d'années.

L'aménagement sommaire des parkings de la Rive Droite de Bamako a amené plusieurs opérateurs privés à concevoir des projets de parking autour des bureaux des Douanes de Faladié.

Cependant l'aménagement de la chaussée submersible de Sotuba en liaison permanente pourrait rendre caduque ces projets de parking car elle permettra au site de Korofina d'être l'unique terminal de Bamako.

### 3- LES ECHANGES INTERNATIONAUX DU MALI

Les échanges internationaux du Mali comprennent les importations et les exportations de ce pays. D'une manière générale, les importations maliennes sont de plus de sept fois supérieures aux exportations, en 2005. Cette tendance est vieille de plus de 30 ans.

Le commerce extérieur du Mali a généré 2 188 127 tonnes en 2004. Les exportations ne représentent qu'un dixième de ce tonnage, soit 227 285 tonnes contre 1 960 841 tonnes d'importations. En 2005, les ordres de grandeur sont respectivement de 2 718 988 tonnes, 2 390 540 tonnes contre 328 448 tonnes, (DNTTFM, Annuaire statistique des transports, 2004, 2005).

#### 3.1 : La répartition des échanges suivant les corridors :

L'étude de la part des différents corridors dans la promotion du commerce extérieur du Mali est importante à plus d'un titre. Elle permet en effet, sur la base des données statistiques sur les importations et les exportations :

- ◆ D'évaluer la nature et le tonnage de marchandises qui seront potentiellement, destinées à tel ou tel port sec ;
- ◆ De faire des projections sur les tendances de l'évolution des trafics des différents corridors ;
- ◆ D'établir, en fonction du mode de gerbage, le rapport entre le volume du trafic et les dimensions des infrastructures d'entreposage à bâtir, etc.

Au-delà des modes d'acheminement, le corridor sénégalais est, de nos jours, la ligne de force du commerce extérieur du Mali. Il a assuré en 2005, 45 % des exportations et 40 % des importations soient au total 1 120 619 tonnes.

Bien qu'ayant perdu le rang de premier corridor du Mali, l'axe Abidjan -Bamako, a encore de beau reste. En dépit des obstacles, il a assuré, en 2005 748 373 des 2 718 988 tonnes, soit plus de 27 % (voit tableau N°3 ci-dessous).

Entre 2004 et 2005 la part du corridor ivoirien dans le commerce international du Mali s'est accrue de plu de 194 000 tonnes soit une croissance de 35 %, en une année.

Après ces 2 grands ports, viennent les corridors Ghanéens et Togolais, qui ont participé au commerce extérieur du Mali, respectivement à hauteur de 10 et 9 %. La part du Port de Lomé a chuté de 18 à 9 % entre 2004 et 2005, quand les ports du Ghana ont augmenté leur part de 7 à 10 % durant la même période.

**Tableau N° 3 : Répartition du trafic international du Mali par corridor en 2005**

Corridors	Import En tonnes	Export En tonnes	Total	%
Abidjan	616 160	132 213	748 373	28
Conakry	81 808	6 766	88 574	3
Cotonou	243 655	-	243 655	9
Dakar route	730 317	60 789	791 106	29
Dakar fer	240 040	89 473	329 513	12
Lomé	214 051	35 362	249 413	9
Nouakchott	3 696	3 244	6 940	0
Tema	260 810	600	261 410	10
Totaux	2 390 540	328 448	2 718 988	100

Source : Annuaire statistique des transports 2005, DNTTMF

L'analyse opérationnelle de la répartition des flux par corridors permet de distinguer deux zones de concentration du commerce extérieur du Mali : la zone Ouest et la zone Est.

- ◆ La Zone Est : Sikasso étant le point de convergence et d'éclatement des flux en provenance ou à destination des ports d'Abidjan et de Lomé, Tema, Cotonou via le Burkina. Cette zone est le passage de plus 55 % des importations (1 334 675 tonnes en 2005) et 51 % des exportations (168 175 des 3258 448 tonnes en 2005) du Mali. Sikasso étant le nœud de convergence au Mali de ces corridors et le futur site du port sec, ce trafic serait logiquement considéré comme captif de cette plate forme.
- ◆ La Zone Ouest est tournée essentiellement sur le Port de Dakar et subsidiairement sur le corridor mauritanien. La route et le chemin de fer Bamako Dakar ont assuré plus de 45 % des exportations (soit 150 262 tonnes en 2005), et 40 % des importations soient plus de 970 000 tonnes.

### 3.2- La structure des flux des échanges internationaux du Mali :

#### 3.2.1- La structure des flux :

La structure des flux du commerce extérieur du Mali est peu diversifiée. Les exportations et les importations sont toujours dominées depuis plusieurs années par de « grands produits »

A l'export, le coton, (l'or ne figure pas dans les statistiques des transports), les amandes de karité et d'acajou, les fruits, les animaux vifs, les tissus teints, les peaux et cuirs sont les produits les plus importants.

A l'import, le riz, la farine de blé, le blé, le sucre, les engrais, le lait et produits laitiers, les hydrocarbures, le ciment, les matériaux de construction (fer à béton, tubes oranges, carreaux, fils électriques,...), les cahiers et autres papiers, les véhicules, moteurs électriques et pièces de rechange, tissus sont dominants (voir tableaux 2 et 3).

Les hydrocarbures représentent 24% des importations (515 274 tonnes en 2004, et 555 074 tonnes en 2005) contre 74% de marchandises solides.

L'analyse logistique de la structure des flux, indique que près de 60% des importations maliennes sont constituées de sacheries, en 2006 :

- Lait .....1 %

- Céréales (riz, maïs, mil sorgho, blé) .....13%
- Farine ..... 2 %
- Sucres et sucreries .....5%
- Ciments (ciment, plâtres, chaux, sel) .....29 %
- Engrais ..... 5 %

A ces sacheries s'ajoutent les produits sensibles aux intempéries tels le coton (79 % des exportations en 2005).

- ❖ **Une telle structure des flux a des implications très importantes dans le choix des types d'infrastructures d'entreposage à construire dans les ports secs.**

### 3.2.2 La répartition des flux selon les modes de transport

Les routes ont assuré plus de 87 % du commerce extérieur du Mali en 2004 et 2005. La part des chemins de fer (moins de 15 % en 2004, 12 % en 2005), a été sérieusement entamée par l'axe routier Bamako - Dakar. Cette nouvelle voie de désenclavement est devenue très rapidement la ligne de force du commerce extérieur malien à cause de la crise ivoirienne. Elle assure actuellement plus de 30% des échanges internationaux du Mali (voir tableau N° 3).

La diminution très rapide de la part des chemins de fer dans les liaisons Dakar –Bamako est due à la lourdeur de son exploitation, mais aussi et surtout aux caractéristiques techniques du mode routier.

### 3.2.3- Le taux conteneurisation des flux de marchandises par corridor et par mode

La part des expéditions conteneurisées n'est pas significative dans la répartition des flux entre expédition conteneurisée et non conteneurisée, dans le transport de transit. Tout mode confondu, elle n'a représentée que 8,11 % en 2005 (DNTTMF, 2005). Par contre le taux de conteneurisation suivant les axes et même entre les modes est significatif. En 2005, les importations sont conteneurisées à 14 % sur les corridors sénégalais (fer + route) et togolais, à 26 % sur l'axe Conakry Bamako. En 2004, le taux de conteneurisation sur les axes sénégalais était de 10 %, 18 % sur le corridor guinéen et à peine 5% sur celui du Togo.

Parmi les axes routiers, le trafic du corridor guinéen est de loin le plus conteneurisé, et cela depuis quelques années : 18 % en 2004, 26 % en 2005.

Le chemin de fer est le mode le plus conteneurisé, plus de 35% en 2004. Mais la conteneurisation sur le mode routier augmente rapidement : 4 % en 2004, 8,11 % en 2005. Ceci montre que le commerce de transit du Mali évolue dans la même direction que le commerce mondial qui est une tendance lourde vers la conteneurisation.

### 3.2.4- La tendance à la spécialisation des corridors

Relativement stable depuis 1994, la répartition des flux du commerce extérieur du Mali sur les corridors de désenclavement a été fortement affectée par les événements politiques survenus

en 2002 en Côte d'Ivoire. C'est donc une nouvelle distribution des produits suivant les axes qui se dessine comme le montre le tableau de l'année 2005.

Tableau N° 4

GRANDS PRODUITS	POURCENTAGE DES TONNAGES IMPORTES PAR CORRIDOR EN 2005								TOTAL
	EMACI	EMATO	GHANA	EMAGUI	MAUR	EMASE		BÉNIN	
						Route	Fer		
Hydrocarbures	7	17	1	0	0	23	8	44	100
Ciments	44	11	0	0	0	42	2	0	100
Chaux	0	0	0	0	0	93	7	0	100
Sel	0	0	0	0	0	86	4	0	100
Riz	42	4	12	3	0	35	4	0	100
Sucre	40	2	46	1	0	1	10	0	100
Farine	1	23	21	31	0	21	3	0	100
Lait	1	1	19	0	0	10	69	0	100
Engrais	38	4	0	0	1	20	37	0	100
Préparations alimentaires	76	0	0	0	0	23	0	0	100
Bois/ouvrages en bois	100	0	0	0	0	0	0	0	100
Huiles animales / végétales	52	18	29	0	0	0	1	0	100

De grandes tendances se dégagent de l'analyse de la répartition des importations maliennes de 2005.

Le corridor Béninois est celui des hydrocarbures : 44 % des importations totales du Mali en 2005, contre 50 % l'année précédente.

Le corridor ivoirien (25 % des importations maliennes), occupe toujours une part très importante dans l'acheminement de certains produits. Les bois et les ouvrages en bois, les préparations alimentaires (bouillons culinaires et autres), sont importés, essentiellement, par la voie ivoirienne. Mais, le corridor ivoirien assure également 42% des importations de riz et 38% des engrais.

Les corridors sénégalais (route et fer) assurent plus de 60 % des importations maliennes. Ils ont assuré en 2005 environ 40,59 % des importations et 45,75 % des exportations. Les voies sénégalaises sont celles des importations maliennes des chaux et du sel (100 %), du lait (79%), des engrais (57%), des ciments (44%), mais aussi du riz (39 %) et des hydrocarbures (31%).

De façon spécifique, le mode routier est dominant dans l'acheminement des produits d'échanges du Mali. Mais, le chemin de fer reste le mode le plus utilisé pour l'importation du lait (69 %) et des engrais (37%), qui sont des produits fréquemment conteneurisés.

### 3.3- La compétitivité des corridors de transport et de transit

L'analyse de la compétitivité des corridors de transit du Mali permet de comprendre les contraintes de temps (délais des opérations portuaires, frontalières, de parcours) et de coûts

(coûts financiers des opérations portuaires et des documents, les taxes, les amendes), auxquelles sont assujetties le trafic de transit du Mali sur les différents corridors. Cette compétitivité des corridors est mise en évidence par la comparaison des coûts d'acheminement de quelques grands produits d'importation du Mali.

### **3.3.1-Les délais**

Dans le commerce international, les délais ont une importance capitale. Les délais de transport maritime, des opérations portuaires, de post acheminement, constituent des étapes délicates de part leurs complexités et les risques encourus. La méconnaissance des procédures ou l'inobservation des délais (délais de transmission des documents, délais de franchise, etc.) exposent les chargeurs aux paiements de frais supplémentaires ou surcoûts.

On peut citer le cas du Port d'Abidjan où jusqu'en 2002, environ 25 % des marchandises maliennes en transit étaient frappées de pénalités de dépôt de douane après l'expiration du délai de franchise de 90 jours. Ceci auraient engendré un surcoût de 40 millions de francs CFA/ jour de retard au taux d'entreposage minimum de 250 F/T/Jour.

Le prolongement des délais est imputable également aux procédures d'accomplissement des formalités, à la recherche des documents à l'import et à l'export, aux contrôles routiers et aux passages des frontières.

Ce commerce international de transit est tributaire de la mauvaise performance des différents ports : insuffisance des capacités d'embarquement et de débarquement, encombrements fréquents et prolongés.

#### **3.3.1.1 : Les formalités administratives**

Les délais nécessaires à l'accomplissement des formalités administratives, participent de la compétitivité du commerce extérieur. L'établissement du connaissement ou de la Lettre de Voiture (ou de son échange en import), les déclarations anticipées sur les marchandises, les bons de déchargement / chargement, l'enregistrement du véhicule à l'escorte, le TRIE (ou sa transcription en CTR ou autres), les assurances (fonds de garantie, carte brune de la CEDEAO), prennent du temps plus ou moins long suivant les corridors. Sur les corridors les plus performants, le temps nécessaire pour accomplir ces formalités est estimé à deux jours ouvrables. Ce temps oscille entre 2 et 4 jours sur les corridors béninois et guinéen qui seraient les plus tatillons pour les formalités.

#### **3.3.1.2- Les délais des passages portuaires**

Elles comprennent, les rectifications des connaissements, la manutention, l'aconage, l'entreposage, le transit. Le chargement de la marchandise met fin aux opérations portuaires. Selon une étude de l'UEMOA (2002), le délai moyen de franchissement des ports de l'Union est de 12 à 20 jours. A l'import, les délais les plus longs seraient ceux de la rectification des connaissements, le contrôle et l'autorisation d'ouverture des crédits d'enlèvements des transitaires, et parfois selon les périodes de l'année et suivant les ports le délai d'acquisition de capacité de transport suffisante pour l'évacuation de la marchandise. Ces délais seraient variables suivant l'importance de la cargaison et surtout suivant la nature des produits.

Selon des opérateurs économiques, les fer à béton, la farine de blé et parfois les ciments peuvent être traînés dans les magasins de 8 à 15 jours et même plus à cause de l'indisponibilité de moyens de transports.

### **3.3.1.3 : les délais de route**

Les délais de route sont des aspects du commerce extérieur du Mali les plus décriés car ils sont intimement liés aux surcoûts des parcours. La multiplicité des postes de contrôles similaires (plus de 18 postes de contrôle de police entre Bamako et Abidjan ; plus de 12 postes de contrôles douaniers entre Cinkassé- Bitou et Bamako), les temps mis à chaque arrêt pour les contrôles, les délais de franchissement des frontières constituent une perte de temps incommensurable pour le commerce extérieur du Mali.

Les temps de parcours trop longs sur les corridors, influencent négativement la rentabilité des véhicules de transports internationaux (1 à 2 voyages par mois entre Lomé et Bamako) et alourdissent considérablement leurs charges d'exploitation (30.000 km en moyenne par an contre 80 000 km voire 100 000 km ailleurs dans le monde).

C'est une des raisons qui ont amené la Commission de l'UEMOA, après de nombreuses études, à entreprendre la création des postes de contrôles juxtaposés aux frontières, dont les premiers spécimens sont fonctionnels entre le Burkina Faso et le Togo.

### **3.3.1.4 : le temps de franchissement des frontières**

Le franchissement des frontières donne lieu à une multitude d'opérations coûteuses en temps et en argent : reconstitution des opérations de transit (caution, Carnet TRIE, D25, CTR, etc) et de l'escorte douanière. Les véhicules arrivés aux frontières, doivent constituer un quota suffisant pour l'escorte, les premiers arrivés doivent attendre les autres, aux mépris de toute règle de compétitivité.

Les postes de contrôle juxtaposés aux frontières initiés par l'UEMOA devraient faciliter le franchissement des frontières, mais aussi et surtout de réguler le contrôle routier entre les frontières des différents pays.

## **3.3.2- Les coûts financiers**

Les opérations de commerce international sont accomplies sous forme de prestations de service. Les pré et post-acheminement, le transport maritime, les manutentions, l'acconage, le magasinage, les assurances et les documents nécessaires à la mobilité des marchandises, etc, ont des coûts. Les coûts financiers, comprennent, dans les faits, les frais des prestations réglementaires (coûts) et des paiements non justifiables sans contrepartie de prestations de services (faux frais, surcoûts, paiements occultes...).

### **3.3.2.1 : les coûts de prestations portuaires**

Les opérations portuaires comprennent les chargements/déchargements, l'acconage, les opérations de transit. Les coûts des prestations portuaires sont généralement fonction du volume et de la nature, du temps de séjour de la marchandise, mais aussi de son emballage (conteneurisée ou non).

Dans les ports d'attache du Mali, elles dépassent rarement les 15% du coût d'approche global, pour les marchandises conventionnelles, 4% au Port d'Abidjan pour le riz, le lait, la farine, 10% en moyenne au Port de Lomé, (voir tableaux ci-dessus).

**Tableau N° 5:** Coûts d'approche comparés des marchandises maliennes à l'importation par Dakar –Bamako

Type de cargaison	Ciment / Tonne	Riz / Tonne	Farine / Tonne	Sucre Poudre /T	Containers pleins	
					20 pieds	40 pieds
<b>Postes de coût</b>						
Opérations portuaires	4780 F	6730 F	6 240 F	6 240 F	6 360 F	9 050 F
% Total des coûts	9,46	12,75	18,71	14	14,73	22,66
Coûts administratifs	18 500 F+0,29% CAF	18500 F + 0,29% CAF	5 500 F+0,29% CAF	10 500 F + 0,29% CAF	10 500 F +0,29% CAF	10 500 F +0,29 % CAF
% Total des coûts	36,63	35,05	16,49	23,70	0,86	0,75
Coûts d'acheminement	27 217 F	27 550	21 600 F	27 550 F	36 430 F	30 570 F
% Total des coûts	53,90	52,19	64,78	62,20	84,39	76,57

*Source : Evaluation des corridors maliens, Rapports des Entrepôts maliens, 2003.*

**Tableau N° 6 :** Coûts d'approche comparés des marchandises maliennes à l'importation par Abidjan –Bamako

Type de cargaison	Ciment / T	Riz /T	Farine /T	Sucre en poudre /T	Containers pleins	
					20 pieds	40 pieds
<b>Postes de coût</b>						
Opérations portuaires / Chargement	5 880 F	4 320 F	4 480 F	4 320 F	6 214	8 400
% Total des coûts	5,51	4,11	4,25	4,11	59,33	74,47
Coûts administratifs	49 500 F + 0,5 %	49 500 F + 0,5 %	49 500 F + 0,5 %	49 500 F + 0,5 %	49 500 F + 0,5%	49 500 F + 0,5%
% Total des coûts	46,42	47,11	47,03	47,11	19,97	12,53
Coûts d'acheminement	51250 F	51250 F	51250 F	51250 F	51250 F	51250 F
% Total des coûts	48,06	48,77	48,70	48,77	20,66	12,98

*Source : Evaluation des corridors maliens, Rapports des Entrepôts maliens, 2003.*

**Tableau N° 7 : Coûts d'approche comparés des marchandises maliennes à l'importation par Lomé –Bamako**

Type de cargaison	Ciment / T	Riz /T	Farine /T	Sucre en poudre /T	Containers pleins	
					20 pieds	40 pieds
<b>Postes de coût</b>						
Opérations portuaires / Chargement	10 160 F	10 160 F	9 860 F	12 620 F	9 600	17 652 F
% Total des coûts	9,41	9,41	9,16	11,43	26,97	20,15
Coûts administratifs	27 700 F + 0,5%	27 700 F + 0,5%	27 700 F + 0,5%	27 700 F +0,5%	27 700 F +0,5%	27 700 F +0,5%
% Total des coûts	25,68	25,68	25,75	25,10	1,76	0,90
Coûts d'acheminement	70 000 F	70 000 F	70 000 F	70 000 F	44 800 F	69 149 F
% Total des coûts	64,90	64,90	65,07	63,45	52,17	54,35

Source : Evaluation des corridors maliens, Rapports des Entrepôts maliens, 2003.

Par contre, les opérations portuaires relatives aux conteneurs paraissent moins chères, entre 15 et 25% au Port de Dakar et de Lomé, mais plus de 70% au Port d'Abidjan. Ce qui semble être dû à la faiblesse des autres postes de coûts, car au regard des chiffres, Lomé est de loin plus cher que le Port d'Abidjan, pour les opérations relatives aux conteneurs.

### 3.3.2.2 : Le transport terrestre ou post-acheminement

Les opérations d'acheminement comprennent l'organisation de l'escorte, le transport proprement dit, c'est-à-dire le déplacement de la marchandise jusqu'au point de destination au moyen d'un véhicule approprié sur le trajet convenu, les formalités aux frontières, les divers contrôles routiers.

L'acheminement des importations et exportations maliennes coûte très cher. Il représente entre 17 et 84% des coûts globaux d'approche, variable selon qu'il s'agit du transport des marchandises conteneurisées ou non (voir graphiques ci-dessous).

Sur la plupart des corridors, le transport des conteneurs est moins cher que celui des marchandises non conteneurisées, notamment sur l'axe ivoirien. Par contre, sur les corridors sénégalais et togolais, l'acheminement est très cher : entre 55 et plus de 84%.

Ce coût d'approche très élevé des marchandises est lié bien entendu aux tarifs de transport (charges d'exploitation élevées), mais aussi aux multitudes postes de contrôles onéreux ainsi qu'aux coûts élevés du franchissement des frontières (reconstitution de l'escorte et du transit surtout).

### 3.3.2.3 : le franchissement des frontières

Le franchissement des frontières est une épreuve qui contrarie les efforts de compétitivité du commerce extérieur du Mali. Car les frontières à franchir sont nombreuses et coûteuses. Sur

chacun des corridors Togolais, Ghanéens, Béninois, les marchandises maliennes franchissent 4 frontières, deux sur les corridors ivoirien, sénégalais, guinéen et mauritanien. Le franchissement de chacune de ces frontières donne lieu à l'établissement de nouveaux documents (versions nationales du TRIE), à la reconstitution du fonds de garantie, du transit, et des escortes douanières, à des paiements par cargaison, etc. Toutes ces opérations exigent du temps et des frais financiers.

La mise en route des postes de contrôle juxtaposés de l'UEMOA est porteuse d'espoir pour une harmonisation des procédures de passage aux frontières, des coûts des opérations et documents nécessaires au franchissement des frontières.

### 3.3.3- Analyse comparative des corridors

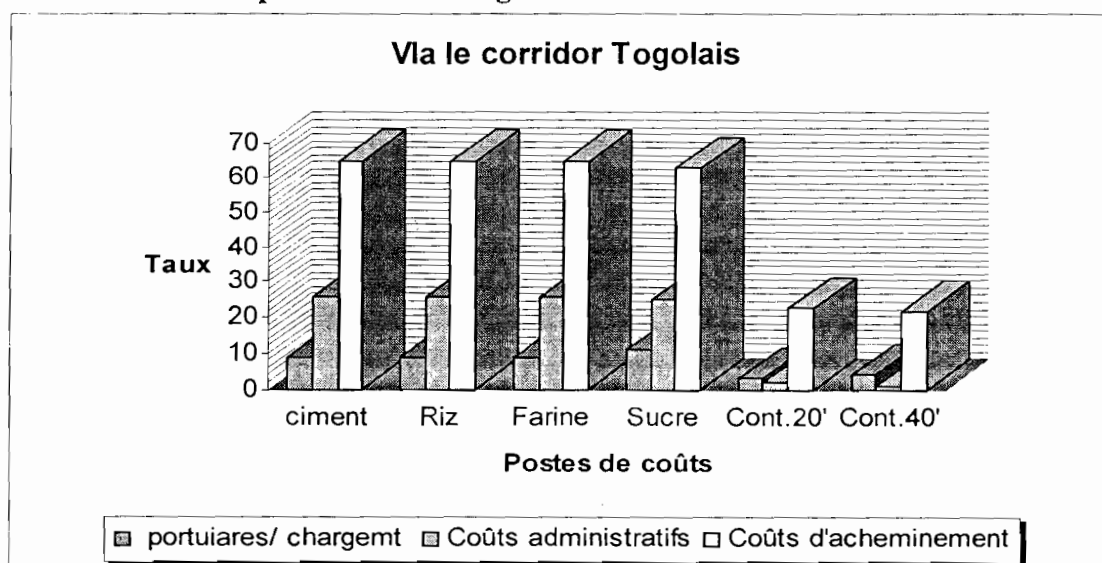
Les charges administratives sur le commerce extérieur du Mali, sont très élevées, en particulier pour les marchandises conventionnelles et en vrac. Elles sont estimées entre 15 à 47 % du coût d'approche à partir des ports d'Abidjan et de Dakar.

En réalité les formalités administratives ne sont pas que portuaires, elles sont reprises en force au Mali, à chaque franchissement de frontière : reconstitution du transit, Carnet TRIE, paiement de caution, de T.S, etc.

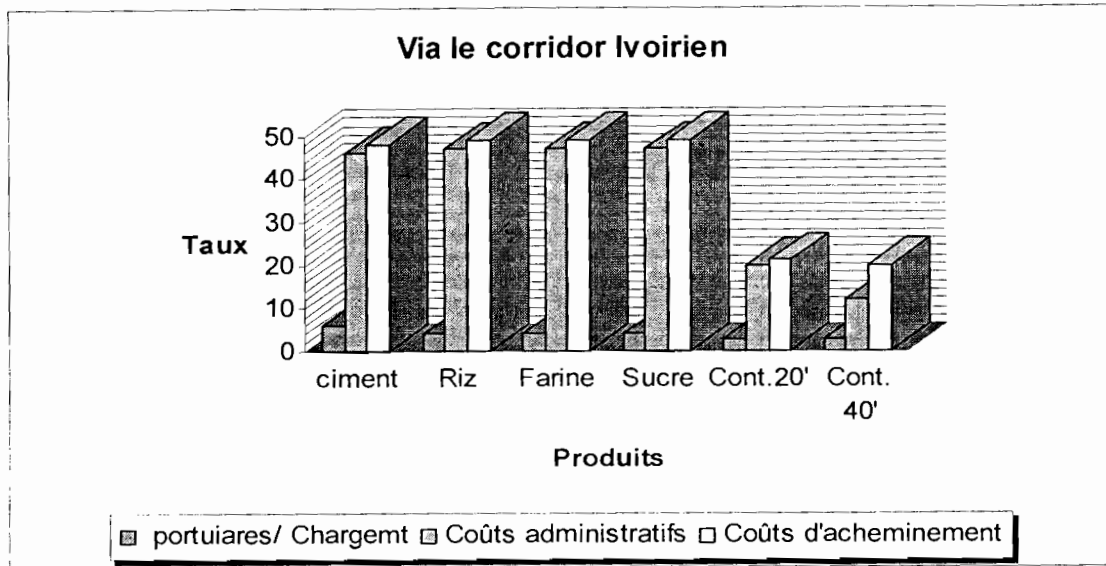
L'analyse de la compétitivité des corridors de transit se situe donc au niveau de la qualité, de la célérité, du coût des prestations portuaires, mais aussi et surtout des efforts des autorités des pays de transit à regrouper les services impliqués dans les opérations de transit, à alléger les procédures de chargement /déchargement, à réduire les documents au strict nécessaire, à endiguer les tracasseries routières. En d'autres termes, de veiller à l'application correcte des accords et conventions sous-régionaux et internationaux en matière de commerce, de transport et de transit.

Pour les marchandises conventionnelles, les opérations portuaires sont moins coûteuses dans les ports qui ont un niveau d'équipement élevé, notamment ceux d'Abidjan et de Dakar.

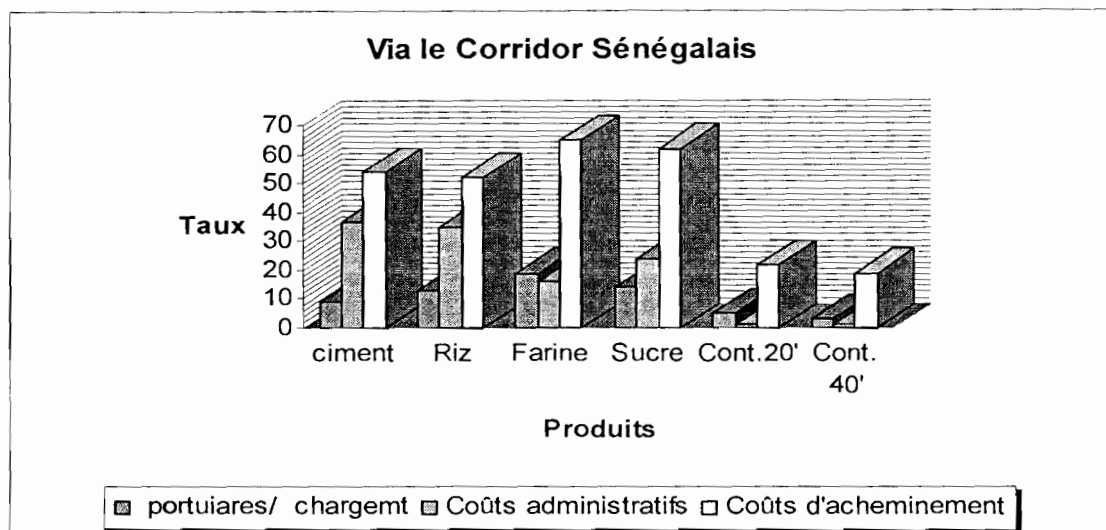
**Figure N° 1 : Structure des coûts d'approches de quelques produits d'importation du Mali par le corridor togolais**



**Figure N° 2 : Structure des coûts d'approches de quelques produits d'importations du Mali par le corridor ivoirien**



**Figure N° 3 : Structure des coûts d'approches de quelques produits d'importations du Mali par les corridors sénégalais**



#### 4- Pertinence des ports secs pour le commerce international du Mali

##### 4.1- Définitions d'un port sec ou « Inland Clearance Depot » (ICD) :

Le Groupe de Travail, des Nations Unies relatif à la Facilitation des Procédures de Commerce International, en sa réunion d'experts de janvier 1996 à Genève, à la quelle ont participé les Représentants de plusieurs pays et institutions internationales a retenu la définition suivante pour les Dépôts intérieurs de dédouanement (ICD) :

**Le Dépôt intérieur de dédouanement (ICD)** est « une Installation située à l'intérieur des terres - autre qu'un port ou un aéroport - ouverte à tous les usagers, ayant le statut d'organisme public, équipée de structures fixes et offrant des services pour la manutention et le stockage temporaire de marchandises de tous types (y compris des conteneurs) transportées en régime de transit douanier par n'importe quel mode de transport intérieur de surface approprié et placées sous contrôle douanier, cette installation comprenant des services de douane et d'autres organismes compétents pour autoriser l'admission et la consommation locale desdites marchandises, leur magasinage, leur admission temporaire, leur réexportation, leur entreposage temporaire dans le cas de marchandises en transit destinées à l'exportation. (Cette définition s'applique aux termes synonymes comme **Port sec, Terminal intérieur de dédouanement**, etc.)».

**Le Terminal intérieur de fret** : est « Toute installation, autre qu'un **Port** ou un aéroport, ouverte à tout utilisateur et autorisée par la douane, où des marchandises entrant dans le commerce international sont reçues ou expédiées ».

En d'autres termes, un port sec est une plateforme logistique à l'intérieur des terres (loin de la façade maritime) pour drainer ou répartir les conteneurs et les marchandises en provenance ou à destination des ports maritimes.

C'est une sorte de hub (un centre de regroupement et de dispatching de trafic) à marchandise. C'est un terminal à l'intérieur des terres à l'adresse duquel les compagnies maritimes délivrent leur propre connaissement pour les marchandises importées, en prenant entièrement à leur charge les coûts et les conditions de transport, et à partir duquel les compagnies maritimes délivrent des connaissements pour les marchandises exportées. Il s'agit en fait d'un terminal terrestre en liaison commerciale et logistique directe avec un ou plusieurs ports maritimes. Site intermodal, il propose les services d'un port : manutention, l'entreposage temporaire des marchandises amenées sous-douane. Ces marchandises y sont dédouanées avant mise en consommation intérieure sinon elles continuent le transport à l'exportation.

Les ports secs sont des sites spécifiques où les importations et les exportations peuvent être consignés par la douane pour inspection et qui peuvent être défini comme lieu d'origine ou de destination pour les marchandises en transit avec la documentation de transit tel que le connaissement ou le document de transport multimodal.

Une enceinte sujette à un cordon de sécurité est un préalable pour un port sec. Les ports secs intégreront l'emmagasiner provisoire. Il est essentiel qu'un port sec soit une installation d'emploi commun accessible à tous les chargeurs, soit directement soit par le truchement de leurs agents.

Les ports secs peuvent être des lieux où d'importants envois sont rassemblés ou subdivisés en petits lots en vue d'un transit avancé (c'est-à-dire des activités de consolidation ou de groupage s'effectuent). Selon les types de marchandises à traiter, les ports secs pourraient

avoir besoin de la capacité de traiter les liquides en citerne, les cargaisons sèches en vrac, les marchandises générales variées et conteneurisées.

Plus généralement les ports secs sont lourdement orientés vers la manutention de frets unifiés ce qui nécessite un équipement de manutention approprié.

L'introduction des ports secs est étroitement liée à la promotion du concept du « transport de bout en bout ». Ce concept implique l'adoption des procédures de transfert de marchandises depuis leur lieu d'origine jusqu'à la destination finale sans contrôle intermédiaire détaillé des douanes et avec l'intervention de manutention intermédiaire se produisant au point de transfert intermodal. Pour un pays enclavé comme le Mali le concept n'envisage pas de contrôle, par la douane, de marchandises ou de conteneurs à l'intérieur du port maritime.

La réalisation du concept de transport de transit permet potentiellement de faire des économies substantielles sur les coûts de transit. Lorsque l'introduction des ports secs est associée à la réalisation simultanée du concept de transport, les installations fournies au niveau des ports secs doivent avoir la capacité de manutention des conteneurs pleins ou vides ainsi que des structures pour l'emportage et le dépotage des conteneurs et le stockage de ceux-ci pour de courtes durées. Dans le cas des pays enclavés un document sera émis pour le transport des :

- exportations du port sec du pays enclavé au port maritime ou au port sec du pays importateur ou,
- importations du port maritime ou du port sec du pays exportateur au port sec du pays enclavé.

La création ou la redynamisation d'une économie portuaire (port sec ou maritime) s'opère, en général, par l'adjonction d'une zone franche.

#### **4.1.1. La zone franche :**

##### **4.1.1.1- Définitions d'une zone franche :**

Il existe, à travers le monde, plus de 20 façons différentes de définir une Zone Franche, pourtant le concept de base est le même, « espace déterminé à priori avec une fiscalité spéciale ».

Les organisations d'intégration régionale comme, l'UEMOA, la CEDEAO, la CEMAC, etc., admettent une zone franche comme :

une partie du territoire d'un Etat dans laquelle les marchandises sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation et ne sont pas soumises au contrôle habituel de la douane.

Il existe deux sortes de zones franches : la zone franche commerciale et la zone franche industrielle.

- Dans une zone franche commerciale, les marchandises y sont admises dans l'attente d'une destination ultérieure avec interdiction de subir une ouvraison ou une transformation ;

- Dans une zone franche industrielle, les marchandises qui y sont admises peuvent être soumises aux opérations de perfectionnement autorisés.

#### **4.1.1.2- Mise en place, organisation et fonctionnement de la zone franche :**

Sans préjuger des attributs octroyés à la zone franche par les autorités compétentes en la matière, il existe, au niveau régional africain, un cadre général de mise en place d'organisation et de fonctionnement dont quelques éléments pertinents sont retenus ci-après :

##### **▪ Etablissement de la zone franche**

- La décision de création d'une zone franche relève des législations nationales qui en déterminent le lieu d'implantation, ainsi que l'autorité chargée de son administration. Cette autorité fixe les conditions d'agrément pour l'implantation des entreprises dans la zone.
- Les exigences relatives à la construction ou à l'aménagement des zones franches ainsi que les conditions dans lesquelles s'exerce le contrôle de la douane sont fixées par les autorités douanières. Elles en limitent les voies d'accès et fixent les heures d'ouverture.

##### **▪ Marchandises admises dans une zone franche**

- L'admission des marchandises dans une zone franche ne doit pas être subordonnée à la condition qu'elles y soient introduites ou détenues en quantités déterminées.
- Elle est autorisée non seulement pour les marchandises qui y sont introduites directement de l'étranger, mais aussi pour celles qui proviennent du territoire de l'Etat membre concerné.
- Les marchandises qui proviennent du territoire de l'Etat membre concerné peuvent consister en marchandises en libre circulation ou en marchandises ayant bénéficié d'un régime suspensif ou ayant fait l'objet d'un perfectionnement actif.
- L'admission des marchandises dans une zone franche ne doit pas être refusée pour des raisons liées à leur régime, ou à des restrictions ou prohibitions autres que celles fondées sur des considérations de moralité ou d'ordre public, de sécurité publique, d'hygiène ou de santé publique ou sur les considérations d'ordre vétérinaire ou phytopathologique ou se rapportant à la protection des brevets, marque de fabrique et droit d'auteur ou de reproduction.
- Les marchandises qui présentent un danger ou sont susceptibles d'altérer les autres marchandises ou exigent des installations particulières, ne doivent être admises que dans les zones franches spécialement aménagées pour les recevoir.
- Il n'est pas exigé de garantie pour l'admission des marchandises dans une zone franche.

##### **▪ Introduction des marchandises en zone franche**

- Lorsque les marchandises sont introduites directement dans une zone franche sans emprunt du territoire de l'Etat membre concerné, elles doivent être accompagnées d'un document commercial ou administratif (facture commerciale, lettre de voiture, manifeste etc...) contenant les principales données y relatives.

- L'introduction dans une zone franche des marchandises qui proviennent de l'Etat membre concerné s'effectue au vu d'une déclaration d'exportation ou de tout autre document en tenant lieu.

Lorsqu'elles proviennent de l'étranger une déclaration ou tout autre document est exigé au moment de la prise en charge.

Si la zone franche est située dans la même localité que le point d'introduction une escorte douanière peut remplacer la déclaration de transit modèle TRIE.

- Le contrôle par les autorités douanières des marchandises destinées à être introduites dans une zone franche, se limite aux opérations qui sont jugées indispensables pour :
  - assurer le respect des prescriptions légales ou réglementaires de celles qui sont admissibles en zone franche,
  - vérifier que les marchandises restent dans la catégorie de celles qui sont admissibles en zone franche,
  - s'assurer que les restrictions et prohibitions applicables ont été observées.

- **Opérations autorisées**

Les opérations ci-après sont autorisées dans les zones franches :

**\* Zones franches Commerciales**

Les marchandises admises dans la zone franche commerciale peuvent faire l'objet d'opérations nécessaires pour en assurer la conservation et les manipulations usuelles destinées à améliorer leur présentation ou leur qualité marchande ou à les conditionner pour le transport, telles que :

- la division ou la réunion des colis,
- l'assortiment et l'allotissement des marchandises,
- le changement d'emballage.

Les manipulations usuelles sont effectuées sous la surveillance du service des douanes.

**\* Zones franches Industrielles**

La législation nationale précise les opérations de perfectionnement auxquelles peuvent être soumises les marchandises admises dans une zone franche industrielle, soit dans un règlement applicable sur toute l'étendue de la zone franche, soit dans l'autorisation délivrée à l'entreprise qui effectue ces opérations.

- **Marchandises consommées à l'intérieur de la zone franche**

- La législation nationale, énumère les cas dans lesquels les marchandises qui sont consommées à l'intérieur d'une zone franche peuvent être admises en franchise des droits et taxes à l'importation et fixe les conditions qui doivent être remplies pour bénéficier de cette franchise. Cette franchise peut s'appliquer également aux droits et taxes intérieures.

- Le matériel destiné à être utilisé exclusivement pour les opérations autorisées à l'intérieur d'une zone franche bénéficie de l'admission temporaire.

Ce matériel peut être admis en franchise dans le cas où la zone franche est placée sous la surveillance permanente de l'administration des douanes.

- **Cession des marchandises admises ou obtenues dans la zone franche**

Les marchandises admises ou obtenues dans une zone franche peuvent faire l'objet de cession ou servir à l'avitaillement des navires et des aéronefs.

Les ventes au détail sont interdites dans la zone franche.

- **Durée de séjour dans la zone franche**

La durée de séjour des marchandises dans une zone franche est illimitée. Cependant, les marchandises détériorées et les déchets dépourvus de toute valeur marchande, sont détruits sous la surveillance de l'administration des douanes.

- **Sortie des marchandises de la zone franche**

A la sortie d'une zone franche, les marchandises peuvent être soumises aux destinations suivantes :

- \* **Acheminement à l'étranger**

Lorsque l'acheminement à l'étranger se fait directement sans emprunt du territoire de l'Etat membre concerné, l'exportation s'effectue sous le couvert des documents commerciaux.

Dans le cas où la zone franche se trouve dans la même localité que le point d'embarquement, les marchandises sont acheminées sous escorte de la douane.

- Les transferts d'un point à un autre de l'Etat concerné ou d'un Etat membre à un autre, s'effectuent selon la procédure du transit communautaire.
- Les marchandises à la sortie de la zone franche peuvent être réexportées.
- Les marchandises qui, à la sortie d'une zone franche, sont introduites dans le territoire douanier de l'UEMOA ou de la CEDEAO peuvent, suivant les principes de leurs traités, accords et règlements des douanes en vigueur :
- soit bénéficier des régimes suspensifs, notamment l'entrepôt, l'admission temporaire, ou le perfectionnement actif en vigueur dans les mêmes conditions que celles qui sont applicables aux marchandises importées directement à l'étranger ;
- soit être mises à la consommation moyennant le paiement des droits et taxes à l'importation.

La législation nationale fixe, en valeur et/ou en quantité, le volume des marchandises qui peut être mis à la consommation à la sortie d'une zone franche.

▪ **Surveillance et contrôle**

Les zones franches sont placées sous la surveillance générale et le contrôle constant des administrations douanières des Etats membres concernés.

Les autorités douanières ont le droit d'effectuer à tout moment un contrôle des marchandises détenues dans les locaux de l'exploitant de la zone franche. Elles peuvent aussi en interdire l'accès à toute personne susceptible d'enfreindre la réglementation relative à son fonctionnement.

▪ **Cessation d'activités**

En cas de cessation définitive ou non des activités d'une zone franche et quelles qu'en soient les causes, l'administration des douanes de l'Etat intéressé prend des mesures nécessaires pour préserver les intérêts du Trésor Public National.

En cas de suppression d'une zone franche, les personnes intéressées doivent disposer d'un délai suffisant pour donner une nouvelle destination à leurs marchandises. Ce délai est laissé à l'appréciation de chaque Etat membre.

**4.1.2 - les intervenants :**

Les activités portuaires impliquent plusieurs intervenants qui poursuivent des objectifs différents mais complémentaires. Ces intervenants, qui sont les mêmes au niveau des ports secs, parmi lesquels on citerait entre autres :

- **L'Administration des ports secs** est chargée de la coordination des opérations portuaires. A cet effet elle doit disposer d'informations précises et directement exploitables. Elle est aussi chargée de l'optimisation du temps de transit de la marchandise en accélérant la libération de la marchandise, ce qui suppose la suppression de saisies multiples des documents, il doit également communiquer rapidement avec les professionnels et les services spécialisés. Elle perçoit et gère les recettes et les redevances d'usage des infrastructures portuaires.
- **La douane** : Elle est soucieuse de la perception des droits et taxes, de la régularité des opérations commerciales, de la protection des intérêts du Trésor public, d'appliquer les lois relatives aux échanges internationaux.
- **Le chargeur / groupement professionnel** : C'est lui qui déclenche le processus de la demande de transport ;
- **Le transporteur /groupement professionnel** : il est chargé de déplacer les produits soit du port maritime au port sec ou inversement et éventuellement jusqu'à l'entrepôt du donneur d'ordre.
- **Le manutentionnaire** : c'est lui qui effectue les opérations de déchargement de rangement et de chargement des produits.
- **Le transitaire ou commissionnaire de transport** : Il a en charge l'accomplissement des formalités douanières pour lesquelles il est agréé.
- **L'agent de la compagnie maritime /consignataire** : il est le représentant commercial de la compagnie maritime.

Ces professionnels sont tous préoccupés par la célérité des opérations de commerce international, de réduction du temps de séjour des véhicules, wagons et des marchandises, ainsi que par la simplification des procédures (douanières, fiscales, etc.).

#### 4.1.3 - Les activités du port sec

Parmi les services offerts par *les ports secs* figurent, en bonne place les agences maritimes (Consignataires, manutentionnaires, acconiers, etc.), les bureaux de marchandises transportées (groupements professionnels et entreprises de transport), les interprofessionnels et courtiers en transport routier, l'emballage des marchandises, le groupage des envois, etc.

Contrairement aux ports maritimes qui peuvent être considérés, à la fois comme des frontières et des traits d'union entre deux mondes (eau et terre) et qui ont chacun ses lois, us et coutumes spécifiques, les ports secs jouent le rôle d'interface entre transports maritimes et transports terrestres, entre réseaux ferroviaires et réseaux routiers. Les ports secs gèrent les échanges qui sont en dehors du maritime, donc se situant sur la terre ferme : ce sont des lieux aménagés pour assurer une liaison entre les voies de transport maritimes ou fluviales, et les voies terrestres ou aériennes. Lieux de convergence des grands axes du réseau routier et ferroviaire à l'échelle sous-régionale, ils sont intimement liés à la promotion du transport direct. C'est ainsi qu'ils participent, par leur implantation, aux mesures d'accompagnement du développement des collectivités territoriales, pouvant servir de centre de gravité des connexions reliant les ports maritimes à leur hinterland. Dans ce cas, la création de *ports secs* nécessite le développement des services ferroviaires, des dessertes de proximité et de l'hinterland mais aussi la modernisation des aéroports internationaux de la région et des services de télécommunication.

#### 4.2-La pertinence du port sec pour le commerce extérieur du Mali :

Selon le classement de la CNUCED, la dynamique de l'activité portuaire permet de distinguer quatre générations de ports :

- **Les ports dits de la première génération**, qui sont des interfaces entre deux modes de transport.
- **Les ports de la deuxième génération**, qui sont des centres de transport, d'activités industrielles et de commerce.
- **Les ports de la troisième génération** qui se présentent comme des centres de transport intégré et des plates-formes logistiques pour le commerce international.
- **Les ports de quatrième génération** se présentant comme des ports - réseaux qui décrivent des ensembles de plates-formes logistiques reliées et intégrées.

Il existe d'autres formes d'activités portuaires relevant de ports non maritimes ou fluviaux, à laquelle, les pays sans littoral recourent habituellement pour pallier aux contraintes spécifiques liées au dédouanement des marchandises dans les ports maritimes. Ce sont les plates-formes intérieures ou *ports secs*.

Comme infrastructure logistique de gestion des flux de marchandises et d'informations, comme centre de regroupement des services techniques de facilitation du commerce international, comme pôle de concentration des activités économiques, etc., le port sec est sans nul doute le chaînon manquant au commerce extérieur du Mali.

#### **4.2.1- Les avantages immédiats des ports secs sur le commerce de transit du Mali :**

Les avantages des ports secs pour un pays continental comme le Mali sont potentiellement immenses. La règle d'or du commerce international est de contrôler le maximum de maillons sur la chaîne logistique internationale commerciale afin de réaliser le maximum de profits (en gain et en compétitivité).

L'analyse des surcoûts du commerce de transit du Mali, a mis en évidence les facteurs suivants :

- les pénalités liées au retard dans la transmission des documents commerciaux ;
- les coûts unilatéraux des formalités portuaires (interprofessionnels de la manutention);
- les espaces d'entreposage maliens limités ;
- la répétition des formalités de transit et de douane au passage de chaque frontière,
- le transport terrestre rallongé et coûtant, en raison des multiples postes de contrôle, c'est un des postes qui contrarie le plus les efforts de compétitivité

Les ports secs sont des terminaux terrestres auxquels les compagnies maritimes délivrent leurs propres connaissements pour les marchandises importées, en prenant entièrement à leur charge les coûts et les conditions de transport (transbordement), et à partir desquels les compagnies maritimes délivrent leurs propres connaissements pour les marchandises exportées.

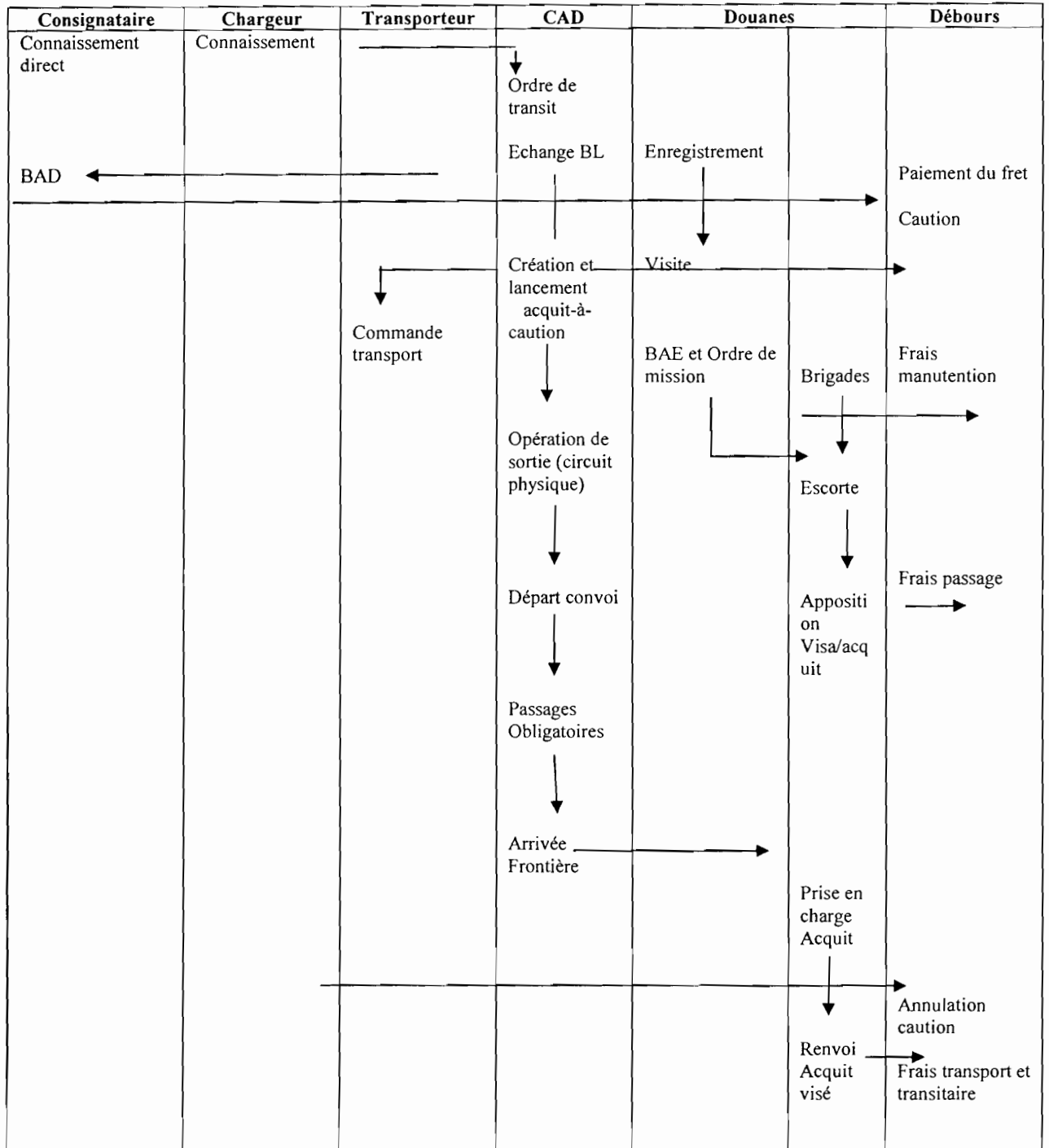
Ce qui veut dire l'existence d'un port sec réduirait énormément voire annulerait les facteurs suivant, avec l'utilisation des transbordements :

- les fautes du chargeur, qui ne m'interviendra pas dans les opérations portuaires ;
- les frais d'entreposage, car les marchandises passent simplement à l'Ecor pour visite d'identification à quai avant leur réacheminement ;
- les pénalités liées au retard dans la transmission des documents originaux, ou des informations pour la rectification du connaissement ;
- les frais d'assurance du post acheminement, car le transbordement est couvert d'une assurance de bout en bout ;

Schéma des procédures de transbordement et de transit du port de Dakar à Bamako.

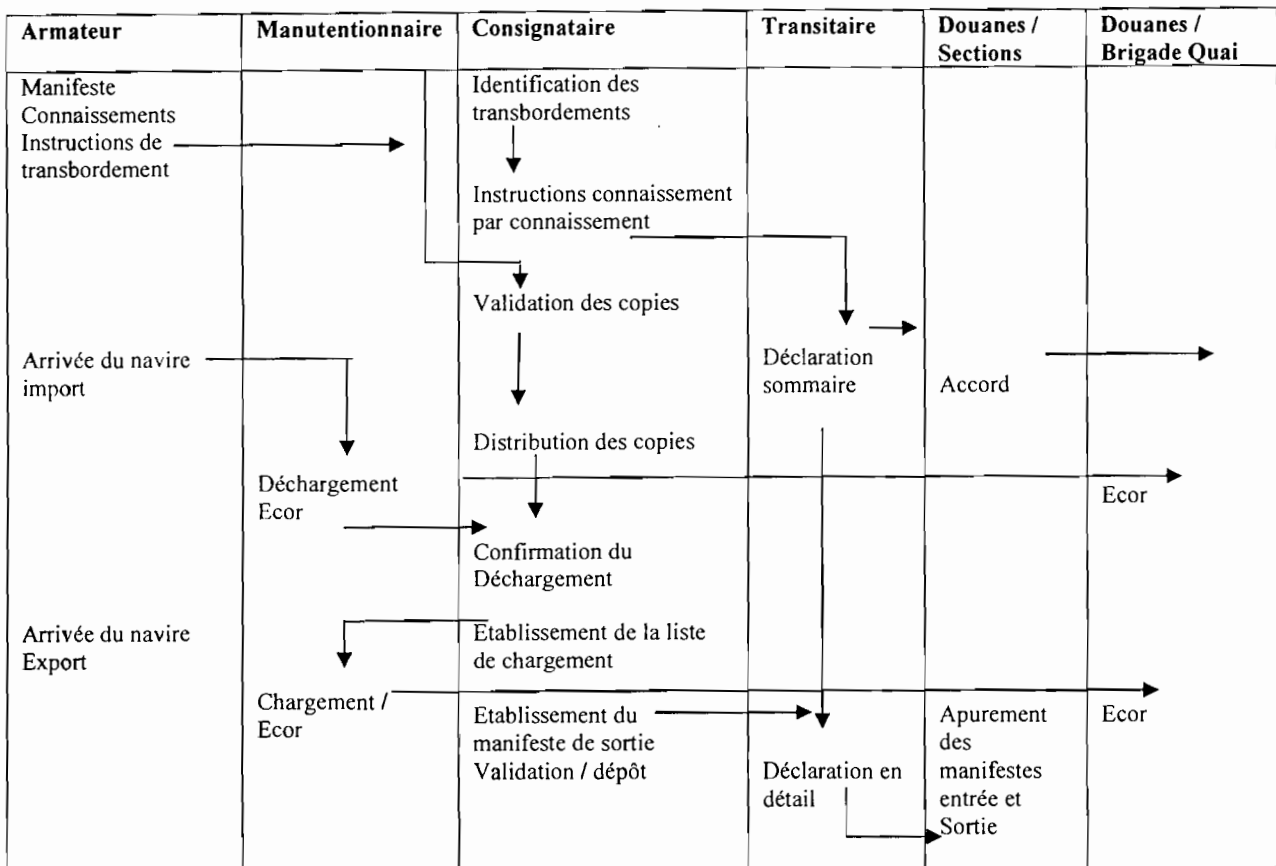
a) Transit international sans transbordement

Tableau N° 8 :



**b) Transit international : cas du transbordement**

Tableau N° 9 :



Au delà de ces intérêts techniques et financiers immédiats sur le transport de transit, les ports secs auront des effets d'organisation de l'espace régional qui stimuleront les capacités mobilisatrices du système de transport malien et faciliteront l'intégration de larges zones de production, aujourd'hui marginalisées, dans les réseaux d'échanges nationaux et sous-régionaux.

**4.2.2 - Organisation et fonctionnement des ports secs :**

L'organisation et le fonctionnement des ports secs doivent pallier aux insuffisances qui pénalisent le commerce international de transit du Mali.

L'état des lieux, surtout l'analyse des postes de surcoûts a montré que le post-acheminement représente à lui seul 47 à 84% du coût global de l'acheminement des marchandises maliennes à l'import. Ce qui veut dire que la création des ports secs, ne pourrait résoudre que partiellement les pénalités liées aux séjours prolongés des marchandises dans les ports maritimes, les frais d'entreposage (qui seraient réduits au strict minimum). Ce sont donc les acteurs de transports nationaux, Administration, transporteurs, etc., qui devraient s'engager à réduire les coûts d'acheminement des marchandises par :

- la réduction au strict minimum des documents et autres paiements administratifs ;

- la célérité dans le traitement des opérations de transport sous- douane de ou vers les ports secs ;
- l'amélioration des services de transport ;
- la réduction des postes de contrôle et des tracasseries routières ;

La contribution des ports secs dans la redynamisation du commerce extérieur du Mali serait donc fonction de la qualité du service dont feront montre les acteurs maliens dans la gestion de leurs terminaux logistiques que seront les deux ports secs.

Pour satisfaire à toutes ces attentes, le schéma simplifié de l'organisation et du fonctionnement des ports secs serait le suivant :

- **sur le plan organisationnel** : les bureaux de douane actuels resteraient en l'état avec toutes leurs compétences respectives actuelles ;
- **sur le plan fonctionnel** : le trafic en import ou en export peut passer par les bureaux de douanes des ports secs ou de tout autre bureau de douane traditionnellement habilité à faire de telles opérations. Cependant, tous les documents de fin de procédures de dédouanement (certificats de mise en consommation, documents de transit, connaissement à apurer, etc.) seraient centralisés au niveau des ports secs, pour vérification et réexpédition éventuelles vers les ports maritimes ou autres destinations.

Les ports maritimes d'attache du Mali, devraient avoir un rôle prépondérant dans l'organisation et le fonctionnement adéquat des ports secs de l'hinterland.

#### **4.2.3 - les effets structurants des ports secs sur les espaces économiques :**

La création d'une plate forme logistique de convergence et de distribution des flux de transport de marchandises a un effet polarisant sur l'espace régional et local (communal). Ils constituent des facteurs stimulant ou créateurs de développement par la concentration d'activités économiques mais surtout par les avantages offerts aux investisseurs dans les zones franches qui les accompagnent généralement. Elles permettent, en général de :

- Stimuler la production et les exportations,
- Acquérir les compétences et les ressources nécessaires pour être compétitifs dans l'économie mondiale,
- Implanter de nouvelles activités sans perturber l'équilibre économique local,
- Accueillir en priorité les activités à forte densité permettant la diversification et la création de nouveaux emplois.
- Combiner investissement direct, emploi et transfert de technologie, ce qui induirait un développement économique et social des pays d'accueil. Par exemple, la zone franche de Port-louis (Ile Maurice) génère 67% des exportations et 83800 emplois.

#### **4.2.3.1- L'organisation de l'espace malien des transports par les ports secs :**

L'une des faiblesses du système de transport au Mali est sans nul doute, l'insuffisance de sa productivité, de sa capacité de mobilisation des ressources d'échanges. Cette faible productivité des transports est à la fois structurelle et fonctionnelle. Le port sec, parce qu'il est une zone de concentration et d'éclatement des flux, qu'il imposera une hiérarchisation fonctionnelle au système de transport régional : les gros porteurs, des ports côtiers voisins convergent vers les port secs, d'où attendent les petits et moyens porteurs (5 à 15 T de charge utile) pour la redistribution régionale du trafic international. Inversement, les produits à l'export sont acheminés aux ports secs, selon les schémas suivants, où ils disposeront de la logistique et des moyens de transports adéquats pour leurs opérations :

- les grosses entreprises productrices de fret comme la CMDT : de ses usines d'égrenage, les balles de coton sont entreposées dans ses magasins situés dans les ports secs où ils effectueront toutes les formalités d'exportation (mise à disposition du Bulletin d'Engagement, du BL, élaboration provisoire du Manifeste Cargo, du Crédit Documentaire, de l'Assurance, de la facture commerciale, l'achat des Bulletins d'Embarquement, mise en place du fonds de nantissement, du Bulletin de Vérification, du Certificat de Conformité, la transmission de l'ordre de transit, etc..) ;
- pour les autres produits, des zones de production ou des centres de collecte / de groupage, les marchandises conditionnées (conteneurisées ou non) seront acheminées vers les ports, aux moyens de petits et moyens porteurs, où elles effectueront les formalités pour l'exportation.

La disponibilité des moyens de transports intermédiaires efficaces accroît la mobilité et des biens et des services et stimule la production.

L'espace de transport serait organisé en trois segments de parcours dont un niveau local (zones de production, marchés locaux) parcouru par des taxis brousses, des pick up, de petits porteurs ; un niveau régional, parcouru par des moyens et gros porteurs (des centres de production ou des marchés régionaux vers les ports secs) et enfin un niveau international animé par des gros porteurs et des entreprises de transport (routière, ferroviaire, fluviale et aérienne), des ports secs vers les ports maritimes et les marchés internationaux.

#### **4.2.3.2- les ports secs et les projets sous-régionaux de facilitation des transports :**

Le projet de construction des ports secs épouse la tendance de l'évolution du commerce mondial qui est la création des plates formes intérieures d'éclatements des flux et de l'adoption systématique du transport de bout en bout. Mais aussi et surtout il met en place des infrastructures nécessaire pour la participation du Mali aux programmes sous-régionaux de facilitation du commerce et du transport.

##### **4.2.3.2.1- l'insertion du port sec de Sikasso dans les projets sous-régionaux de transport :**

Point d'intersection majeure, au Mali, des corridors ivoiriens d'une part et togolais, ghanéen, burkinabé d'autre part, le port sec de Sikasso, devrait à terme, constituer un pôle de développement économique régional de premier ordre.

Avec la construction des postes de contrôle juxtaposés aux frontières (projet communautaire de l'UEMOA), Sikasso est le principal centre de relais après le franchissement des postes de contrôle juxtaposés de Herémako (41 Kms) et de Zégoua/ Pogo (95kms). La mise en service

de ces postes de contrôle juxtaposés fera du Port sec de a ville de Sikasso, un centre de services (banques, mains d'œuvres qualifiées, commerces, télécommunication, maintenance, etc) ;

Aussi le prolongement (projet d'interconnexion ferroviaire) de la voie ferroviaire Abidjan - Bouaké- Ouangolodougou à Sikasso (197 Kms), ferait du port sec une plate -forme bimodale régionale de première importance d'où du port d'Abidjan, des trains blocs seraient acheminés. La ville de Bobo Dioulasso, port sec bimodal (rail/route) pourrait être équipé d'un centre de tri important (groupage / dégroupage) où des cargaisons ferroviaires destinées au Mali et au Burkina Faso, depuis le Port d'Abidjan, seraient dégroupées et réexpédiées par route au port sec de Sikasso.

Le projet de construction de la voie ferroviaire Ouangolodougou -Sikasso, est un souhait hautement exprimé par les autorités portuaires ivoiriennes, qui, selon elles augmenterait considérablement leurs intérêts pour le port sec de Sikasso.

#### **4.2.3.2.2- le port sec d'Ambidédi est un port tri modal à long terme :**

Le projet de construction du port sec d'Ambidédi s'insère dans le projet sous -régional de navigation sur le fleuve Sénégal, dont un volet important serait l'implantation d'un « Port Fluvial Terminus » à Ambidédi. Le couplage du port fluvial et du port sec d'Ambidédi devrait, à terme, donner naissance à un port multimodal (route, rail, fluviomaritime). Ce port fluvial, est conçu avec des souplesses de navigabilité, en fonction de régime du fleuve. Des plates-formes de transbordement sont prévues avec la possibilité d'utiliser le transport combiné mer/fleuve, fleuve/ route, fleuve -rail entre les ports et escales fluviales :

- transport par route entre Nouakchott et Rosso (Mauritanie), puis desserte par bateau fluvial des ports situés en amont de Rosso ;
- transport par route entre Dakar et Richard -Toll, puis desserte par bateau fluvial des ports situés en amont de Richard-Toll.

## 5- Les perceptions et attentes des intervenants des transports au Mali :

Les acteurs et les usagers des transports au Mali, groupements de transporteurs, de chargeurs, la Douane, les agents de contrôle routiers, l'Administration des transports (par ses services techniques, entrepôts, etc.), les autorités des ports d'attache du Mali (notamment celles d'Abidjan et de Dakar), ont émis des avis, et des suggestions qui traduisent leurs intérêts mais aussi de leurs préoccupations de voir l'organisation et le fonctionnement des ports secs alourdir davantage le commerce extérieur du Mali.

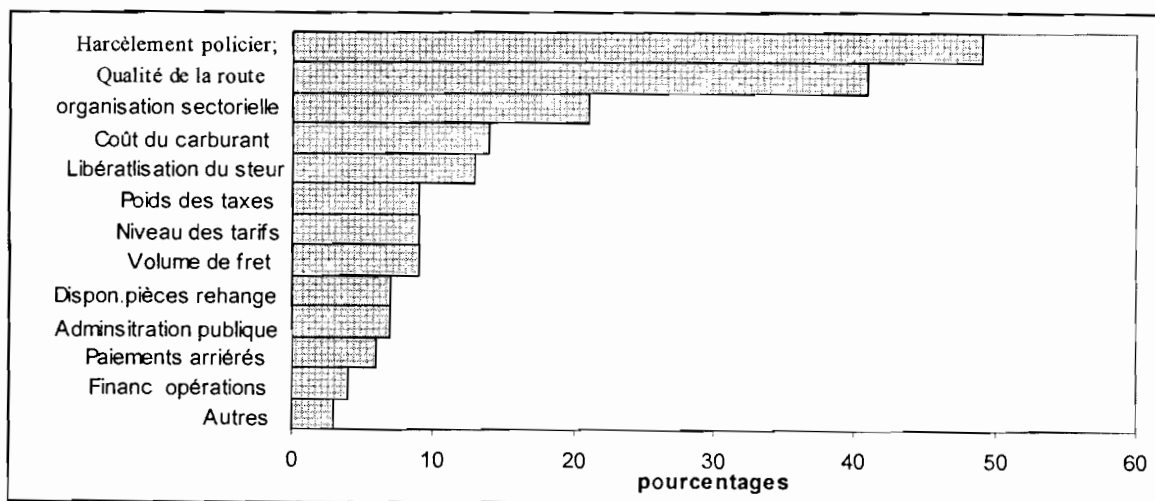
En effet, les éléments de base du commerce international du Mali, le camionnage, les procédures de transit, de dédouanement sont déjà trop pénalisants pour qu'on vienne y ajouter les multiples ruptures de charge des cargaisons à destination des ports secs.

Les contraintes relatives au commerce extérieur du Mali sont suffisamment connues (voir graphique ci-dessous).

Il est indéniable que le port sec est un maillon essentiel qui manque à la chaîne logistique du commerce extérieur du Mali. Autant il peut stimuler le commerce, autant il peut bien en constituer une pesanteur. La logique qui sous-tend la création des ports secs est celle de disposer sur son territoire national, un nombre plus important des maillons de la chaîne logistique de son commerce extérieur, d'alléger significativement ses contraintes afin de le rendre compétitif.

De ce fait, le projet de réalisation des ports secs suscite à la fois espoirs et inquiétudes chez les professionnels du secteur. La prise en compte de leurs préoccupations est une des conditions de réussite du projet.

**Figure n°4 : Contraintes d'exploitation du transport international du Mali**



Source : Etude sur un service de camionnage plus efficace au Mali- Banque Mondiale-2004

**Les opérations de transit et de dédouanement au niveau des ports secs doivent permettre de décongestionner les bureaux de Faladié, dont les capacités de stockage sous -douane sont dépassées et inappropriées.**

Pour ce faire, le bureau des douanes des ports secs doit offrir des meilleures conditions de travail :

- l'escorte des marchandises des frontières vers les ports secs doit être physique (c'est-à-dire que les agents chargés de l'escorte doivent être physiquement présent) pour réduire les retards en attente des carnets TRIE ;
- l'accélération de la procédure de contrôle « COTECNA » ou autres
- le déchargement des véhicules de leurs cargaisons dans les magasins sous -douane, 24 heures, au maximum après leur arrivée afin de mettre fin au paiement des surestaries aux camionneurs.
- la mise en place d'infrastructure logistique appropriée à des coûts de service raisonnable ;
- l'octroi d'un nombre suffisant de crédits d'enlèvement par la douane ;
- l'allègement du circuit douanier des procédures d'exonérations partielles ou totales ;
- le non paiement des frais de contrôle par les chargeurs ; etc..

#### **5.1- Les chargeurs :**

Les réactions les plus vives sont venues des chargeurs. Le Conseil Malien des Chargeurs, tout en reconnaissant le bien fondé du projet, a émis de sérieuses réserves sur la maîtrise des difficultés de gestion d'un port sec, au regard du niveau de prestation actuel de nos services techniques privés et publics. Car, des nouvelles mesures doivent accompagner la mise en place des ports secs afin que ses prestations et les ruptures de charges que supporteront les marchandises, du fait de l'existence des ports secs, ne contribuent point à alourdir les coûts d'approche de nos produits. Nos ports secs doivent fournir des prestations de niveau élevé à même de concurrencer celles des ports maritimes voisins : les cahiers de charge des concessionnaires des ports secs, des prestataires de services (aconiers, consignataires, transitaires, etc.), doivent faire l'objet d'une négociation et d'un contrôle très professionnels.

#### **5.2- Les transporteurs :**

Les transporteurs se réjouissent à l'idée de la création des ports secs. Ils entendent voir une bonne restructuration de leur profession, mais surtout une redéfinition transparente des conditions d'exercice de leur profession, de leurs rapports avec l'Administration (agents de contrôle routier, fiscalités, etc.), afin de faire des transports une activité rentable capable d'améliorer ses services par la création d'entreprises plus compétitives.

#### **5.3- Les Administrations :**

Les Administrations rencontrées sont essentiellement celles des douanes et des services techniques des transports (Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux, Entrepôts maliens au Port de Dakar et d'Abidjan).

Les encouragements et les contributions les plus enthousiastes sont venus de la Douane nationale à la grande satisfaction des consultants. Des contributions très appréciables, pour la mise en œuvre des ports secs, ont été faites par l'Administration des douanes. Elle suggère entre autres que les ports secs soient :

- des bureaux de centralisation et de contrôle des documents relatifs au commerce extérieur quel que soit le bureau de douane choisi par le chargeur pour effectuer ses opérations douanières;
- que les ports secs soient des centres de contrôle du trafic import export du Mali : tout véhicule commercial utilisé en import et export doit transiter par les ports secs pour les formalités douanières de sortie ou d'entrée ;
- les ports doivent être les centres pointus les plus importants de traitement des statistiques douanières en République du Mali, comme c'est le cas ailleurs.

Les services techniques de la Direction des Transports, tels les entrepôts, adhèrent au projet. Mais qu'une réflexion approfondie doit être entreprise pour redéfinir les nouvelles fonctions des entrepôts. Ils ont insisté sur le caractère rigoureux et professionnel de la définition et de la négociation des cahiers de charge pour la prestation de service des interprofessionnels portuaires tels les consignataires, les manutentionnaires, et mêmes les armateurs qui utiliseront les ports secs commerce terminaux intérieurs des opérations de transport de bout en bout.

#### **5.4- Les interprofessionnels :**

Les interprofessionnels rencontrés comprennent surtout les transitaires, les assureurs Des responsables de la Chambre de Commerce et d'Industries du Mali ont été aussi rencontrés.

Les transitaires rencontrés souhaitent l'aboutissement rapide de ce projet de construction. Ils espèrent une revalorisation de leur profession qui aura désormais une clientèle élargie, plus professionnelle, plus ouverte sur le monde du transport multimodal.

Aussi les assureurs comptent trouver leur compte dans la réalisation des ports secs, par l'élargissement de l'horizon de leurs affaires.

#### **5.5- Les opérateurs financiers**

Les opérateurs financiers comprennent essentiellement les banquiers et les assureurs. Le rôle des banquiers se trouverait accru par le développement du commerce international par le biais de l'endossement et de l'émission des crédits documentaires. Les assurances interviennent pour l'assurance des moyens de transports, des marchandises et même des opérations commerciales telles que la tierce détention.

## 6 – Les formes de financement et de gestion des ports secs

### 6.1 - Financement et gestion des infrastructures de transport

La gestion des infrastructures est de plus en plus liée à leurs modes de financement. Cette forte corrélation entre le financement des infrastructures, leur entretien et leur gestion est en pleine évolution. Du financement intégral par les Budgets Nationaux ou des prêts consentis aux Etats par des bailleurs internationaux, la réalisation des infrastructures de transport et leur entretien sont supportés de plus en plus par les fonds routiers ou par le secteur privé dans le cadre de Partenariat – Public – Privé (PPP).

Plusieurs raisons tendent à expliquer cette évolution ; les principales causes que l'on peut retenir sont :

- les contraintes budgétaires étatiques : l'ampleur des besoins en matière de construction des infrastructures économiques et sociales, face à l'insuffisance des moyens, oblige les décideurs à procéder à des arbitrages difficiles. Ceci est d'autant plus vrai pour le secteur des transports qui demande la mobilisation de moyens importants,
- l'émergence du PPP : le PPP est une nouvelle manière d'améliorer la performance des services publics en privatisant, totalement ou partiellement son financement et son entretien.

L'appréciation et le choix du mode de gestion du port sec appartiennent à l'Autorité Administrative compétente. Quatre types de gestion peuvent être envisagés :

- La gestion en régie directe,
- L'office
- La concession
- La gérance

#### 6.1.1 - La Régie

Dans l'hypothèse d'une gestion en Régie Directe, l'Autorité Administrative qui a réalisé l'infrastructure, en l'occurrence le port sec, assure avec son propre personnel la gestion administrative. Dans ce cas le budget de fonctionnement du port sec sera inscrit au budget de l'Etat et sera incorporé dans celui de la structure administrative dont il dépend. Le port sec n'aura aucune autonomie financière, ni de personnalité juridique propre. Son personnel sera constitué d'agents de la fonction publique renforcés éventuellement par d'autres agents au service de l'Etat.

Au regard de la rareté des ressources financières et de la lourdeur des procédures budgétaires et de décaissement de l'Etat, un tel mode de gestion pourrait constituer une entrave à la réalisation des objectifs qui ont conduit à la création des ports secs.

### 6.1.2 : L'Office

La réalisation de l'ouvrage incombe entièrement à l'autorité compétente qui en confie la gestion à un Etablissement Public spécialement créé à cet effet.

Le gestionnaire relève de l'autorité administrative compétente disposera d'une autonomie financière ; d'un organe de gestion et jouira d'une personnalité juridique.

### 6.1.3 : La Concession

Une concession peut être définie comme un accord par lequel une Autorité Publique accorde des droits spécifiques à une entité (privée ou semi-publique) pour construire, entretenir et exploiter une infrastructure de transport pour une période déterminée. Dans une concession et à la différence d'un simple contrat de location, le concessionnaire choisi par le Gouvernement va supporter les risques, le coût financier de l'investissement et la partie la plus importante du risque commercial. L'investissement revient en principe à l'Etat à la fin de la période de concession.

La rémunération de l'exploitant est faite par les usagers par le biais d'un tarif. Elle doit couvrir à la fois les charges d'investissement et d'exploitation, et dégager une rentabilité suffisante pendant la durée de la concession.

Le concessionnaire assure le service public à ses risques et dans le respect d'un cahier de charges approuvé par les deux parties.

### 6.1.4 - La Gérance

A ce niveau l'autorité administrative compétente finance la construction du port sec et en confie l'exploitation à une structure privée spécialisée et ayant des compétences incontestables.

Les produits générés par l'exploitation de l'ouvrage sont reversés à l'Etat qui rémunère forfaitairement la structure de la Gérance.

### 6.1.5 - La Concession ou l'Office : les modes de gestion pertinents

La gestion en Régie nous semble inopportune à cause des lourdeurs invoquées, de même la Gérance n'offre pas toutes les garanties de rigueur dans le cadre d'un investissement qui est appelé à se développer.

Les deux modes de gestion qui sont les mieux appropriés dans un tel contexte sont :

- la concession qui est délégation au secteur privé, d'un service public que constitue l'exploitation d'un port sec (le concessionnaire étant choisi dans le cadre d'une procédure d'appels d'offre international) et
- La création d'un Office National des Ports Intérieurs au Mali.

Compte tenu du montant minimum des investissements indispensables à la construction d'un port sec opérationnel, il n'est pas certain que l'Etat puisse mobiliser rapidement les fonds dans le cadre d'un budget ou d'un financement par un bailleur international. Cet

inconvenient est automatiquement écarté dans le cadre d'une concession car il appartiendra au concessionnaire de mobiliser les ressources financières nécessaires pour la construction des ports et leur exploitation.

L'avantage de cette option est que l'Etat, sans un financement préalable, arrive à mettre à la disposition des usagers du service public, des infrastructures nécessaires à l'amélioration de la compétitivité de l'économie malienne.

Pour toutes ses raisons, la concession est l'option la plus réaliste et la mieux adaptée de toutes les autres.

### **6.1.6 - Les différents types de concession**

Les concessions sont nombreuses et peuvent revêtir plusieurs formes qui se différencient par le caractère limité ou non de la possession de l'infrastructure ou le mode de rémunération de son usage.

- *B.O.T (Build Operate Transfer)* : Dans la concession classique de type B.O.T c'est-à-dire « Construire -Build, Exploiter- Operate et Transférer- Transfer », une société privée ou mixte obtient une concession lui permettant de financer, de construire, de posséder et d'exploiter une infrastructure pendant une période limitée (généralement entre 20 et 30 ans) au bout de laquelle l'infrastructure est transférée à titre gracieux aux pouvoirs publics. Elle comporte une variante appelée DBFO ;
- *D.B.F.O (Design Build Finance and Operate)* : cette forme de concession qui consiste à Concevoir, Construire, Financer et Exploiter une infrastructure, se différencie du B.O.T par le fait que ce dernier fait payer le service par l'utilisateur (péage, tarification à l'utilisateur) alors que le DBFO est à la charge du contribuable c'est-à-dire que c'est l'Etat qui paie au concessionnaire un montant calculé selon une méthode convenue entre les deux partenaires (Etat et Concessionnaire).
- *B.O.O (Build - Own - Operate)* c'est-à-dire Construire – Posséder (Rester Propriétaire) – Exploiter : dans ce cas de concession, une société reçoit de l'Etat une autorisation d'exploiter une infrastructure (port sec, pont, parking, terminal conteneur..). Elle construit pour son propre compte l'infrastructure qu'elle exploite pendant une durée illimitée ;
- *B.T.O (Build - Transfert- Operate)* : C'est le type de concession où une société finance et construit une infrastructure, mais en transfère la propriété à l'Etat immédiatement après l'achèvement de la construction. La société concessionnaire emprunte ensuite l'infrastructure à l'Etat, exploite l'infrastructure pendant une période limitée au bout de laquelle tous les droits de l'infrastructure sont transférés de nouveau à l'Etat.

C'est un opérateur économique privé, choisi à la suite d'un appel d'offre international qui sera lancé dès qu'un cahier de charges aura défini les critères de choix de l'opérateur et les modalités de réalisation du projet.

Celui-ci devra être une société anonyme ayant les capacités financières et surtout techniques nécessaires à l'exécution des tâches et missions consignés dans le cahier des charges.

Compte tenu des enjeux financiers et de la multiplicité des opérateurs impliqués dans la réussite des ports secs, le concessionnaire choisi devrait ouvrir son capital à tous les intervenants de la chaîne transport. Le degré d'ouverture du capital de la société doit être précisé autant que faire se peut dans le dossier d'appel d'offre.

Deux expériences dans la zone UEMOA montrent que d'autres choix de partenaires stratégiques sont possibles. Au Burkina Faso par exemple le partenaire stratégique est la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Artisanat (CCIA) qui a bénéficié de la concession du service public, tandis que pour l'expérience des Ensema au Mali c'est un tandem constitué par le PAD et le CO.SEC qui ont la responsabilité de la gestion des entrepôts (qui n'ont pas le statut juridique du port sec mais sa fonctionnalité). Dans le cas des Ensema la mise en concession est écartée tant que le prêt de la BID qui est garantie par l'Etat sénégalais n'est pas totalement remboursé.

C'est dire qu'il ne faut pas écarter d'autres schémas qui impliqueront très fortement les opérateurs économiques nationaux à travers la CCIM, le CMC ou encore les organisations professionnelles des transporteurs.

**DEUXIÈME PARTIE :**

**LE PORT SEC DE KAYES**

## **1- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PORT SEC DE KAYES/AMBIDEDI**

---

### **1.1 : Critères de choix de la localisation**

La construction du Port Sec de Kayes/Ambidedi a été élaborée sur la base des principes de fonctionnement des ports secs définis dans la première partie. Les équipements de superstructures et d'infrastructures ont été dimensionnés pour répondre aux besoins minima de fonctionnement d'un tel projet étant entendu que l'espace pour les extensions futures est déjà prévu.

Pour ce qui est de la localisation du port sec de Kayes/Ambidedi, il doit respecter un certain nombre de critères au nombre desquels on peut retenir les éléments suivants :

- le port sec doit être facile d'accès à partir des voies internationales principales (rail, route),
- la zone de localisation doit être alimentée facilement et à moindre coût en eau et en électricité ce qui suppose un raccordement peu onéreux au réseau d'eau et d'électricité de la ville.
- Le terrain destiné au port sec doit être suffisamment grand pour permettre les extensions futures.
- Etant donné le nombre et le niveau de qualification du personnel qui sera amené à travailler dans le port sec, il est important que ce personnel puisse vivre avec leur famille dans les commodités minimum d'une ville (eau, électricité, téléphones, établissements financiers, centres de loisirs et de sports, écoles pour les enfants, cliniques, hôpitaux, etc....).

Il appartient à l'Administration de s'assurer que le site identifié remplit les conditions énumérées, dans le cas contraire les dispositions doivent être prises pour combler les lacunes ou redéfinir un autre emplacement du port sec.

### **1.2. Le descriptif technique sommaire des aménagements du port sec**

Le port sec de Kayes/Ambidedi sera bâti sur une superficie de 50 hectares. L'aménagement concerne l'ensemble de la superficie disponible y compris les espaces réservés aux extensions futures. Dans le cadre de la réalisation du Port Sec de Kayes/Ambidedi les aménagements à effectuer sont les suivants :

- Les plates formes
- Les bâtiments et clôtures,
- Les entrepôts, hangars et ateliers,
- Les voiries et les parkings,
- Le raccordement au réseau ferroviaire de Transrail,
- Le drainage des eaux pluviales,
- Le réseau électrique,
- Le réseau de téléphonie,
- Le réseau d'adduction d'eau et de sécurité incendie.

### 1.2.1. L'aménagement des plates formes

La plate-forme s'étend sur quarante hectares ; l'étude des terrassements conformément à la topographie du terrain a donné lieu à la création de cinq plates formes définies comme suit :

**Tableau N°10**

N°	DÉSIGNATION	COTES AXES		DESTINATION
		AMONT	AVAL	
1	PF1C	99.78	98.30	Parking véhicules légers sous douanes
2	PF1B	99.78	99.77	Terminal conteneurs
3	PF1A	99.50	99.20	Entrepôts et hangars
4	PF2	100	99.40	Poids lourds sous Douanes
5	PF3	99.90	98.60	Poids lourds hors douanes

### 1.2.2. Les bâtiments et clôtures

Les bâtiments classiques comprennent :

- Les bureaux de contrôle des entrées et sorties,
- Les bureaux de l'administration du port et des prestataires,
- Le poste de police,
- Les guérites de surveillance,
- Les locaux techniques,
- Les logements du personnel d'encadrement,
- Les bâtiments à usage commun que sont l'infirmerie et le bloc des chauffeurs,
- Le local du gardien de magasin,
- Les clôtures

Compte tenu de la distance qui sépare Ambidédi de Kayes il a été prévu l'hébergement de l'encadrement sur le site. Il s'agit du logement du directeur général et des quatre autres chefs de division (villa F4), puis enfin des logements de passage pour cadres en mission (F3).

- Logement du Directeur Général (VILLA F5)
- Logements de personnel cadre (VILLA F4)
- Logements de mission (VILLA F3)
- Le port sec clôturé à trois niveaux : au niveau des entrepôts sous douane, au niveau des logements du personnel d'encadrement et au niveau général.
- Les clôtures sont de deux types :

**Tableau n° 11 : Type de clôture du port sec**

Clôtures	Ml
Clôture en béton armé	2573
Clôture maçonnée	1149
<b>Total</b>	<b>3722</b>

### 1.2.3. Les entrepôts, hangars et l'atelier de maintenance

Les bâtiments et les espaces d'entreposage comprennent :

- les entrepôts (produits chimiques, conventionnels et frigorifique)
- les hangars,
- un atelier de maintenance des engins.

Ces équipements sont spécifiés dans le tableau ci-dessous :

Tableau N° 12 :

DÉSIGNATION	SUPERFICIE BATIE
un entrepôt pour coton	2 400 m <sup>2</sup>
un entrepôt pour ciment – chaux – matériaux de construction	2 400 m <sup>2</sup>
un entrepôt pour sacherie	2 400 m <sup>2</sup>
un entrepôt pour engrais, intrants et produits chimiques	1 800 m <sup>2</sup>
un entrepôt pour cuirs, résines amendes et noix sèches	1 800 m <sup>2</sup>
deux entrepôts frigorifiques polyvalents	1 200 m <sup>2</sup> x 2 = 2 400 m <sup>2</sup>
deux hangars	1 200 m <sup>2</sup> x 2 = 2 400 m <sup>2</sup>
un atelier de maintenance des équipements	1 200 m <sup>2</sup>

### 1.2.4. Les voiries et parkings

Les accès comprennent des voiries intérieures (2,8 km) et des raccordements aux réseaux existants.

L'accès des véhicules aux entrepôts et hangars pour les opérations de chargement et de déchargement s'opère par des espaces aménagés en pavé de béton 12 cm sur un tapis de sable de 5 cm. Ces zones aménagées se situent entre les voies secondaires de desserte et les différents quais routiers.

Les parkings comprennent :

- un parking poids lourds sous douane ;
- un parking poids lourds hors douane ;
- un parking Voitures légères sous- douane, voir tableau ci-dessous.

Tableau N° 13 : Caractéristiques des parkings

Site	Désignation des parkings	Superficie de plate forme	Epaisseur couche de base	Type de revêtement	Superficie revêtue Ha
Kayes	PF2 Poids lourds sous douanes	6,6 ha	15 cm de latérite	Enrobé dense	1 ha
Kayes	PF3 Poids lourds hors douanes	3 ha	20 cm de latérite	Terre battue	2 ha
Kayes	PF1C Véhicules légers sous douanes	2 ha 2	15 cm de latérite	Pavé de béton	1 ha
Kayes	PF1B Terminal conteneurs	1,65 ha	20 cm de latérite	Pavé de béton	1 ha

**NB :** Ces parkings feront l'objet d'un aménagement progressif, dans cette approche, 1ha sera revêtu dans un premier temps.

#### 1.2.5. Le raccordement à la voie ferrée

Il est prévu un raccordement d'environ 3,3 kilomètres de liaison ferroviaire entre le port sec et la ligne normale de chemin de fer. Les travaux comprennent plusieurs opérations qui sont décrites dans le devis détaillé des coûts.

#### 1.2.6. Le réseau d'évacuation des eaux pluviales :

Il est composé :

- d'un réseau de caniveaux revêtus en béton armé de 15 cm d'épaisseur et d'une longueur totale de 5184 mètres,
- de 700 dalles d'accès (1,00 x 1,30 x 0,20) aux concessions et aux autres services publics,
- de 10 ouvrages (dalots 1,00x1, 00) pour les traversées au droit des voies afin d'assurer la continuité des caniveaux 1,00 x 1,00.

#### 1.2.7. L'électricité et les équipements électriques

L'alimentation en électricité du port sec de Kayes s'effectuera à partir du réseau MT de Kayes - Médine, le complexe aura deux sources d'énergie distinctes mais complémentaires afin d'assurer en tout temps la continuité de service :

- Une source principale dite source normale constituée par un poste de transformation et alimentée par le réseau public de distribution haute tension d'EDM.
- Une source secondaire dite source secours constituée par un groupe électrogène à démarrage automatique en cas d'absence de la source principale. Ce groupe électrogène sera capoté et insonorisé pour diminuer les nuisances sonores.

### **1.2.8. Le réseau de téléphonie**

Ce réseau enterré minimise ainsi certains risques comme le pivage, les influences atmosphériques, les fading, etc. et a une bonne qualité de transmission avec un débit élevé pouvant atteindre deux à quatre mégabits (par opposition à la technique de desserte sans fil radio : WIFI, WI.Max, GSM, etc.) ne pouvant pas dépasser les 512 kilobits.

### **1.2.9. Le réseau d'adduction d'eau et de sécurité incendie**

L'alimentation en eau potable du site sera effectuée à partir de forages à gros débit, les forages seront équipés de pompes électriques immergées. Le réseau eau potable comprendra tous éléments nécessaires (château de 40 m<sup>3</sup>, forages et accessoires de raccordement, station de pompage, conduite de distribution etc.).

Le site sera pourvu d'un dispositif de sécurité incendie qui comprendra :

- Une bâche à eau,
- Un supprimeur incendie,
- Des poteaux d'incendie,
- Des robinets d'incendie armés
- Des extincteurs.

## **2. Les aspects organisationnels et juridiques**

### **2.1. Forme juridique de la société**

L'Etat est l'autorité concédante. Dans le schéma que nous préconisons, la concession est faite à un partenaire stratégique qui montera une société anonyme de droit malien pour la gestion de la concession.

La contribution de l'Etat peut prendre la forme d'une subvention financière dont le montant est préalablement défini. D'autres appuis techniques ou relationnels de l'Etat peuvent être envisagés, mais pas celui qui consisterait à partager le risque financier qui n'engage que les actionnaires.

Les statuts de la société anonyme doivent correspondre au modèle proposé par l'OHADA, c'est-à-dire Société anonyme avec Conseil d'Administration.

Une assemblée générale des actionnaires désignera les administrateurs qui à leur tour nommeront le Président du Conseil d'Administration et le Directeur Général qui pourrait être un Président Directeur Général.

### **2.2. La composition de l'équipe de gestion**

La gestion de la société sera assurée par un groupe de personnes dont les profils professionnels reflètent l'expérience et la compétence nécessaires pour arriver à rentabiliser l'aménagement. Cette gestion passe par la fixation des tarifs d'entreposage et une politique de prix efficace. Le fonctionnement correct exige la mise en place de cinq équipes qui sont :

- **l'Equipe d'exploitation qui sera composée de :**
  - 1 (un) Chef d'exploitation qui sera responsable de tous les mouvements de marchandises dans l'entrepôt
  - 1 (un) Adjoint au chef d'exploitation
  - 1 (un) responsable commercial
  - 1 (un) responsable des relations avec l'administration
  - 1 (un) responsable des relations avec les chargeurs
  - 1 (un) responsable des relations avec les transporteurs et les autres prestataires de services
  - 2 (deux) superviseurs des lieux de stockage des marchandises
  
- **l'Equipe technique**
  - 1 (un) responsable technique chargé de la gestion des équipements, de leur maintenance,
  - 1 (un) adjoint chargé de la supervision des équipements de sécurité et du gardiennage
  - 1 (un) ouvrier de maintenance mécanique

- 1 (un) ouvrier de maintenance électricité
- 1 (un) ouvrier de maintenance froid
  
- **l'Equipe administrative et comptable**
  - 1 (un) chef comptable
  - 1 (un) comptable
  - 2 (deux) assistants
  
- **L'Equipe de la manutention**
  - 20 ouvriers manutentionnaires
  
- **l'Equipe de gardiennage**
  - 12 (douze) gardiens

La manutention et le gardiennage sont des services susceptibles d'être sous traités par des entreprises selon un cahier de charges bien défini. Mais compte tenu de la place de l'entreposage dans les recettes, cette activité doit bénéficier de toute l'attention de la direction d'exploitation.

Le personnel minimum nécessaire pour l'entrepôt est donc :

- 1 Directeur Général
- 1 Directeur d'exploitation
- 1 Directeur technique
- 1 Directeur Financier et comptable
- 1 Responsable de la sécurité
- 3 mécaniciens
- 3 comptables et assistants
- 7 Assistants de direction
- 20 ouvriers manutentionnaires
- 12 gardiens

Soit un total de cinquante personnes environ.

### **2.3. La participation des autres intervenants**

La construction d'un port sec représente un enjeu économique et financier pour plusieurs catégories d'acteurs :

- l'Etat et les collectivités décentralisées qui abritent le site,
- les opérateurs économiques nationaux, notamment les chargeurs et les transporteurs,

- les opérateurs économiques étrangers des pays des ports d'attache lié au port sec, notamment les structures de gestion de ces ports, les consignataires, les transitaires et les transporteurs,
- le secteur financier national.

Compte tenu de l'importance des enjeux, un comité de pilotage du projet regroupant des agents des principaux ministères concernés (Ministère de l'Équipement et des transports, de l'Économie et des Finances, du Commerce, des Investissements) doit être mis en place pour arbitrer et défendre les points de vue de l'État.

Il appartiendra au comité de pilotage du projet d'assurer la coordination entre toutes ces catégories professionnelles à travers les institutions qui les représentent.

#### **2.4. Les normes de construction du port sec**

La construction du port sec se fera suivant un cahier des charges qui sera rédigé en vue de la constitution du dossier d'appel d'offres. Ce cahier des charges donnera des directives au concessionnaire quant aux types de constructions ou d'équipements à réaliser.

L'État apportera son assistance au concessionnaire dans la recherche de prêts pour la construction. L'Autorité publique devrait cependant veiller à ce que les emprunts soient faits à des taux raisonnables conformes avec les taux prévus dans l'étude.

Cette opération de construction et d'équipement terminée, le concessionnaire passera à l'étape suivante qui sera celle de l'exploitation du port sec.

### 3. Les coûts des aménagements et des équipements

La réalisation du port sec de Kayes s'étalera sur deux ans et comprendra les équipements suivants :

- 1- les bâtiments et les clôtures,
- 2- les entrepôts, les hangars et les quais,
- 3- les voiries et les parkings,
- 4- les rails,
- 5- les ouvrages de drainage des eaux pluviales,
- 6- les installations et équipements électriques,
- 7- le réseau de téléphonie,
- 8- les équipements du port sec,
- 9- le réseau d'adduction d'eau et de sécurité incendie,

#### 3.1. Le coût des bâtiments

Tableau n°15 : Coûts de construction des bâtiments et espace commun

Désignation des ouvrages	Montant
Bureau de contrôle des entrées et sorties	30 411 500
Bureau de l'administration	265 858 425
Gardien de magasin	11 945 800
Poste Police	43 342 620
Guérites de surveillance	33 717 000
Bloc technique	38 862 650
<i>Total 1</i>	424 137 995
<b>Bâtiments et espace commun</b>	
Bloc infirmerie	23 365 950
Toilettes chauffeurs	26 616 100
<i>Total 2</i>	49 982 050
<b>Logement Encadrement</b>	
Logement Directeur Général (1 Villa F5)	55 825 300
Logement Encadrement (4 Villas F4)	178 358 000
Logement personnel mission (2 Villas F2)	65 364 600
<i>Total 3</i>	299 547 900
<b>Clôtures</b>	
Clôtures	415 997 000
<i>Total 4</i>	415 997 999
<b>TOTAL BÂTIMENTS</b>	1 189 664 945

### 3.2. Le coût des bâtiments d'entreposage et de maintenance

Tableau n°16 :

Désignation des ouvrages	Montant
Entrepôt 1200 m <sup>2</sup> (chambre froide)	170 180 600
Magasin 3600 m <sup>2</sup>	-
Deux Entrepôts 1800 m <sup>2</sup>	476 777 050
Trois Entrepôts 2400 m <sup>2</sup>	915 024 225
Hangar 1200 m <sup>2</sup>	306 844 100
Atelier de maintenance 1200 m <sup>2</sup>	150 031 850
Total Entrepôts et Atelier	2 018 857 825

### 3.3. Le coût des voiries et des parkings

Tableau n°17 :

Désignation des travaux	Montant
Installation chantier	50 000 000
Travaux préparatoires	17 500 000
Terrassement	210 457 350
Voirie intérieure	438 938 150
Voirie de raccordement à la route nationale	60 000 000
Parking Poids Lourds sous douane 1 ha	253 542 727
Parking Poids Lourds hors douane 2 ha	85 331 500
Parking Véhicules légers sous douane 2 ha	193 682 450
Terminal Conteneurs 1 ha	193 682 450
Aménagement Entrepôts et Atelier	1 343 584 502
Total	1 621 541 852

### 3.4. Le coût des raccordements à la voir ferrée

Tableau n°18 :

Désignation des travaux	Montant
Travaux de génie civil	170 404 355
Fourniture Matériaux et Matériels	610 983 542
Installation	196 574 161
Total	997 962 058

### 3.5. Le coût du réseau d'évacuation des eaux pluviales

Tableau n°19 :

Désignation	Montant
Caniveaux	528 068 160
Dalots	37 046 100
Dalles de couverture en BA	30 940 000
Total	596 054 260

### 3.6. Le coût de l'électricité et des équipements électriques

**Tableau n°20 :**

Désignation	Montant
Réseau MT	675 000 000
Poste de transformation MT/BT	25 610 000
Groupe Electrogène	53 120 000
Réseau distribution	138 544 000
Eclairage extérieur	58 555 000
Total	950 829 000

### 3.7. Le coût du réseau de téléphonie interne

**Tableau n°21 :**

Désignation	Montant
Fournitures	15 013 800
Travaux	12 743 000
Total	27 743 800

### 3.8. Le coût des équipements

**Tableau n°22 :**

Désignation des Equipements	Montant
Engins de levage	929 000 000
Pont bascule et compresseur	170 000 000
Equipement d'une chambre froide	400 000 000
Equipement Atelier Maintenance	100 000 000
Voitures particulières	50 000 000
Mobilier et matériel de bureau	50 000 000
Total	1 699 000 000

### 3.9. L'adduction d'eau potable et la sécurité incendie

**Tableau n°23 :**

Désignation des aménagements	Montant
Réseau distribution eau potable	49 343 400
Réseau incendie	74 621 500
Château d'eau métallique	15 000 000
Plan recollement	500 000
Frais généraux chantier	3 500 000
Réalisation forage positif	12 232 827
Total	155 197 727

### 3.10. Mesures environnementales

Tableau n°24 :

Désignation des	Montant
Dégradation du milieu physique	15 150 000
Santé publique, hygiène et assainissement	63 750 000
Education à la sécurité routière	2 500 000
Renforcement des capacités	24 000 000
Surveillance et suivi environnemental	14 500 000
<b>Total</b>	<b>166 320 000</b>

### 3.11. Récapitulatif des coûts

Tableau n°25 :

Désignation des infrastructures et équipements	MONTANT	POURCENTAGE
Bâtiments et clôtures	1 189 664 945	
Entrepôts hangars Ateliers	2 018 857 825	
Voiries et parkings	1 621 541 852	
Raccordement à la voie ferrée	977 962 058	
Ouvrages de drainage des eaux pluviales	596 054 260	
Electricité et équipement électriques	950 829 000	
Réseau téléphonique	27 743 800	
Equipement	1 699 000 000	
Adduction d'eau et sécurité incendie	155 197 727	
Mesures environnementales	166 320 000	
<b>TOTAL 1</b>	<b>9 403 171 467</b>	
<b>CONTROLE ET SURVEILLANCE</b>		
Suivi d'ingénierie et d'architecture (5%)	470 158 574	
Contrôle technique (2%)	188 063 429	
<b>TOTAL 2</b>	<b>658 222 003</b>	
<b>PORT SEC KAYES/AMBIDEDI (1+2)</b>	<b>10 061 393 470</b>	

## 4. Schéma de financement du projet et régime fiscal

### 4.1. Besoin en fonds de roulement initial

Le financement du projet doit couvrir non seulement le montant intégral des coûts d'aménagement mais aussi un montant minimum qui sera destiné au fonctionnement du projet pendant l'année de démarrage. Ce fonds de roulement minimum est fixé à cinquante millions (50 000 000) FCFA.

### 4.2. Subvention de l'Etat

Compte tenu de ces aspects stratégiques pour la collectivité (sécurisation des recettes douanières, organisation du marché des transports de marchandises, conservation des devises nationales) et de ses aspects sociaux (création d'emploi), l'Etat pourrait allouer au projet une subvention financière ou une subvention d'équipement qui consisterait construire gratuitement certains équipements comme les voiries, les bâtiments abritant les services publics (douanes, sécurité, infirmerie...). Il pourrait également allouer une subvention d'un montant équivalent 1 000 000 000 (Un milliard). Cette solution nous semble être l'une des plus pertinentes.

Cette subvention est amplement justifiée par le fait que le projet va contribuer très fortement à la réduction de l'évasion fiscale.

### 4.3. Apport des actionnaires.

Nous retenons le montant de 4 250 000 000 FCFA comme capital de la nouvelle société anonyme qui sera créée. Ce montant sera reparti de la façon suivante :

- 2 500 000 000 FCFA pour le partenaire stratégique,
- 1 750 000 000 FCFA pour les autres acteurs.

### 4.4 Emprunt

Le financement du projet sera complété par un emprunt à long terme. Le montant capitalisé étant de 5 250 000 000 FCFA (subvention publique et Capital), le gap des ressources à couvrir par l'emprunt à long terme est de : 4 811 393 470 FCFA

Montant de l'aménagement	10 061 393 470
Besoin en Fonds de roulement	50 000 000
Apports des actionnaires	4 250 000 000
Subvention publique	1 000 000 000
Ecart sur Investissement	4 761 393 470

Le montant de l'emprunt est la somme du gap pour couvrir l'investissement et le besoin en fonds de roulement la première année. Il est de  $(4 761 393 470 + 50 000 000) = 4 811 393 470$  FCFA, il sera recherché auprès de Banques de Développement par le partenaire stratégique.

Le taux retenu est de 8% avec une période de cinq ans de différé de remboursement du principal.

#### **4.5. Régime fiscal**

Les dispositions du code des investissements seront strictement appliquées. Compte tenu du montant de l'investissement, l'entreprise sera exonéré des droits et taxes à l'importation sur les équipements, conformément au Code des Investissements actuellement en vigueur. Elle pourrait bénéficier d'un allègement voire d'une exonération totale sur certains impôts pendant les premières années (impôts fonciers notamment) et même les impôts indirects.

## **5. L'analyse des charges d'exploitation**

### **5.1. Les salaires et charges sociales du personnel**

Le personnel prévu pour la gestion du port sec est d'environ une cinquantaine de personnes dans ce que pourrait être appelé la première phase. Il comprend trois catégories :

*L'équipe dirigeante composée de : 5 cadres*

- 1 Directeur Général
- 1 Directeur d'exploitation
- 1 Directeur technique
- 1 Directeur Financier et comptable
- 1 Directeur commercial

La moyenne des salaires, primes, indemnités et charges sociales de cette catégorie est estimée à 4 000 000 FCFA/ par mois pour l'équipe entière soit 48 000 000 FCFA par an. Ce montant représentera environ 40% de la masse salariale.

*Les assistants de direction et les responsables qualifiés : 14 personnes environ.* Les salaires et charges sociales des agents de maîtrise sont estimés à 30% de la masse salariale globale soit 36 000 000 FCFA. Concrètement ce montant correspond à un salaire mensuel net moyen de 125 000 000 FCFA environ.

- 1 Responsable de la sécurité
- 3 Mécaniciens en chef
- 3 comptables et assistants
- 6 Assistants de direction
- 1 Agent de maîtrise en froid et climatisation

*Les agents d'exécution :* la masse salariale globale de cette catégorie représentera environ 30% de la masse salariale totale soit 36 000 000 FCFA

- 4 Conducteurs d'engin
- 20 ouvriers manutentionnaires
- 12 gardiens

La masse salariale totale est estimée à 120 000 000 FCFA par an.

### **5.2. Les charges diverses**

Elles comprennent les frais divers de transports, de carburants, d'eau d'électricité, d'assurance et autres services extérieurs. A cela il faut ajouter les coûts de maintenance des installations et des équipements.

L'amortissement des équipements du port comprendra deux rubriques. Les véhicules et le mobilier seront amortis sur 5 ans tandis que les machines et autres engins spécifiques le seront sur 10 ans. Sur la base d'un amortissement linéaire, le tableau suivant donne le montant annuel des investissements.

**Tableau N° 26 : Montant des charges diverses**

Charges diverses	Montant annuel en FCFA
Maintenance des infrastructures et équipements	50 000 000
Prestations externes	24 000 000
Transports et carburant	60 000 000
Communication	12 000 000
Assurances	20 000 000
<b>Total</b>	<b>166 000 000</b>

### 5.3. Les charges d'exploitation

Ces charges sont constituées des charges du personnel et des charges diverses ; le montant global des charges d'exploitation est de : 120 000 000 + 166 000 000 = 286 000 000 FCFA.

Il est entendu que les frais financiers n'ont pas été pris en compte à ce niveau car ils sont fonction des prêts bancaires et ils seront intégrés dans les tableaux d'amortissements des prêts.

### 5.4. Les charges indirectes

Les charges indirectes comprennent les frais financiers, les dotations aux amortissements et les charges organiques (organisation de réunions du conseil d'Administration et autres).

Les dotations aux amortissements concernent les équipements du port sec nous avons prévu un amortissement linéaire moyen sur 10 ans pour la totalité des équipements spécifiques et 5 ans pour les véhicules et le mobilier. Dans les deux cas une valeur résiduelle de 20% est maintenue.

**Tableau n° 27 : Montant annuel des amortissements**

Désignation des investissements	COUT	DUREE	ANNUITES
Engins de levage et autres machines	1 529 000 000	10	152 900 000
Voitures	50 000 000	5	10 000 000
Mobilier	50 000 000	5	10 000 000
<b>Total Equipements</b>	<b>1 629 000 000</b>		<b>172 900 000</b>

Les charges indirectes ne peuvent évoluer de façon linéaire car elles sont liées au rythme de remboursements du prêt et au renouvellement des investissements.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation elles sont relativement stables car elles comprennent des montants fixes pour les amortissements et pour les frais financiers en raison du différé de remboursement du principal de l'emprunt.

Le montant des charges indirectes est de :

**Tableau n° 28 : Charges indirectes de 2009**

Charges Indirectes de 2009	Montant annuel en FCFA
Amortissement des équipements	152 900 000
Amortissement des véhicules	10 000 000
Amortissement du mobilier de bureau	10 000 000
Frais financiers	384 911 478
Autres charges indirectes	10 000 000
<b>Total</b>	<b>566 911 478</b>

## 6. Les recettes du port sec

### 6.1. Détermination des postes de recettes

Les recettes du port sec sont :

- Le pesage ;
- Le passage ;
- les droits de magasinage de toutes les marchandises passant par les entrepôts au delà de la période de franchise ;
- les droits de stationnement des véhicules sous douanes au-delà de la période de franchise ;
- les droits de stationnement des véhicules légers sous douane ;
- la manutention des marchandises ;
- La location des équipements en gérance (Bloc Infirmierie) ;
- Tickets journaliers et les cartes d'accès.

Les principaux postes de recettes du port sec sont : le stationnement des véhicules, le magasinage et le stationnement des conteneurs.

L'Infirmierie sera mis en location gérance pour un loyer annuel. Le tarif fixé pour la location annuelle sera de 200 000 FCFA par mois soit 2 400 000 FCFA pour l'an.

La tarification des opérations doit être déterminé de manière concertée entre l'Etat, la Société de Gestion du Port Sec et le Conseil Malien des Chargeurs, l'Etat devra surtout jouer un rôle de facilitateur entre ces deux partenaires. Nous proposons à titre indicatif la tarification suivante qui s'inspire des tarifs actuellement en vigueur au niveau des terminaux conteneurs de SVD et Soterko à Bamako.

**Tableau n° 29** : Droits de manutention, magasinage, et pesage

Opérations	Franchise	Unité	P. Unité En FCFA
Pesage	Obligatoire	Véhicule	6 000
Passage (toutes marchandises)	Obligatoire	Tonne	1 000
Manutention avec mise à terre		Conteneur (20')	75 000
Manutention avec mise à terre		Conteneur (40')	100 000
Stationnement sous douane	15 jours	Véhicule et conteneur Jour	15 000
Stationnement sous douane	15 jours	Véhicule léger/ jour	750
Magasinage	15 jours	Tonne/jour	4 00

## 6.2 Estimation des recettes annuelles

L'estimation des recettes annuelles suppose une appréhension des volumes de marchandises et du trafic routier de véhicule sur le corridor Dakar – Diboli – Kayes.

Le calcul des recettes du port sec de Kayes a été estimé à partir des hypothèses suivantes :

- par rail : 10% des marchandises transportées par les chemins de fer à destination du Sénégal passeront par le port sec. Nous pensons notamment aux exportations de coton.
- Par la route : 80% des camions en provenance ou à destination du Mali empruntant le corridor passeront obligatoirement par le port sec,
- Les véhicules légers importés à partir de ce corridor seront obligatoirement stationnés dans le parking aménagé à cet effet jusqu'à la fin des formalités de mise en consommation et de l'immatriculation des véhicules. Cette disposition mettra fin à la présence des véhicules non immatriculés dans la circulation et à toutes les fraudes liées à l'immatriculation des véhicules.

L'estimation des véhicules et des conteneurs est liée à l'analyse des flux annuels des marchandises.

Les données statistiques disponibles au niveau de la Direction des Transports Terrestres sont :

**Tableau n° 30** : Statistiques du trafic du corridor Sénégalais par Kayes

Corridors	Conteneurs/an			Véhicules/Wagons/an	
	Nbre 20'	Nbre 40'	Poids en tonne	Nbre	Poids en tonne
Sénégal/ route	1 981	536	46 336	11 800	415 780
Sénégal/ fer	3 367	1 303	75 208	2 600	92 384
Sénégal/ r+f	5 348	1 839	121 544		507 164
<b>Passage Port sec</b>	<b>1922</b>	<b>559</b>	<b>44 590</b>	<b>10 620</b>	<b>341 862</b>

Source : Annuaire statistique des transports 2004

Le passage par le port sec est estimé à 80% du trafic routier et 10% du trafic ferroviaire en raison de la présence des terminaux conteneurs à Bamako.

Ce qui donne :

- pour le conteneurs de 20' :  $1981 * 0,80 + 3367 * 0,10 = 1584 + 337 = 1922$
- pour les conteneurs de 40' :  $536 * 0,80 + 1303 * 0,10 = 428 + 130 = 559$
- poids en tonne des produits conteneurisés :  $46336 * 0,80 + 75208 * 0,10 = 37069 + 7520 = 44590$
- nombre de véhicules pour les produits conteneurisés : on supposera que les 20' sont transportés à deux par véhicules et chaque 40' sur un véhicule ce qui donne  $1584/2 + 337 = 792 + 337 = 1129$
- nombre de véhicules pour les produits non conteneurisés :  $11800 * 0,80 = 9440$

- poids des marchandises non conteneurisées :  $415\,780 * 0,80 + 92\,384 * 0,10$   
 $= 332\,624 + 9\,238 = 341\,862$

Les nouvelles immatriculations de véhicules pendant l'année 2005 ont été estimée à :

- District de Bamako : 8 719
- Région Kayes : 732
- Région Koulikoro : 4
- Région Sikasso : 809
- Région Ségou : 569
- Région Mopti : 166
- Région Tombouctou : 69
- Région Gao : 77
- Région Kidal : 0

**Total : 11 145**

Nous formulons l'hypothèse que 40% des véhicules importés transiteront par le port sec de Kayes/Ambidedi c'est-à-dire 4 500 véhicules environ. Les frais de passage de ces véhicules dans le port sec seront estimés à 10 000 FCFA/Véhicule.

Les marchandises en transit, ainsi que les véhicules et les conteneurs passeront en moyenne 4 jours dans le port sec. On notera que le séjour moyen des marchandises maliennes dans les ports maritimes est estimé à plus 20 jours tous types confondus.

Nous ferons l'hypothèse que les produits resteront en moyenne 2 jours dans le port sec après la période de franchise et que seulement 50% des conteneurs feront l'objet de manutention au port.

A partir de ces hypothèses nous estimons les recettes moyennes d'une année normale à :

**Tableau n° 31 :**

Opérations	Unité	Quantité	P. Unité En FCFA	Montant
Passage (en conteneur)	tonne	44 590	1 000	44 590 000
Passage (en véhicule de transport)	tonne	341 862	1 000	341 862 000
Passage véhicules importés	Véh.	4500	10 000	45 000 000
Pesage	Véh.	10 620	6 000	63 720 000
Manutention conteneur	20'	961	75 000	72 075 000
Manutention conteneur	40'	280	100 000	28 000 000
Stationnement sous douane	véh	2 X 10 620	15 000	318 600 000
Stationnement sous douane	20'	2 X 961	15 000	28 830 000
Stationnement sous douane	40'	2 X 280	15 000	8 400 000
Magasinage	tonne	4 X 341 862	500	683 724 000
Location mensuelle Infirmerie	Ens.	12	400 000	4 800 000
Tickets année (100/jour)	billet	10600	150	16 033 400
Carte accès	badge	300	2000	600 000
<b>Total</b>				<b>1 656 401 000</b>

## 7. Calcul de la rentabilité financière

### 7.1. Comptes d'exploitation prévisionnelle de base

Les calculs sont faits sur la base d'une durée de vie du projet et de la concession de 20 ans à partir du début de l'exploitation qui est prévue en 2009. Les années 2007 et 2008 sont consacrées à la construction du port sec.

De ce fait on considérera que les charges et recettes ne sont prises en compte qu'à partir de l'année de démarrage.

L'accroissement moyen des recettes est de 5%, tandis que les charges d'exploitation connaîtront une croissance annuelle de 3%.

A partir de cette hypothèse le tableau suivant donne le montant annuel des recettes et des dépenses.

**Tableau N° 32 : Compte d'exploitation prévisionnel en 2009**

	2009
1. Recettes	2 114 034 056
2. Charges d'exploitation	286 000 000
3. Excédent Brut d'exploitation	1 828 034 057
4. Charges indirectes	566 911 478
5. Marge Nette	393 088 522
6. Dotations aux amortissements	172 000 000
7. Marge Nette d'Autofinancement	1 433 122 579

Le projet dégage dès sa première année : 960 000 000 FCFA en excédent brut d'exploitation. Les détails des charges et des recettes, ainsi que tous les tableaux relatifs aux comptes d'exploitations annuelles sont donnés en annexe.

### 7.2. Calcul du taux rentabilité interne (TRI)

L'aménagement génère des flux financiers que sont :

- Les montants investis,
- La marge nette d'autofinancement et
- La valeur résiduelle des investissements doit être prise en compte dans la détermination des flux nets.

Tableau N° 33 :

Année	Investissements	Valeur Résiduelle	Marge Nette Autofinancement	Flux Nets
2007	5 000 000 000			-5 000 000 000
2008	5 061 393 470			-5 061 393 470
2009			1 433 122 579	1 433 122 579
2010			1 530 244 282	1 530 244 282
2011			1 632 393 670	1 632 393 670
2012			1 422 401 044	1 422 401 044
2013	100 000 000	20 000 000	1 535 388 381	1 455 388 381
2014			1 654 212 595	1 654 212 595
2015			1804 831 923	1804 831 923
2016			1 961 898 111	1 961 898 111
2017			2 125 739 469	2 125 739 469
2018	1 629 000 000	325 800 000	2 296 700 903	993 500 903
2019			2475 144 749	2475 144 749
2020			2661 451 647	2661 451 647
2021			2 856 021 468	2 856 021 468
2022			3 059 274 277	3 059 274 277
2023	100 000 000	20 000 000	3 271 651 348	3 191 651 348
2024			3 493 616 235	3 493 616 235
2025			3 725 655 888	3 725 655 888
2026			3968 281 833	3968 281 833
2027			4 222 031 405	4 222 031 405
2028			4 461 808 280	4 461 808 280

On retiendra que :

- 2009 est l'année de démarrage effectif de la concession, les deux précédentes années ont servi à la construction des infrastructures ;
- 2013 : renouvellement des véhicules et du mobilier (100 000 000 FCFA) avec comme valeur résiduelle des équipements usés de 20% ;
- 2018 : Après 10 ans d'exploitation renouvellement de l'ensemble des équipements avec un bonus 20% sur les anciennes machines (325 800 000 FCFA).

Pour ces valeurs, le taux de rentabilité interne est de : 16,2% et la valeur actuelle nette de 8 882 083 458 FCFA.

L'aménagement du port sec est une bonne opportunité d'investissement pour les opérateurs privés.

### 7.3. Analyse de sensibilité

L'analyse de sensibilité portera sur :

- l'accroissement de 20% de l'investissement initial,
- la baisse de 20% des recettes escomptées et
- la baisse des recettes de 20% et l'accroissement de l'investissement de 20%.

Cas de l'augmentation de l'investissement initial de 20% :

- le TRI : 13,69% et
- la VAN : 6 971 127 831 FCFA

Cas de la diminution de 20% des recettes :

- le TRI : 13,15% et
- VAN : 5 194 711 140 FCFA

Cas de la diminution de 20% des recettes et de l'augmentation des dépenses de 20% :

- le TRI : 10,87% et
- VAN : 3 283 755 513 FCFA

Dans tous les cas de figure la VAN est positive donc le projet reste rentable dans le cadre de l'analyse de sensibilité.

**TROISIÈME PARTIE :**

**LE PORT SEC DE SIKASSO**

## **1- DESCRIPTION SOMMAIRE DU PORT SEC DE SIKASSO**

### **1.1 : Critères de choix de la localisation**

La construction du Port Sec de Sikasso a été élaborée sur la base des principes de fonctionnement des ports secs définis dans la première partie. Les équipements de superstructures et d'infrastructures ont été dimensionnés pour répondre aux besoins minima de fonctionnement d'un tel projet étant entendu que l'espace pour les extensions futures est déjà prévu.

Pour ce qui est de la localisation du port sec de Sikasso, il doit respecter un certain nombre de critères au nombre desquels on peut retenir les éléments suivants :

- le port sec doit être facile d'accès à partir des corridors internationaux de transport du sud (bimodal, route),
- la zone de localisation doit être alimentée facilement et à moindre coût en eau et en électricité ce qui suppose un raccordement peu onéreux au réseau d'eau et d'électricité de la ville.
- le terrain destiné au port sec doit être suffisamment grand pour permettre les extensions futures ?
- étant donné le nombre et le niveau de qualification du personnel qui sera amené à travailler dans le port sec, il est important que ce personnel puisse vivre avec leur famille dans les commodités minimum d'une ville (eau, électricité, téléphones, établissements financiers, centres de loisirs et de sports, écoles pour les enfants, cliniques, hôpitaux, etc....).

Il appartient à l'Administration de s'assurer que le site identifié remplit les conditions énumérées, dans le cas contraire les dispositions doivent être prises pour combler les lacunes ou redéfinir un autre emplacement du port sec.

### **1.2. Le descriptif technique sommaire des aménagements du port sec**

Dans le cadre de la réalisation du Port Sec de Sikasso les aménagements à effectuer sont les suivants :

#### **1.2.1. Aménagement des plates formes**

La superficie initialement prévue pour le port s'étend sur cinquante hectares. Compte de la configuration assez accidentée de l'extrême nord du site mais aussi de la présence de ravins, l'aménagement envisagé pour ce site a été ramené à 33 hectares. L'étude des terrassements conformément à la topographie du terrain a donné lieu à la création de onze plates formes définies comme suit :

Tableau N° 34

N°	PLATES FORMES	COTES AXES		DESTINATIONS
		AMONT	AVAL	
1	PF1	115.63		Entrepôts
2	PF2	112.70		Entrepôts
3	PF4	117.20		Entrepôts
4	PF5	114.54		Entrepôts
5	PF7	118.80		Terminal Conteneur
6	PF7 bis	117.10		Extension terminal conteneurs
7	PF8	114.00		Hangars
8	PF9	118.90		Extension
9	PF10	117.75		Chambres froides et Entrepôts coton
10	PF11A	122		Parking véhicules légers sous douane
11	PF11B	122		Parking poids lourds sous douanes
12	PF12	123.39	124.80	Poids lourds hors douane

NB : Tous les détails relatifs aux plateformes sont consignés dans le dossier de plan y afférent.

### 1.2.2. Les bâtiments et clôtures

Les bâtiments comprennent :

- Les bureaux de contrôle des entrées et sorties,
- Les bureaux de l'administration du port,
- Les bureaux des prestataires publics aux entreprises,
- Le poste de police,
- Les guérites de surveillance,
- Les bâtiments à usage commun,
- Les locaux techniques,
- Le local du gardien de magasin.

Tableau n° 35 : Type de clôture du port sec de Sikasso

Clôtures	ml
Clôture en béton armé	2573
Clôture maçonnée	1149
<b>Total</b>	<b>3722</b>

Il n'est pas prévu de bâtiments pour l'hébergement des cadres, compte tenu de la proximité de la ville de Sikasso.

### 1.2.3. Les bâtiments d'entreposage des marchandises et l'atelier de maintenance

Les bâtiments et les espaces d'entreposage comprennent :

- les entrepôts (produits chimiques, conventionnels et frigorifique),
- les hangars,
- un atelier de maintenance des engins.

Ces Aménagements sont spécifiés dans le tableau ci-dessous :

**Tableau N° 36 :**

DÉSIGNATION	SUPERFICIE BATIE
Deux entrepôts frigorifiques polyvalents	1 200 m <sup>2</sup> x 2 = 2 400 m <sup>2</sup>
Un magasin	3 600 m <sup>2</sup>
Quatre entrepôts	2 400 m <sup>2</sup> x 4 = 9 600 m <sup>2</sup>
Deux hangars	1 200 m <sup>2</sup> x 2 = 2 400 m <sup>2</sup>
Un atelier de maintenance des équipements	1 200 m <sup>2</sup>

### 1.2.4. Les voiries

Ils comprennent des voiries intérieures permettant l'accès des véhicules aux entrepôts, aux hangars et aux différents parkings.

Les parkings comprennent :

- un parking pour véhicules Poids Lourds sous douanes,
- un parking pour véhicules poids lourds hors douane,
- Un parking pour Voitures Légères sous douane,
- Un terminal conteneurs : il est situé entre les entrepôts et le parking des véhicules légers.

**Tableau N° 37 :**

Site	Désignation	Superficie de plate forme	Epaisseur couche de base	Type de revêtement	Superficie revêtue Ha
Sikasso	Parking Poids lourd sous douane	3ha8	15 cm de latérite	Enrobé dense	1 ha
Sikasso	Parking Poids lourd hors douane	3,9 ha	20 cm de latérite	Terre battue	3 ha
Sikasso	Parking voitures légères sous douanes	1,8 ha	15 cm de latérite	Pavé de béton	1,8 ha
Sikasso	Terminal conteneurs	1,65 ha	20 cm de latérite	Pavé de béton	1 ha

Ces parkings feront l'objet d'un aménagement progressif, dans cette approche, seulement une partie des surfaces prévues sont revêtues pour l'instant.

#### **1.2.5. Le réseau d'évacuation des eaux pluviales**

Il est composé :

- d'un réseau de caniveaux revêtus en béton armé de 15 cm d'épaisseur et d'une longueur totale de 5184 mètres,
- de 700 dalles d'accès (1,00 x 1,30 x 0,20) aux concessions et aux autres services publics,
- de 10 ouvrages (dalots 1,00x1, 00) pour les traversées au droit des voies afin d'assurer la continuité des caniveaux 1,00 x 1,00.

#### **1.2.6. L'électricité et les équipements électriques**

Le port sera alimenté à partir du Réseau E D M dont une ligne aérienne MT 15 KV passe non loin du site du projet (ligne installée dans le cadre de la construction de l'usine de produits vétérinaires de la société PHAMAVET KONE). L'alimentation du complexe sera réalisée par deux sources d'énergie distinctes mais complémentaires afin d'assurer en tout temps la continuité de service :

- Une source principale dite source normale constituée par un poste de transformation et alimentée par le réseau public de distribution haute tension d'EDM.
- Une source secondaire dite source secours constituée par un groupe électrogène à démarrage automatique en cas d'absence de la source principale. Ce groupe électrogène sera capoté et insonorisé pour diminuer les nuisances sonores.

#### **1.2.7. Le réseau de téléphonie,**

Ce réseau enterré minimise ainsi certains risques comme le pivage, les influences atmosphériques, les fading, etc. et a une bonne qualité de transmission avec un débit élevé pouvant atteindre deux à quatre mégabits (par opposition à la technique de desserte sans fil radio : WIFI, WI.Max, GSM, etc.) ne pouvant pas dépasser les 512 kilobits.

#### **1.2.8. Le réseau d'adduction d'eau et de sécurité incendie**

L'alimentation en eau potable du site sera effectuée à partir de forages à gros débit, les forages seront équipés de pompes électriques immergées. Le réseau eau potable comprendra tous éléments nécessaires (château de 40 m<sup>3</sup>, forages et accessoires de raccordement, station de pompage, conduite de distribution etc.).

Le site sera pourvu d'un dispositif de sécurité incendie qui comprendra :

- Une bache à eau,
- Un presseur incendie,
- Des poteaux d'incendie,
- Des robinets d'incendie armés
- Des extincteurs.

## **2. Aspects organisationnels et juridiques**

### **2.1. Forme juridique de la société**

L'Etat concédera la gestion du port sec à un partenaire stratégique. La concession prendra la forme d'une société anonyme de droit malien avec conseil d'administration.

Les statuts de cette société doivent être conformes aux normes fixées par l'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique (OHADA).

Une assemblée Générale des actionnaires désignera les administrateurs de la société qui à leur tour nommeront un Président de Conseil et un Directeur Général. Les deux fonctions seront de préférence cumulées par une même personne.

### **2.2. Composition de l'équipe de gestion**

La direction sera composée d'une équipe compétente et polyvalente dont l'objectif est de rentabiliser financièrement le projet.

Cette gestion passe par la fixation des tarifs d'entreposage, la politique de prix efficace. Le fonctionnement correct exige la mise en place de cinq équipes qui sont :

- **l'Equipe d'exploitation qui sera composée de :**

- 1 (un) Chef d'exploitation qui sera responsable de tous les mouvements de marchandises dans l'entrepôt
- 1 (un) Adjoint au chef d'exploitation
- 1 (un) responsable commercial
- 1 (un) responsable des relations avec la communauté portuaire
- 1 (un) responsable des relations avec les chargeurs
- 1 (un) responsable des relations avec les transporteurs et les autres prestataires de services
- 2 (deux) superviseurs des lieux de stockage des marchandises

- **l'Equipe technique**

- 1 (un) responsable technique chargé de la gestion des équipements, de leur maintenance,
- 1 (un) adjoint chargé de la supervision des équipements de sécurité et du gardiennage
- 1 (un) ouvrier de maintenance mécanique
- 1 (un) ouvrier de maintenance électricité
- 1 (un) ouvrier de maintenance froid

- **l'Equipe administrative et comptable**

- 1 (un) chef comptable
- 1 (un) comptable

- 2 (deux) assistants
- **l'Equipe de la manutention**
  - 20 ouvriers manutentionnaires
- **l'Equipe de gardiennage**
  - 12 (douze) gardiens

La manutention et le gardiennage sont des services susceptibles d'être sous traités par des entreprises selon un cahier de charges bien défini.

Le personnel minimum nécessaire pour la gestion du port sec est donc :

- 1 Directeur Général
- 1 Directeur d'exploitation
- 1 Directeur technique
- 1 Directeur Financier et comptable
- 1 Responsable de la sécurité
- 3 mécaniciens
- 3 comptables et assistants
- 7 Assistants de direction
- 20 ouvriers manutentionnaires
- 12 gardiens

Soit une cinquante de personnes.

### **2.3. Participation des intervenants**

La construction d'un port sec représente un enjeu économique et financier pour plusieurs catégories d'acteurs :

- l'Etat et la collectivité décentralisée qui abrite le site,
- les opérateurs économiques nationaux, notamment les chargeurs et les transporteurs,
- les opérateurs économiques étrangers des pays des ports d'attache lié au port sec, notamment les structures de gestion de ces ports, les consignataires, les transitaires et les transporteurs,
- le secteur financier national.

Compte tenu de l'importance des enjeux, un comité de pilotage du projet regroupant des agents des principaux ministères concernés (Ministère de l'Équipement et des transports, de l'Économie et des Finances, du Commerce, des Investissements) doit être mis en place pour arbitrer et défendre les points de vue de l'Etat.

Il appartiendra au comité de pilotage du projet d'assurer la coordination entre toutes ces catégories professionnelles à travers les institutions qui les représentent.

#### **2.4. Les normes de construction du port sec**

La construction du port sec se fera suivant un cahier des charges qui sera rédigé en vue de la constitution du dossier d'appel d'offres. Ce cahier des charges donnera des directives au concessionnaire quant aux types de constructions ou d'équipements à réaliser.

L'Etat apportera son assistance au concessionnaire dans la recherche de prêts pour la construction. L'Autorité publique devrait cependant veiller à ce que les emprunts soient faits à des taux raisonnables conformes avec les taux prévus dans l'étude.

Cette opération de construction et d'équipement terminée, le concessionnaire passera à l'étape suivante qui sera celle de l'exploitation du port sec.

La réalisation du port sec de Sikasso s'étalera sur deux années et comprendra les équipements suivants :

- 1- les bâtiments et les clôtures,
- 2- les entrepôts, les hangars et les quais,
- 3- les voiries et les parkings,
- 4- les ouvrages de drainage des eaux pluviales,
- 5- les installations et équipements électriques,
- 6- le réseau de téléphonie,
- 7- les équipements du port sec,
- 8- le réseau d'adduction d'eau et de sécurité incendie,

### 3. Les coûts des aménagements et des équipements

#### 3.1. Le coût des bâtiments

Tableau N° 38 : Coûts de construction des bâtiments et espace commun

Désignation des ouvrages	Montant
Bureau de contrôle des entrées et sorties	30 411 500
Bureau de l'administration	265 858 425
Gardien de magasin	11 945 800
Poste Police	43 342 620
Guérites de surveillance	16 858 500
Bloc technique	38 862 650
<b>Total 1</b>	<b>407 279 495</b>
<b>Bâtiments et espace commun</b>	
Bloc infirmerie	23 365 950
Toilettes chauffeurs	26 616 100
<b>Total 2</b>	<b>49 982 050</b>
<b>Clôtures</b>	
Clôtures	415 733 720
<b>Total 3</b>	<b>415 733 720</b>
<b>TOTAL BÂTIMENTS</b>	<b>872 995 265</b>

#### 3.2. Le coût des bâtiments d'entreposage et de maintenance

Tableau N° 39 :

Désignation des ouvrages	Montant
Deux Entrepôt 1200 m <sup>2</sup> (chambre froide)	340 361 200
Magasin 3600 m <sup>2</sup>	453 911 450
Entrepôts 1800 m <sup>2</sup>	-
Quatre Entrepôts 2400 m <sup>2</sup>	1 220 032 300
Hangar 1200 m <sup>2</sup>	306 844 100
Atelier de maintenance 1200 m <sup>2</sup>	150 031 850
<b>Total Entrepôts et Atelier</b>	<b>2 471 180 900</b>

#### 3.3. Le coût des voiries et des parkings

Tableau N° 40 :

Désignation des travaux	Montant
Installation chantier	50 000 000
Travaux préparatoires	17 500 000
Terrassement	166 177 000
Voirie intérieure	438 938 150
Voirie de raccordement à la route nationale	60 000 000
Parking Poids Lourds sous douane 1 ha	234 445 335
Parking Poids Lourds hors douane 2 ha	64 972 000
Parking Véhicules légers sous douane 2 ha	209 341 700
Terminal Conteneurs 1 ha	144 859 100
Aménagement Entrepôts et Atelier	283 051 475
<b>Total</b>	<b>1 628 528 260</b>

### 3.4. Le coût du réseau d'évacuation des eaux pluviales

Tableau N° 41 :

Désignation	Montant
Caniveaux	598 857 405
Dalots	45 317 160
Dalles de couverture en BA	53 040 000
Total	697 214 565

### 3.5. Le coût de l'électricité et des équipements électriques

Tableau N° 42 :

Désignation	Montant
Source d'énergie	93 730 000
Réseau distribution	153 110 875
Eclairage extérieur	62 235 000
Total	309 075 875

### 3.6. Le coût du réseau de téléphonie interne

Tableau N° 43 :

Désignation	Montant
Fournitures	29 088 200
Travaux	11 034 000
Total	40 122 200

### 3.7. Le coût des équipements

Tableau N° 44 :

Désignation des Equipements	Montant
Engins de levage	929 000 000
Pont bascule et compresseur	170 000 000
Equipement d'une chambre froide	800 000 000
Equipement Atelier Maintenance	100 000 000
Voitures particulières	50 000 000
Mobilier et matériel de bureau	50 000 000
Total	2 125 000 000

### 3.8. L'adduction d'eau potable et la sécurité incendie

Tableau N° 45 :

Désignation des aménagements	Montant
Réseau distribution eau potable	32 049 800
Réseau incendie	59 427 000
Château d'eau métallique	12 000 000
Plan recollement	1 000 000
Frais généraux chantier	3 000 000
Total	130 046 928

### 3.9. Mesures environnementales

Tableau N° 46 :

Désignation	Montant
Dégradation du milieu physique	15 150 000
Santé publique, hygiène et assainissement	63 750 000
Education à la sécurité routière	2 500 000
Renforcement des capacités	24 000 000
Surveillance et suivi environnemental	14 500 000
Total	119 900 000

### 3.10. Récapitulatif des coûts

Tableau N° 47 :

Désignation des infrastructures et équipements	MONTANT	POURCENTAGE
Bâtiments et clôtures	872 995 265	
Entrepôts hangars Ateliers	2 018 857 825	
Voiries et parkings	1 628 528 260	
<b>Raccordement à la voie ferrée</b>		
Ouvrages de drainage des eaux pluviales	697 214 565	
Electricité et équipement électriques	309 075 875	
Réseau téléphonique	40 122 200	
Equipement	2 125 000 000	
Adduction d'eau et sécurité incendie	142 279 755	
Mesures environnementales	119 900 000	
<b>TOTAL 1</b>	<b>8 617 403 699</b>	
<b>CONTROLE ET SURVEILLANCE</b>		
Suivi d'ingénierie et d'architecture (5%)	430 870 185	
Contrôle technique (2%)	172 348 074	
<b>TOTAL 2</b>	<b>603 218 259</b>	
<b>PORT SEC SIKASSO (1+2)</b>	<b>9 220 621 958</b>	

#### 4. Schéma de financement du projet

##### 4.1. Besoin en fonds de roulement initial

Le financement du projet doit couvrir non seulement le montant intégral des coûts d'aménagement mais aussi un montant minimum qui sera destiné au fonctionnement du projet pendant l'année de démarrage. Ce fonds de roulement minimum est fixé à cinquante millions (50 000 000) FCFA

##### 4.2. Subvention de l'Etat

Le projet comporte des aspects extrêmement importants pour l'Etat et pour l'économie nationale. La contribution du port sec à sécuriser les recettes fiscales de l'Etat est un des aspects qui justifie amplement une subvention publique pour la réalisation de l'infrastructure. C'est pour cette raison que nous suggérons une subvention publique d'un montant de un milliard (1 000 000 000) FCFA dès le début du projet pour permettre sa réalisation rapide.

##### 4.3. Apport des actionnaires

Le capital de la société anonyme qui sera créée par la concession est de 4 250 000 000 FCFA. Ce montant sera reparti de la façon suivante :

- 2 500 000 000 FCFA pour le partenaire stratégique,
- 1 750 000 000 FCFA pour les autres acteurs.

##### 4.4 Emprunt

Le financement du projet sera complété par un emprunt à long terme. Le montant des fonds propres étant de 5 250 000 000 FCFA (subvention publique et apports des actionnaires), le gap à couvrir par l'emprunt à long terme est de : 3 970 621 958 FCFA.

Les ressources disponibles se répartissent comme suit :

• Montant de l'aménagement	9 220 621 958
• Besoin en Fonds de roulement	50 000 000
• Capital: Apports des actionnaires	4 250 000 000
• Subvention publique	1 000 000 000
• Ecart sur Investissements	3 920 621 958

Le montant de l'emprunt est la somme du gap pour couvrir l'investissement et le besoin en fonds de roulement la première année. Il est de  $(3 920 621 958 + 50 000 000) = 3 970 621 958$  FCFA, il sera recherché auprès de Banques de Développement par le partenaire stratégique. Le taux retenu est de 8% avec une période de cinq ans de différé de remboursement du principal.

##### 4.5. Régime fiscal

Les dispositions du code des investissements seront strictement appliquées. Compte tenu du montant de l'investissement, l'entreprise sera exonéré des droits et taxes à l'importation sur les équipements, conformément au Code des Investissements actuellement en vigueur. Elle pourrait bénéficier d'un allègement voire d'une exonération totale sur certains impôts pendant les premières années (impôts fonciers notamment) et même les impôts indirects.

## **5. L'analyse des charges d'exploitation**

### **5.1. Les salaires et charges sociales du personnel**

Le personnel prévu pour la gestion du port sec est d'environ une cinquantaine de personnes dans ce que pourrait appelé la première phase. Il comprend trois catégories :

*L'équipe dirigeante composée de : 5 personnes*

- 1 Directeur Général
- 1 Directeur d'exploitation
- 1 Directeur technique
- 1 Directeur Financier et comptable
- 1 Directeur commercial

La moyenne des salaires, primes, indemnités et charges sociales de cette catégorie est estimée à 4 000 000 FCFA/ par mois pour l'équipe entière soit 48 000 000 FCFA par an. Ce montant représentera environ 40% de la masse salariale.

*Les assistants de direction et les responsables qualifiés : 14 personnes environ.* Les salaires et charges sociales des agents de maîtrise sont estimés à 30% de la masse salariale globale soit 36 000 000 FCFA. Concrètement ce montant correspond à un salaire mensuel net moyen de 125 000 000 FCFA environ.

- 1 Responsable de la sécurité
- 3 Mécaniciens en chef
- 3 comptables et assistants
- 7 Assistants de direction
- 1 Agent de maîtrise en froid et climatisation

*Les agents d'exécution :* la masse salariale globale de cette catégorie représentera environ 30% de la masse salariale totale soit 36 000 000 FCFA

- 4 Conducteurs d'engin
- 20 ouvriers manutentionnaires
- 12 gardiens

La masse salariale totale est estimée à 120 000 000 FCFA par an.

## 5.2. Les charges diverses

Elles comprennent les frais divers de transports, de carburants, d'assurance, les frais financiers et autres services externes.

**Tableau N° 48 : Montant des charges diverses**

Charges diverses	Montant annuel en FCFA
Maintenance des infrastructures et équipements	50 000 000
Prestations externes	24 000 000
Transports et carburant	60 000 000
Communication	12 000 000
Assurances	20 000 000
<b>Total</b>	<b>166 000 000</b>

## 5.3. Les charges indirectes

Les charges indirectes comprennent les frais financiers, les dotations aux amortissements et les charges organiques (organisation de réunions du conseil d'Administration et autres).

Les dotations aux amortissements concernent les équipements du port sec nous avons prévu un amortissement linéaire moyen sur 10 ans pour la totalité des équipements spécifiques et 5 ans pour les véhicules et le mobilier. Dans les deux cas une valeur résiduelle de 10% est maintenue.

**Tableau n° 49 : Montant annuel des amortissements**

Désignation des investissements	COÛT	DUREE	ANNUITES
Engins de levage et autres machines	2 025 000 000	10	202 500 000
Voitures	50 000 000	5	10 000 000
Mobilier	50 000 000	5	10 000 000
<b>Total Equipements</b>	<b>2 125 000 000</b>		<b>222 500 000</b>

Les charges indirectes ne peuvent évoluer de façons linéaires, car elles sont liées au rythme de remboursements du prêt et au renouvellement des investissements.

Pendant les cinq premières années de l'exploitation elles sont relativement stables car elles comprennent des montants fixes pour les amortissements et pour les frais financiers en raison du différé de remboursement du principal de l'emprunt.

Le montant des charges indirectes est de :

**Tableau n° 50 : Charges indirectes de 2009**

Charges Indirectes de 2009	Montant annuel en FCFA
Amortissement des équipements	202 500 000
Amortissement des véhicules	10 000 000
Amortissement du mobilier de bureau	10 000 000
Frais financiers	384 911 478
Autres charges indirectes	10 000 000
<b>Total</b>	<b>617 411 478</b>

## 6. Les recettes du port sec

### 6.1. Détermination des postes de recettes

Les recettes du port sec sont :

- Le pesage.
- Le passage
- les droits de magasinage de toutes les marchandises passant par les entrepôts au delà de la période de franchise,
- les droits de stationnement des véhicules sous douanes au-delà de la période de franchise,
- les droits de stationnement des véhicules légers sous douane,
- la manutention des marchandises,
- La location des équipements en gérance (Bloc Infirmierie),
- Tickets journaliers et les cartes d'accès.

Les principaux postes de recettes du port sec sont : le stationnement des véhicules, le magasinage et le stationnement des conteneurs.

L'Infirmierie sera mise en location gérance pour un loyer annuel. Le prix de la location annuelle sera de 200 000 FCFA par mois soit 2 400 000 FCFA pour l'an.

La tarification des opérations doit être déterminée de manière concertée entre l'Etat, la Société de Gestion du Port Sec et le Conseil Malien des Chargeurs, l'Etat devra surtout jouer un rôle de facilitateur entre ses deux partenaires. Nous proposons à titre indicatif la tarification suivante qui s'inspire des tarifs actuellement en vigueur au niveau des terminaux conteneurs de SVD et Soterko à Bamako.

**Tableau n° 51 : Tarif en vigueur à Bamako de manutention, magasinage, et pesage**

Opérations	Franchise	Unité	P. Unité En FCFA
Pesage	Obligatoire	Véhicule	6 000
Passage (toutes marchandises)	Obligatoire	Tonne	1 000
Manutention avec mise à terre		Conteneur (20')	75 000
Manutention avec mise à terre		Conteneur (40')	100 000
Stationnement sous douane	15 jours	Véhicule et conteneur Jour	15 000
Magasinage	15 jours	Tonne/jour	4 00

Source : SDV

Sur la base d'un document produit dans le cadre de la nécessité de création des ports secs, on notera que les séjours moyens des produits maliens dans les ports sont :

- Riz : 50 jours
- Engrais : 60 jours,
- Blé 43 jours
- Sucre 27 jours
- conteneurs 20 jours

Pour le port sec nous supposons que les produits alimentaires et autres resteront en moyenne 2 à 4 jours après la période de franchise et selon les besoins des opérateurs économiques.

### 6.2 Estimation des recettes annuelles

L'estimation des recettes du port sec de Sikasso est intimement liée au trafic routier sur les corridors du sud que sont :

- Le corridor ivoirien,
- Le corridor ghanéen,
- Le corridor togolais.

Trois postes frontières sont sollicités pour l'entrée au Mali : le poste de Zégoua pour le corridor ivoirien, le poste de Hèrèmakono et de Kouri pour les corridors passant par le Burkina Faso. Si les véhicules en provenance de Zégoua et Hèrèmakono passent tous par Sikasso, il n'en est pas de même pour les véhicules qui entrent au Mali par Kouri.

Pour calculer les recettes du port sec de Sikasso nous partirons des hypothèses suivantes :

- 80% du trafic du corridor ivoirien passeront par le port sec, par contre c'est,
- 50% du trafic ghanéen et
- 50% du trafic togolais qui seront pris en compte pour le port sec.

**Tableau n° 52 : statistiques du trafic des corridors du Sud**

Corridors	Conteneurs/an			Véhicules/Wagons/an	
	Nbre 20'	Nbre 40'	Poids en tonne	Nbre	Poids en tonne
Côte d'Ivoire	144	88	4 272	9 579	447 000
Togo	0	0	0	6 600	263 095
Ghana	0	0	0	3 570	142 802
<b>Total</b>	<b>144</b>	<b>88</b>	<b>4 272</b>	<b>19 749</b>	<b>852 897</b>
<b>Passage Port Sec</b>	<b>115</b>	<b>70</b>	<b>3148</b>	<b>12 748</b>	<b>560 548</b>

*Source : Annuaire statistique des transports 2004*

Les nouvelles immatriculations qui passeront par le port sec sont de l'ordre de 40% du total soit 4 500 véhicules environ. Les frais de passage au port sec sont estimés à 10 000 FCFA par véhicule.

A partir de ces hypothèses nous estimons les recettes moyennes théorique de l'année 2004 à :

Tableau n° 53 :

Opérations	Unité	Quantité	P. Unité En FCFA	Montant
Passage (en conteneur)	tonne	3 148	1 000	3 148 000
Passage (en véhicule)	tonne	560 548	1 000	560 540 000
Passage Véhicules importés	véh	4 500	10 000	45 000 000
Pesage	véh	12 748	6 000	76 488 000
Manutention conteneur	20'	115	75 000	8 625 000
Manutention conteneur	40'	70	100 000	7 000 000
Stationnement sous douane	véh	2 X 12 748	15 000	382 440 000
Stationnement sous douane	20'	2 X 115	15 000	3 450 000
Stationnement sous douane	40'	2 X 70	15 000	2 100 000
Magasinage	tonne	4 X 560 548	400	896 876 000
Location mensuelle Infirmerie	ens	12	400 000	4 800 000
Tickets année	billet	108 000	150	16 200 000
Carte accès	badge	300	2000	600 000
Total				2 007 267 000

## 7. Calcul de rentabilité du port sec de Sikasso

### 7.1. Comptes d'exploitation prévisionnelle de base

Les calculs sont faits sur la base d'une durée de vie du projet et de la concession de 20 ans à partir du début de l'exploitation qui est prévue en 2009. Les années 2007 et 2008 sont consacrées à la construction du port sec.

De ce fait on considérera que les charges et recettes ne sont prises en compte qu'à partir de l'année de démarrage.

L'accroissement moyen des recettes est de 5%, tandis que les charges d'exploitation connaîtront une croissance annuelle de 3%.

A partir de cette hypothèse le tableau suivant donne le montant annuel des recettes et des dépenses.

Tableau n° 54 : Compte d'exploitation prévisionnel en 2009

	2009
1. Recettes	2 561 837 863
2. Charges d'exploitation	286 000 000
3. Excédent Brut d'exploitation	1 828 034 057
4. Charges indirectes	566 911 478
5. Marge Nette	393 088 522
6. Dotations aux amortissements	172 000 000
7. Marge Nette d'Autofinancement	1 433 122 579

Le projet dégage dès sa première année : 960 000 000 FCFA en excédent brut d'exploitation. Les détails des charges et des recettes, ainsi que toutes les tableaux relatifs aux comptes d'exploitation annuelles sont donnés en annexe.

### 7.2. Calcul du taux rentabilité interne (TRI)

L'aménagement génère des flux financiers que sont :

- Les montants investis,
- La marge nette d'autofinancement et
- La valeur résiduelle des investissements doit être prise en compte dans la détermination des flux nets.

**Tableau n° 55 :**

Année	Investissements	Valeur Résiduelle	Marge Nette Autofinancement	Flux Nets
2007	4 000 000 000			-4 000 000 000
2008	5 220 621 958			-5 220 621 958
2009			1 952 188 107	1 952 188 107
2010			2 071 700 000	2 071 700 000
2011			2 197 359 088	2 197 359 088
2012			2 012 051 647	2 012 051 647
2013	100 000 000	20 000 000	2 150 958 427	2 1070 958 427
2014			2 296 998 058	2 296 998 058
2015			2 471 442 792	2 471 442 792
2016			2 653 763 195	2 653 763 195
2017			2 844 359 018	2 844 359 018
2018	2 125 000 000	450 000 000	3 043 650 179	1 368 650 179
2019			3 252 077 777	3 252 077 777
2020			3 470 105 155	3 470 105 155
2021			3 698 219 018	3 698 219 018
2022			3 936 930 610	3 936 930 610
2023	100 000 000	20 000 000	4 186 776 943	4 106 776 943
2024			4 448 322 094	4 448 322 094
2025			4 722 158 564	4 722 158 564
2026			5 008 908 705	5 008 908 705
2027			5 309 226 221	5 309 226 221
2028			5 602 887 759	5 602 887 759

On retiendra que

- 2009 est l'année de démarrage effectif de la concession, les deux précédentes années ont servies à la construction des infrastructures ;
- 2013 : renouvellement des véhicules et du mobilier (100 000 000 FCFA) avec comme valeur résiduelle des équipements usés de 20% ;
- 2018 : Après 10 ans d'exploitation renouvellement de l'ensemble des équipements avec un bonus de 20% sur les anciennes machines (450 000 000 FCFA).

Pour ces valeurs, le taux de rentabilité interne est de : 22,75% et la valeur actuelle nette de 15 504 140 891 FCFA.

L'aménagement du port sec est une bonne opportunité d'investissement pour les opérateurs privés.

### **7.3. Analyse de sensibilité**

L'analyse de sensibilité portera sur :

- l'accroissement de 20% de l'investissement initial,
- la baisse de 20% des recettes escomptées et
- la baisse des recettes de 20% et l'accroissement de l'investissement de 20%.

Cas de l'augmentation de l'investissement initial de 20% :

- le TRI : 19,43% et
- la VAN : 13 721 538 518 FCFA

Cas de la diminution de 20% des recettes :

- le TRI : 18,74% et
- VAN : 10 620 710 339 FCFA

Cas de la diminution de 20% des recettes et de l'augmentation des dépenses de 20% :

- le TRI : 15,85% et
- VAN : 8 838 107 966 FCFA

Dans tous les cas de figure la VAN est positive donc le projet reste rentable dans le cadre de l'analyse de sensibilité.

## CONCLUSION

L'augmentation de la taille des navires et le développement de la conteneurisation vont accroître la part du transbordement dans la desserte des économies de l'hinterland ouest africain. Les ports maritimes vont être de véritables pôles de transbordement à l'importation comme à l'exportation et les économies nationales qui prendront un retard dans la préparation de ces futures mutations le paieront au prix fort.

L'analyse de la chaîne de transports a permis de comprendre et de jauger les moyens infrastructurels et réglementaires dont dispose le Mali pour faire face aux exigences, toujours changeantes, du commerce international. Peu équipé, sans façade maritime et fortement dépendant de ses corridors de transit, le Mali est condamné à accroître son niveau d'équipement pour relever les nouveaux défis qui vont se poser à la compétitivité de son commerce extérieur.

L'analyse du fonctionnement du système logistique du commerce international du Mali a révélé des insuffisances préjudiciables à sa compétitivité. Entre 16% et 39 % des importations maliennes dans les ports de la sous-région paient des pénalités de magasinage en raison du dépassement des franchises ou à cause de leur entreposage dans des magasins acconiers plus chers, faute d'espace dans les entrepôts maliens ou de moyens de transport pour l'acheminement des marchandises.

Les ports secs, conçus comme le prolongement intérieur des ports maritimes des pays côtiers voisins, peuvent être une réponse appropriée à ces handicaps, à la condition que leur organisation et fonctionnement épousent les sillages du commerce international et les principes d'usage en la matière.

Les nouvelles bonnes pratiques en matière de commerce international sont entre autres, la conteneurisation, le transbordement, les connaissements directs, les systèmes d'informations anticipées sur les marchandises.

Ces nouveaux instruments du commerce international militent en faveur de la création des ports intérieurs auxquels sont directement adressés les connaissements des marchandises en transbordement. Cette création de ports secs constitue, sans nul doute un gain très important pour le Mali (temps de passage portuaire réduits, pas de frais de magasinage ou peu, etc.).

Les ports secs constitueraient, comme ailleurs, des centres de traitement des flux de marchandises et des informations nécessaires à leur circulation. Les échanges des documents (à apurer) et des informations se font, de façon plus sûre et automatique, entre les ports. Ce qui donnerait à la douane et autres corps de l'Administration des moyens de contrôle accrus : recoupement et vérification à posteriori des documents. En contrepartie, l'évasion de la fiscalité de porte sera réduite et le commerce extérieur devrait bénéficier d'un traitement allégé.

Le passage des produits et la centralisation des documents douaniers au port sec permettent un contrôle accru sur les marchandises et enlèverait toute justification aux multiples contrôles routiers et aux extorsions de fonds qui renchérissent les prix de revient des marchandises et les coûts d'exploitation des véhicules.

Les intérêts que la création des ports secs vont remettre en question rendront au coût leur réalisation problématique et incertaine. La mise sur pied d'un comité de suivi et de coordination de la création des ports secs sera nécessaire. Ce comité devrait avoir une certaine compétence dans le domaine du commerce international pour appréhender les enjeux et prendre le parti de l'intérêt collectif. Par exemple les grands armateurs qui ont investi dans des Terminaux conteneurs au Mali, ne verront pas d'un bon œil la naissance des ports secs qui remettrait en cause leur suprématie. Les acteurs qui contournent ou transgressent la réglementation vont également tenter de s'opposer à la création de cette infrastructure.

Afin de parer à toute situation de monopole et d'imposition de charges d'exploitation trop lourdes (pour les concessionnaires et ou opérateurs économiques), l'Etat mettra sur pied une autorité publique de gestion du patrimoine portuaire.

Celle-ci s'occupera entre autres :

- du diagnostic des plans d'extension des ports secs ;
- de la gestion de la concession des infrastructures et de l'exploitation ;
- de la participation à la fixation des barèmes de tarification des prestations portuaires ;
- de la défense des intérêts publics

La création des deux ports secs devrait entraîner la création de nouveaux ports secs sur les autres corridors.

# ANNEXES

**ANNEXE 1 : Importations maliennes par route/ produits / Corridors en 2004.**

Produits	Tonnes	Corridors de transit						
		Abidjan	Conakry	Cotonou	Dakar	Lomé	Nouakchott	GPHA*
Lait	-	106	-	8193	792	27	-	
Noix de cola	116	10	-	-	-	-	-	
Thé	11	-	-	2529	936	11	-	
Riz	54234	-	-	8403	-	-	142802	
Mil / Sorgho	-	-	-	-	-	-	-	
Blé	-	42351	-	4594	-	-	-	
Farine	145	8884	-	332	-	143	-	
Huiles animales	8414	-	-	-	1546	45	-	
Sucre	61095	2400	-	4519	120	24	-	
Tabacs	199	-	-	-	-	-	-	
Ciment	175505	-	-	3178	200305	-	-	
Chaux	-	-	-	7750	-	570	-	
Sel	-	-	-	4405	-	61	-	
Hydrocarbures	12946	-	259046	46292	131186	-	-	
Bitume	136	-	-	-	-	-	-	
Graisse et Lubrifiants.	1316	424	-	-	-	-	-	
Gaz	-	-	-	-	-	-	-	
Produits chim	-	60	-	7183	57	-	-	
Produits phar	-	60	-	2637	871	-	-	
Engrais	73631	-	-	43889	1300	-	-	
Bois et ouvrag	4176	192	-	-	-	-	-	
Librairie Pap.	274	-	-	320	-	-	-	
Textiles bonneterie.	51	72	-	-	2566	30	-	
Fonte, fer, acier	20015	-	-	1046	-	30	-	
Véhicules et pièces détach.	486	147	-	2506	7439	10	-	
Matériels élect	369	7	-	9044	-	-	-	
Autres produits	51113	5205	-	53588	7206	5641	-	
Total	464236	60818	259046	210908	354324	6592	142802	

Source : Annuaire des Transports 2004

**ANNEXE 2 : Importations maliennes en 2004**

Produits	Corridor ferroviaire	Corridors routiers						
	Dakar Bko	Abidjan	Conakry	Cotonou	Dakar	Lomé	Nouakchott	GPHA
Lait	8193	-	106	-	8193	792	27	-
Noix de cola	-	116	10	-	-	-	-	-
Thé	2529	11	-	-	2529	936	11	-
Riz	8403	54234	-	-	8403	-	-	142802
Blé	4594	-	-	-	-	-	-	-
Mil / Sorgho	-	-	42351	-	4594	-	-	-
Farine	332	145	8884	-	332	-	143	-
Huiles animales	-	8414	-	-	-	1546	45	-
Sucre	4519	61095	2400	-	4519	120	24	-
Tabacs	-	199	-	-	-	-	-	-
Ciment	3178	175505	-	-	3178	200305	-	-
Chaux	7750	-	-	-	7750	-	570	-
Sel	4405	-	-	-	4405	-	61	-
Hydrocarbures	46292	12946	-	259046	46292	131186	-	-
Bitume	-	136	-	-	-	-	-	-
Graisse et Lubrifiants.	-	1316	424	-	-	-	-	-
Gaz	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits chimiques	7183	-	60	-	7183	57	-	-
Produits pharmaceutiques	2637	-	60	-	2637	871	-	-
Engrais	43889	73631	-	-	43889	1300	-	-
Bois et ouvrages	-	4176	192	-	-	-	-	-
Librairie Pap.	320	274	-	-	320	-	-	-
Textiles bonneterie.	-	51	72	-	-	2566	30	-
Fonte, fer, acier	1046	20015	-	-	1046	-	30	-
Véhicules et pièces détach	2506	486	147	-	2506	7439	10	-
Matériels élect	9044	369	7	-	9044	-	-	-
Autres produits	53588	51113	5205	-	53588	7206	5641	-
S/ Total / Axe	210 908	464 236	60 818	259 046	462 116	354 324	6592	142 802
<b>Sous - Total conteneurisé / Axe</b>	<b>75 208</b>	<b>4 272</b>	<b>10 738</b>		<b>46 336</b>	-	-	-
<b>Sous -Total conteneurisé/ Mode</b>	<b>75 208</b>	<b>61 346</b>						
<b>TOTAL</b>	<b>210908</b>	<b>1 498726</b>						

Source : Annuaire statistique des Transports du Mali- Résultats 2004

**ANNEXE 3 : Coûts de passage portuaire au PAD des grands produits d'importation du Mali**

Catégorie De marchandises	Postes de coûts											Hydro- carbures		
	Ciment (tonne)	Riz (tonne)	Sucre en poudre	Céréales en sac	Mdises en balle	Farine	Conte neur 20 pieds plein	Conte neur 20 pieds plein en pds alimentair es	Conte neur 40 pieds plein	Conteneur 40 pieds plein en pds alimentair es	Mdise générale > 5000 T		Mdise générale < 5000 T	Pièces détachées (FCFA /Tonne)
<b>Coûts de services :</b> • Manutention / acconage • Redevance portuaire ; • Entreposage ; • Transit / chargement ; • Divers .	3 100	5 050	4 500	4 500	4 500	4 500	71 100	71 100	42 200	42 200	4 500	4 200	13 138	6 538
	180	180	180	180	180	180	3 450	3 450	3 450	3 450	180	180	180	180
	1 500	60	60	60	60	60	35 552	35 552	71 100	71 100	1 500	1 500		
		1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	100 000	100 000	200 000	200 000				
<b>Coûts administratifs :</b> • <b>documentation :</b> - Redevance Sydam / Gaidé / Siddomâ ; - Etablissement carnet <b>TRIE</b> ; - Lettre de voiture. • <b>procédures :</b> - Fonds de garantie - Prestation des Entrepôts : . Heures supplémentaires perçues par la Douane . Taxe à l'évacuation	3 000	3 000	3 000	3 000	2 500	2 500	5 000	5 000	5 000	5 000	3 000	3 000	8 000	8 000
	10 000	10 000	2 500	2 500	2 500	2 500	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000
	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500
	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%	0,29%
	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T	500 F /T
2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H	2 500/H
21 667 T	22 000 T	78 000	78 000	650 000	650 000	800 000	800 000	850 000	850 000	78 000	78 000	78 000	78 000	38 F/L
78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	78 000	142 000	142 000	142 000	142 000	78 000
142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000	142 000

Source : Entrepôts maliens au Sénégal (EMASE)

**ANNEXE 4 : Coût par catégories de marchandises EMACI**

Catégorie De marchandises	Postes de coûts											Hydro- carbures		
	Ciment (tonne)	Riz (tonne)	Sucre en poudre	Céréales en sac	Mises en balle	Farine	Conte neur 20 pieds plein	Conte neur 20 pieds plein en pdts alimentaires	Conte neur 40 pieds plein	Conteneur 40 pieds plein en pdts alimentaires	Mdise générale > 5000 T		Mdise générale < 5000 T	Pièces détachées (FCFA /Tonne)
<b>Coûts de services :</b> • Maintenance / accage • Redevance portuaire ; • Entreposage F/T/J ; • Transit / chargement ; • Divers	5 500	4 000	4 000	4 000	5 500	4 000	120 000	80 000	240 000	160 000				3,5 à 4 F/L
	380	240	240	240	584	400	-	-	-	-				
	80	80	80	80	40	80	-	-	-	-				
					11 782		27 000	27 000	54 000	54 000				
<b>Coûts administratifs :</b> • <b>documentation :</b> - Redevance Sydam / Gainé / Siddomâ ; - Carnet <b>TRIE</b> ; - Lettre de voiture. • <b>procédures :</b> - Fonds de garantie - Prestation des Entrepôts : HSP par la Douane - Taxe à l'évacuation <b>Coût de la desserte terrestre :</b> • Transport terrestre ; • Escorte ; • Divers.	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500	19 500				19 500
	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500	22 500				22 500
	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500	2 500				2 500
	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T	0,5% 500F/T			
4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500	4 500					4 500
28F à	28F à	28F à	28F à	28F à	28F à	28F à	28F à	28F à	28F à					28F à
35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM	35F/TKM					35F/TKM
17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C	17 500 F/C					17 500 F/C

**ANNEXE 6 : comparatif des opérations (délais) de transit et de transbordement (par route) à l'importation du Mali :**

Intervenants	Opérations	Transit		Transbordement		Observations
		Coûts	Délais	Coûts	Délais	
Armateur	1. Arrivée du nav. Import/ Export	1.	1.	1.	1.- 1/2jour	
	2. Manifeste	2.	2.	2.		
	3. Connaissements	3.	3.	3.	2.-1 jour	
	4. Instructions de transbordement	4.	4.	4.	3.-1jour 4- 1 jour	
<b>TOTAL</b>					2 jours	
Consignataire	1. Publication de l'ETA	1.	1.1 jour	1.	1.	
	2. Réception de documents manquants ;	2.	2.-2jrs	2.	2.	
	3..Dépôt du manifeste rectifié	3.	3.-5 jrs	3.	3.	
	4. Connaissance direct	4.	4.-2 jrs	4.	4.	
	5. Identification transbordements	5.	5.	5.	5.-1 jour	
	6. Instructions connaissance / Connaissance	6.	6.	6.	6.-1 jour	
	7. Etablissement liste de chargement	7.	7.	7.	7.-1 jour	
	8. Etablissement manifeste de sortie / Validation / dépôt	8.	8	8.	8.-2 jours	
<b>TOTAL</b>			5 jours		3 jours	
Manutentionnaire	1. Réception du plan d'arrimage	1.	1.-2 jrs	1.	1.	
	2. Opérations de déchargement	2.	2.-2 jrs	2.	2.	
	3. Entreposage	3.	3.-2 jrs	3.	3.	
	4. Déchargement / Ecor	4.	4.-	4.	4.-1 jour	
	5. Chargement / Ecor	5.	5.	5.	5.- 1 jour	
<b>TOTAL</b>			<b>4 jours</b>		<b>1 jour</b>	
CAD	1. Echange de BL	1.	1. 2 jrs	1.	1.	
	2. Création et lancement acquit à caution ;	2.	2. 3 jrs	2.	2.	
	3. Opérations sortie « Contrôle physique »	3.	3.-4 jrs	3.	3.	
	4. Départ convoi	4.	4.-1 jr	4.	4	
	5. Suivi de l'itinéraire	5.	5.3 jrs	5.	5.	
	6. Arrivée frontière	6.	6. 2 jrs	6.	6.	
	7. Déclaration sommaire	7.	7.	7.	7. 1 jour	
	8. Déclaration en détail	8	8.	8.	8-1 jour	
<b>TOTAL</b>			17 jours		<b>1 jour</b>	

Chargeur	1. Ordre de transit	1.	1.1 jour	1.	1.	
	2. Echange de connaissance	2.	2.-2 jrs	2.	2.	
<b>TOTAL</b>			<b>2 jours</b>			
Douanes	1. Rectificatifs -section des Ecritures	1.	1.2 jrs	1.	1.	
	2. Enregistrement	2.	2. 1 jr	2.	2.	
	3. Visite	3.	3. 1 jr	3.	3.	
	4. BAE et ordre de mission	4.	4. 2 jrs	4.	4.	
	5. Escorte	5.	5.-1 jr	5.	5.	
	6. Application Visa/ acquit	6.	6. 1jr	6.	6.	
	7. Prise en charge acquit	7.	7.-2 jrs	7.	7.	
	8. Renvoi Original acquit Visé	8.	8.-10 jrs	8.	8.	
	9. Accord (douanes section)	9.	9.	9.	9.1 jour	
	10. Apurement des manifestes entrées et sorties (douanes sections.)	10.	10	10	10.2 jours	
	11. Apurement de déclaration sommaire (douanes quai)	11	11.	11.	11.1 jour	
<b>DEL AI MOYEN TOTAL</b>			<b>20 jours</b>		<b>7 jours</b>	

**ANNEXE 7 : Tableau d'amortissement : Emprunt – Port Sec Sikasso (milliers FCFA)**

Année	Capital Restant	Amortissement de l'Emprunt		
		Intérêt	Principal	Total
2007	3 920 621	313 649		313 649
2008	3 920 621	313 649		313 649
2009	3 920 621	313 649		313 649
2010	3 920 621	313 649		313 649
2011	3 920 621	313 649		313 649
2012	3 920 621	313 649	261 374	575 024
2013	3 659 247	292 739	261 374	554 114
2014	3 397 872	271 829	261 374	533 204
2015	3 136 497	250 919	261 374	512 294
2016	2 875 122	230 009	261 374	491 384
2017	2 613 747	209 099	261 374	470 474
2018	2 352 373	188 189	261 374	449 564
2019	2 090 998	167 279	261 374	428 654
2020	1 829 623	146 369	261 374	407 744
2021	1 568 248	125 459	261 374	386 834
2022	1 306 873	104 549	261 374	365 924
2023	1 045 499	83 639	261 374	345 014
2024	783 124	62 729	261 374	324 104
2025	522 749	41 819	261 374	303 194
2026	261 374	20 909	261 374	282 284

Montant Emprunt : 3 920 621 958 FCFA

Taux intérêt : 8%

Durée : 20 ans

Différé remboursement principal : 5 ans

**ANNEXE 8 : Tableau d'amortissement : Emprunt – Port Sec Kayes (milliers FCFA)**

Année	Capital Restant	Amortissement de l'Emprunt		
		Intérêt	Principal	Total
2007	4 811 393	384 911		383 911
2008	4 811 393	384 911		384 911
2009	4 811 393	384 911		384 911
2010	4 811 393	384 911		384 911
2011	4 811 393	384 911		384 911
2012	4 811 393	384 911	320 759	384 911
2013	4 490 633	359 250	320 759	705 671
2014	4 169 874	333 589	320 759	680 010
2015	3 849 114	307 929	320 759	654 349
2016	3 528 355	282 268	320 759	628 010
2017	3 207 595	256 607	320 759	603 027
2018	2 886 836	230 946	320 759	577 367
2019	2 566 076	205 286	320 759	551 706
2020	2 245 316	179 625	320 759	526 045
2021	1 924 557	153 964	320 759	500 384
2022	1 603 797	128 303	320 759	474 724
2023	1 283 038	102 643	320 759	449 063
2024	962 278	76 982	320 759	397 741
2025	641 519	51 321	320 759	372 081
2026	320 759	25 660	320 759	346 420

Montant Emprunt : 4 811 393 470 FCFA

Taux intérêt : 8%

Durée : 20 ans

Différé remboursement principal : 5 ans