



République du Mali



Fonds Européen de
Développement

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement

Ordonnateur National Délégué du FED
Cellule CONFED

ETUDE DE PERFORMANCE DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES SUR LES CORRIDORS DAKAR – BAMAKO ET ABIDJAN - BAMAKO

N° ML/FED/024-666 - CRIS 2015/359 - 800

RAPPORT FINAL DECEMBRE 2015

**CONSIA**
Consultants

CONSIA
Ladegaardsvej 8
2770 Kastrup
Danemark
Tel : +45 72 18 38 00
Fax : +45 72 18 38 01
Email : consia@consia.com
Web : www.consia.com

AVANT-PROPOS

Le présent rapport constitue la version finale validée du rapport final de l'étude de performance de la chaîne logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar – Bamako et Abidjan – Bamako. Il présente les résultats de l'étude ainsi que le plan d'actions pour améliorer la performance de la chaîne logistique sur les deux corridors.

Ce dernier a fait l'objet d'un atelier de validation organisé à Bamako le 2 décembre 2015, en présence des membres du sous-groupe thématique « surcharge, facilitation des transports et appui au secteur privé ».

Les recommandations issues des groupes de travail ont été intégrées à la présente version du rapport final validé.

Le Consultant tient ici à remercier vivement l'ensemble des membres du sous-groupe thématique ainsi que tous les acteurs qui ont contribué à la réalisation de l'étude, pour leur intérêt, leurs contributions et leur appui.

Le Consultant tient également à remercier la Délégation de l'Union Européenne au Mali.

TABLE DES MATIERES

ACRONYMES	6
LISTE DES TABLEAUX.....	8
LISTE DES FIGURES.....	10
RÉSUMÉ EXÉCUTIF.....	11
1. Introduction	24
1.1 Rappel des objectifs de l'étude	24
2. Synthèse des résultats.....	25
2.1 Marchandises en transit à l'importation	25
2.1.1 Au niveau du temps	25
2.1.2 Au niveau des coûts.....	26
2.2 Marchandises en transit à l'exportation	27
2.2.1 Au niveau du temps	27
2.2.2 Au niveau des coûts.....	28
3. Rappels sur le contexte général de l'étude.....	30
3.1 Rappel sur le marché.....	31
3.2 Rappels sur le cadre physique et macro-économique	31
3.3 Rappels sur le cadre politique et stratégique.....	33
3.4 Rappels sur le cadre institutionnel.....	35
3.5 Rappels sur le cadre réglementaire.....	37
4. Rapport Provisoire	39
4.1 Corridors étudiés.....	39
4.2 Marchandises à l'importation par corridor.....	40
4.3 Marchandise à l'exportation par corridor	40
4.4 Marchandises étudiées	41
5. Processus d'importation et d'exportation.....	42
5.1 Processus à l'importation.....	42
5.2 Processus à l'exportation.....	43
6. Détail des coûts et délais des chaînes logistiques	44
6.1 Détail du temps et des retards	46
6.1.1 Temps de séjours au Port.....	46
6.1.2 Temps de transport.....	49
6.1.3 Temps de séjour des marchandises au terminal routier / ferroviaire.....	51
6.1.4 Récapitulatif des Temps et retards par corridor.....	52
6.2 Détails des coûts logistiques	54
6.2.1 Les coûts opérationnels	55
6.2.2 Les coûts portuaires.....	55
6.2.3 Les Coûts financiers.....	62

6.2.4	Total des coûts logistiques.....	65
6.2.5	Conclusions sur les coûts et les délais à l'importation.....	73
7.	Détails des coûts, des temps et des délais des chaînes logistiques à l'exportation.....	73
7.1	Détails du temps et des retards	74
7.1.1	Détails des temps et retards sur l'Axe Bamako – Dakar	74
7.1.2	Détails des temps et retards sur l'Axe Bamako – Abidjan.....	75
7.2	Détails des coûts logistiques	76
7.2.1	Les coûts opérationnels	76
7.2.2	Les coûts du temps et retards.....	79
7.2.3	Total des coûts logistiques et de temps et des retards	80
8.	Comparaison avec une chaîne logistique en Europe	82
9.	Réductions potentielles des coûts de transport et de la logistique.....	84
9.1	Axe Dakar-Bamako.....	85
9.2	Axe Bamako / Dakar	86
9.3	Axe Abidjan / Bamako.....	86
9.4	Axe Bamako / Abidjan.....	87
10.	Recommandations et Plan d'Actions	88
10.1	Réduction des temps de séjour aux Ports de Dakar et Abidjan	88
10.2	Réduction des temps de transport sur les corridors routiers	89
10.3	Mise en place d'une structure de décision et de gestion renforcée pour les corridors routiers.....	90
10.4	Création de Plateformes logistiques/Ports secs	91
10.5	Créer un Guichet Unique (GU) : harmonisation et interconnexion douanière	94
10.6	TRIE et facilitation du Transit.....	95
10.7	Améliorer l'aménagement et l'entretien routier	97
10.8	Mettre en place un programme de sensibilisation des chauffeurs	98
10.9	Mettre en place un système d'information viable	98
10.10	Plan d'Actions.....	100
11.	Annexes	121
11.1	Annexe 1 : Coûts logistiques et transport du Fuel.....	121
11.2	Annexe 2 : détails des coûts pour les marchandises intra régionales..	123
11.3	Annexe 3 : Calcul des Frais informels et du temps de retards sur l'axe Bamako-Abidjan-Bamako (janvier/ juin 2015).....	125
11.4	Annexe 4 : Tableaux synoptiques des différentes procédures et étapes de l'importation.....	126
11.5	Annexe 5 : Détail export détails Fruits secs / Axe Bamako-Dakar	131
11.6	Annexe 6 : Détail export détails Fruits secs / Axe Bamako-Abidjan....	132
11.7	Annexe 7 : Détail export détails Mangue / Axe Bamako-Abidjan	133
11.8	Annexe 8 : Utilisation du logiciel EBEMI.....	134

11.9 Annexe 9 : Ressources bibliographiques	136
11.10 Annexe 10 : Liste des personnes rencontrées.....	140

ACRONYMES

20'	Conteneur 20'
40'	Conteneur 40'
AGEROUTE	Agence d'Exécution des Travaux d'Entretien Routier (cote d'Ivoire)
ANASER	Agence Nationale de Sécurité Routière
AR-FER	Autorité Routière - Fonds d'Entretien Routier
B/L	Bill of Lading : Connaissance maritime
BAD	Bon A Délivrer
BAE	Bon A Enlever
CCIAD	Chambre de Commerce d'Industrie et d'Agriculture de Dakar
CCI-CI	Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire
CCIM	Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali
CMC	Conseil Malien des Chargeurs
CMTR	Conseil Malien des Transporteurs Routiers
CSCR	Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté
CTRCA	Cellule Technique des Réformes du Cadre des Affaires
DDU	Déclaration Unique de Douane
DGD	Direction Générale des Douanes
DNCC	Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence
DNR	Direction Nationale des Routes
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
EIR	Electronic Interchange Receipt (reçu de réception du conteneur qui entre autre décrit l'état du conteneur)
EMA	Entrepôts maliens
EMACI	Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire
EMASE	Entrepôts maliens au Sénégal
FED	Fonds Européen de Développement
FEDERMAR	Fédération maritime de Côte d'Ivoire
FFE	Equivalent Conteneur de 40'
HAD	Honoraire Agrée en Douane
HAD	Honoraire agréées en Douanes (Rémunération du transitaire)
IDH	Indice de Développement Humain
INFET	Institut National de Formation en Equipement et Transport
ISPS	International Ship and Port Facility Security
N/A	Non Applicable
OCOD	Observatoire de la Célérité des Opérations de Dédouanements
OIC	Office Ivoirien des Chargeurs
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OPA	Observatoire des Pratiques Anormales

OT	Observatoire des Transports
PIB	Produit Intérieur Brut
PPA	Parité de Pouvoir d'Achat
SLE	Schéma de Libre Echange
SYDAM	Appellation du système douanier informatisé Sydonia en Côte d'Ivoire - la version en Côte d'Ivoire est le Sydonia World
TDR	Termes de Référence
TEU	Equivalent Conteneur 20 Pieds
TRIE	Transit Routier Inter-Etats
TS	Travail Supplémentaire Douane

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Economie potentielle sur l'importation du riz.....	20
Tableau 2 : Cas du riz : Coûts Transport et logistique par corridor et par mode de transport	27
Tableau 3 : Détails des temps des différentes étapes logistiques sur les corridors Bamako / Dakar et Bamako Abidjan.....	27
Tableau 4 : Coûts à l'exportation sur les deux corridors.....	28
Tableau 5 : Caractéristiques socio-économiques principales	32
Tableau 6 : Importations et exportations à partir de Dakar et Abidjan.....	32
Tableau 7 : Distances sur les corridors	40
Tableau 8: Total volume import par corridor	40
Tableau 9: Tonnage export par corridor.....	40
Tableau 10: liste des marchandises à étudier sur l'axe Dakar-Bamako.....	41
Tableau 11: liste des marchandises à étudier sur l'axe Abidjan - Bamako.....	42
Tableau 12 : temps de séjour des conteneurs pour les marchandises en Transit pour le Mali du Port d'Abidjan et de Dakar	48
Tableau 13 : Détails des temps de transport sur l'axe Abidjan-Bamako et Dakar-Bamako	50
Tableau 14 : Temps des étapes du temps de séjour de la marchandise au Terminal Routier	52
Tableau 15: Temps de passage des marchandises sur l'axe Abidjan-Bamako	53
Tableau 16 : Temps de passage des marchandises sur l'axe Dakar-Bamako (route)	53
Tableau 17 : Temps de passage des marchandises sur l'axe Dakar-Bamako (train)	54
Tableau 18 : Eléments des frais de port - Port de Dakar -Port d'Abidjan.....	55
Tableau 19 : Détails des frais facturés par les compagnies maritime	57
Tableau 20 : Détails des coûts formels et informels des opérations en Douanes : Axe Abidjan - Bamako.....	58
Tableau 21: Détails des coûts formels et informels des opérations en Douanes : Axe Dakar - Bamako	59
Tableau 22 : Tarifs des coûts de transport Abidjan-Bamako	61
Tableau 23 : Tarifs des coûts de transport par route et par train / Axe Dakar-Bamako	62
Tableau 24 : Détails des coûts financiers du temps des opérations et des retards- Axe Abidjan-Bamako	63
Tableau 25 : Coûts du temps des opérations logistiques et retards sur l'axe Dakar-Bamako par route	64
Tableau 26: Coûts du temps des opérations logistiques et retards sur l'axe Dakar-Bamako par Train	65
Tableau 27 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Abidjan-Bamako (route)	68
Tableau 28 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (route).....	71
Tableau 29 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (rail).....	72
Tableau 30 : Détail des estimations des temps à l'export (fruits secs) par route sur l'axe Bamako-Dakar.....	74
Tableau 31 : Détail des estimations des temps à l'export (fruits secs) par rail sur l'axe Bamako-Dakar.....	75

Tableau 32 : Détail des estimations des temps à l'export de fruits secs par la route sur l'axe Bamako-Abidjan.....	75
Tableau 33 : Détail des estimations des temps à l'export de la mangue par la route sur l'axe Bamako-Abidjan.....	76
Tableau 34 : Détail des estimations des temps à l'export de la mangue par la route/ rail sur l'axe Bamako-Abidjan.....	76
Tableau 35 : Détails des coûts des opérations logistiques export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Dakar (par route).....	77
Tableau 36 : Détails des coûts des opérations export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Dakar (par rail).....	77
Tableau 37 : Détails des coûts des opérations export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (par la route).....	78
Tableau 38 : Détails des coûts des opérations export sur l'axe Bamako-Abidjan (Mangue, par la route).....	78
Tableau 39 : Détails des coûts des opérations export sur l'axe Bamako-Abidjan (par route, rail).....	78
Tableau 40 : Détails des coûts des temps et retards export sur l'axe Bamako-Dakar (par route).....	79
Tableau 41 : Détails des coûts des temps et retards export sur l'axe Bamako-Dakar (par rail).....	79
Tableau 42 : Détails des coûts des temps et retards export (pour les fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (par route).....	80
Tableau 43 : Détails des coûts des temps et retards export (pour la mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (par route).....	80
Tableau 44: Détails des coûts des temps et retards export (pour la mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (par rail, route).....	80
Tableau 45 : Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation sur l'axe Bamako-Dakar (route).....	81
Tableau 46 : Total des coûts logistiques et de temps à l'export sur l'axe Bamako-Dakar (rail).....	81
Tableau 47 : Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation (fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (route).....	82
Tableau 48: Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation (Mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (route).....	82
Tableau 49 : Total des coûts logistiques et de temps à l'export sur l'axe Bamako-Abidjan (route, rail).....	82
Tableau 50 : Tableau de comparaison des différents coûts de la chaîne logistique (FCFA).....	83
Tableau 51 : Economie potentielle par corridor pour le riz (arrivé en conteneur et dépoté) et les fruits secs.....	84
Tableau 52 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Dakar-Bamako.....	85
Tableau 53 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Bamako Dakar.....	86
Tableau 54 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Abidjan-Bamako.....	86
Tableau 55: Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Bamako-Abidjan.....	87

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : structure du coût du prix d'une tonne de riz à Bamako par corridor et mode de transport utilisé.....	14
Figure 2 : Détails des temps de passage sur les corridors Abidjan et Dakar à destination de Bamako.....	15
Figure 3 : Détail de la structure des coûts de transport et logistiques du riz par corridor et par mode de transport	17
Figure 4 : Détails des temps du chargement des camions à l'entrée au port sur les deux corridors export	18
Figure 5: détails des coûts à l'exportation des deux corridors. Cas du riz	19
Figure 6: Détails des temps de passage sur les corridors Abidjan et Dakar à destination de Bamako.....	26
Figure 7: Détails des temps sur les corridors Bamako/ Dakar et Bamako/ Abidjan.....	28
Figure 8 : détails des coûts à l'export des différents corridors. Cas du riz	29
Figure 9 : Répartition des importations & exportations du Mali	33
Figure 10 : Carte de la zone géographique à couvrir	39
Figure 11 : Tonnage import par corridor.....	40
Figure 12: Tonnage export par corridor (2012-2014)	41
Figure 13: Coûts logistiques opérationnels et financiers	45
Figure 14 : Temps de séjours au port d'Abidjan pour des conteneurs à destination du Mali (Janvier 2014- juillet 2015).....	47
Figure 15 : Composantes du temps de transport de la sortie du port au terminal routier	49
Figure 16 : Composantes du coût total par tonne par marchandise et par mode de transport - Axe Abidjan/Bamako.....	67
Figure 17: Composantes du coût total par tonne, par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (route et rail) -	70

RESUME EXECUTIF

Le Gouvernement du Mali, avec l'appui de l'Union Européenne, a initié une étude de performance de la chaîne logistique des transports de marchandises sur les Corridors Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako.

L'objectif poursuivi par la réalisation de cette étude est d'assurer l'approvisionnement général du pays en marchandises à moindre coût et d'améliorer la compétitivité des produits d'exportation du Mali, par une analyse approfondie des délais et des coûts et la définition d'un plan d'actions.

Les défis de l'amélioration de la chaîne logistique pour le Mali

L'amélioration de la performance de la chaîne logistique des transports de marchandises pour le Mali est une vaste problématique, qui comporte un grand nombre d'aspects. En effet, le fonctionnement des chaînes logistiques sur les deux corridors étudiés mobilise un grand nombre d'acteurs et d'opérateurs, publics et privés, formels et informels.

- Aspects institutionnels de la problématique

Les aspects institutionnels de la chaîne logistique sont à envisager dans une dimension bilatérale et multilatérale. Une des problématiques principales, commune aux deux corridors étudiés, réside dans la faible harmonisation des pratiques douanières et une difficulté dans la mise en œuvre concrète des politiques portées par les pouvoirs publics, comme la mise en place du TRIE

Par ailleurs, l'étude a relevé l'existence de nombreux comités, de plateformes de dialogue ou d'associations, qui ont principalement un but consultatif de nature à favoriser les échanges et le dialogue bi et multilatéral, mais qui n'ont pas de pouvoir décisionnel réel. Il serait intéressant que leur travail puisse être disponible et documenté pour servir de base à un vrai plaidoyer, au service d'une structure ayant un réel pouvoir décisionnel.

- Aspects socio-économiques de la problématique

Le secteur des transports de marchandises au Mali se caractérise par la coexistence d'un secteur organisé, notamment sur le transport des hydrocarbures (importation), des mangues (exportation) et d'un secteur plus informel, mué par un grand nombre de petits transporteurs qui ont du mal à maîtriser les coûts d'exploitation. La grande disparité des acteurs du transport (transporteurs sans camions, industriels – transporteurs, transporteurs – transitaires, transporteurs – chargeurs, fabricant-transporteur etc.) et leur faible niveau de professionnalisation (manque de formation et d'organisation) rend difficile la progression vers un secteur organisé, coordonné et performant.

Par ailleurs, l'existence d'un très grand nombre d'acteurs, d'étapes, de procédures et de documentations tout au long de la chaîne logistique ajoute un niveau de complexité à la circulation de l'information et à la bonne maîtrise des temps et des coûts, en particulier pour les plus petits transporteurs, moins bien organisés.

- Aspects techniques de la problématique

Au niveau technique, le Mali n'est pas encore doté (même si des actions sont en cours) d'infrastructures performantes pour assurer certaines étapes clé de la chaîne logistique, notamment :

- Le faible niveau de technicité des « bases logistiques », qui fonctionnent à l'heure actuelle essentiellement comme des parcs de stationnement avec des services logistiques très limités voire inexistantes à l'intérieur des parcs ;
- La difficulté à systématiser les différents systèmes de tracking existants dans chaque pays sur toute la longueur des corridors étudiés ;
- Des étapes préalables à l'importation et l'exportation complexes et peu maîtrisées par les opérateurs ;
- Un faible niveau d'information chez la majorité des opérateurs par exemple peu ou pas d'information sur l'arrivée des navires et de leurs marchandises au port ;
- La difficulté pour chaque acteur d'anticiper sur les procédures ;
- L'existence de goulots d'étranglement (port, passage frontière, libération de la marchandise au terminal à Bamako) qui font perdre du temps et de l'argent sur la chaîne ;

Données sur les coûts et les temps

Les coûts et les temps de passage sur les deux corridors sont conditionnés par de nombreux facteurs notamment le mode d'arrivée de la marchandise, le type et le mode de transport intérieur et enfin, dans une moindre mesure, la valeur et la nature de la marchandise.

De façon générale les données sur les coûts et les temps sur les deux corridors étudiés montrent notamment que :

- Il existe des goulots d'étranglement au niveau des ports et à l'arrivée à Bamako;
- le coût du transport représente plus de 50% du coût total sur les deux corridors étudiés ;
- Les deux corridors sont assez équivalents en termes de temps total et de coût à l'importation, bien qu'il existe des différences en fonction du type de marchandise ;
- Le coût à l'exportation est plus cher sur le corridor Bamako-Abidjan ;
- Le temps et les retards sont moins dus aux opérations en Douane ou au port, qu'à l'importateur ou au transitaire (un certain nombre de facteurs entrent en jeu, essentiellement le facteur financier, mais aussi la méconnaissance des procédures) ;
- Certaines chaînes de valeur fonctionnent très bien, par exemple les hydrocarbures (importation) et les mangues (exportation) ;
- Un petit nombre de transporteurs réalisent le transport en 5 jours en moyenne, contre 21 jours en moyenne pour les autres : les mieux organisés gagnant du temps sur l'ensemble des opérations ;

- Un petit nombre de gros transporteurs, organisés, bien dotés en flotte de camions et disposant d'une bonne trésorerie, est en compétition avec un très grand nombre de petits transporteurs, moins bien organisés, moins bien dotés et ayant plus de difficultés de trésorerie : ce qui crée des distorsions dans les prix du transport proposés sur le marché ;
- Les réseaux de distribution (après déchargement des gros porteurs) sont assez peu développés au Mali. Le secteur étant essentiellement mué par de très petits transporteurs, informels et artisanaux. Ce qui a un impact sur le temps d'immobilisation des camions en aval de la chaîne logistique.

Synthèse des résultats sur les deux corridors

L'étude des coûts et des temps sur les corridors Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako a porté sur les marchandises arrivant sous trois formes différentes :

- Marchandise arrivée par conteneur, non dépotée et envoyée en conteneur vers sa destination finale ;
- Marchandise arrivée en conteneur, puis dépotée et envoyée en conventionnel (sac dans notre cas) par camion ou train vers sa destination finale ;
- Marchandise arrivée en conventionnel (sac) et réexpédiée en sac par camion ou train vers sa destination finale.

L'étude porte sur les marchandises suivantes :

- Sur le corridor Dakar-Bamako, à l'importation : (i) ciment, (ii) hydrocarbures, (iii) engrais, (iv) riz, (v) sucre, (vi) sel. A l'exportation : (i) fruits secs ;
- Sur le corridor Abidjan-Bamako, à l'importation : (i) hydrocarbures, (ii) sucre, (iii) riz, (iv) engrais. A l'exportation : (i) mangues et (ii) fruits secs

Les résultats présentés ici illustrent les résultats de l'analyse du transport du riz. Le détail des coûts et temps des autres marchandises étudiées sur les deux corridors sont présentés dans le corps du Rapport.

Le type de marchandise peut avoir un impact significatif sur les coûts portuaires – ainsi, au port d'Abidjan la taxe de port pour les conteneurs de produits alimentaires est bien moins élevée (Fcfa 10000/ Teu) que celle des produits non alimentaires et hors matériaux de construction (Fcfa 75000 / Teu). De même au niveau de Dakar, la taxe de port varie également selon le type de la marchandise et les produits alimentaires sont moins taxés (Fcfa 11000/ Teu) que les autres produits (Fcfa 16500/ Teu).

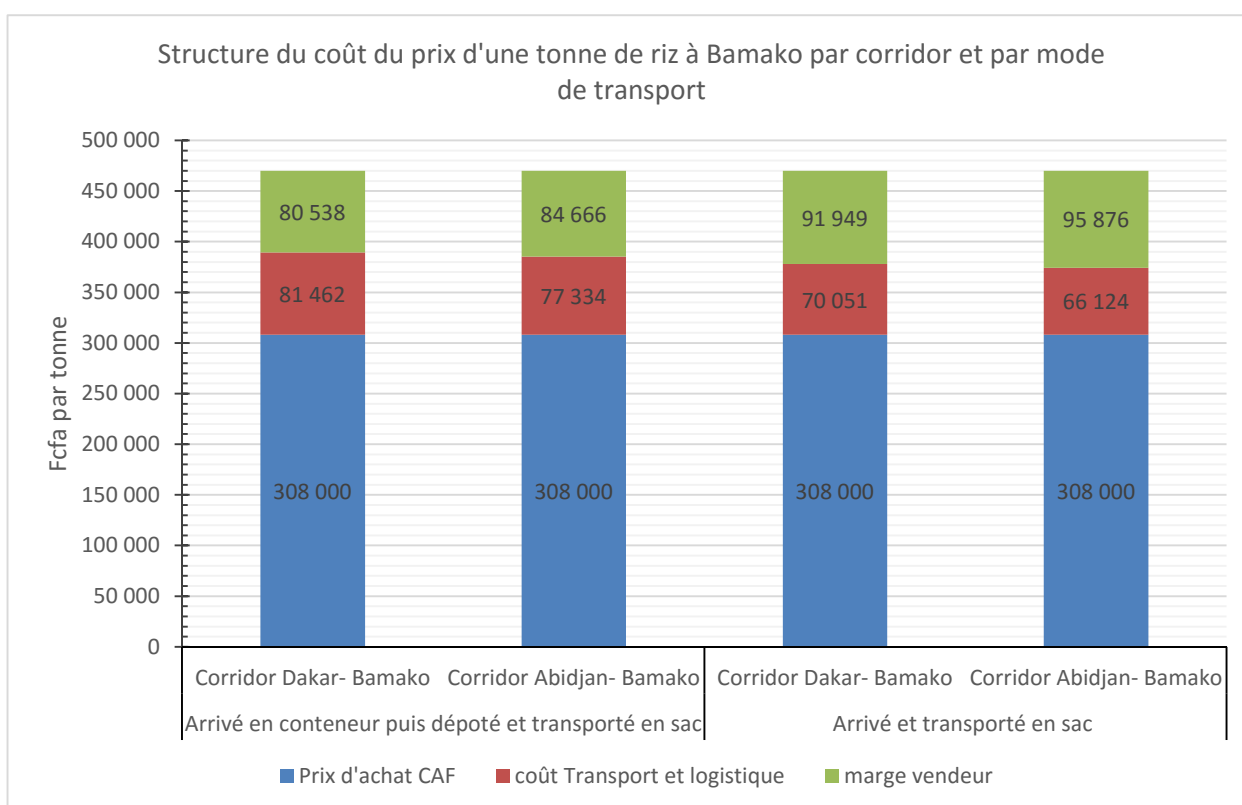
La valeur de la marchandise influence également le total des coûts. Ainsi, plus la valeur des marchandises est élevée plus les « coûts cachés » (résultants des retards et du temps des procédures) en termes de coût du capital, sont élevés.

Structure du coût du prix de vente du riz à Bamako

L'analyse de la composante du prix de vente (équivalent à Fcfa 470 000/ Tonne) du riz à Bamako dans la figure ci-après montre que la part du transport représente entre 15 et 17 % du prix de vente à Bamako et que les importateurs ont la possibilité de faire des économies s'ils :

- font transporter le riz en vrac (sacs) par voies maritime et terrestre , plutôt qu'utiliser le conteneur, meme dépoté pour un transport par sac vers la destination finale : Le transport en vrac (sac) permet une plus grande quantité transportée que ce soit au niveau du transport maritime comme terrestre et donc une économie d'échelle significative. Par contre, le transport en conteneur permet de gérer de moins grandes quantités mais avec plus de sécurité ;
- utilisent le corridor Abidjan –Bamako plutôt que le corridor Dakar –Bamako.

Figure 1 : structure du coût du prix d'une tonne de riz à Bamako par corridor et mode de transport utilisé



Source : calcul du consultant sur la base des tarifs des différents port et acteurs de la chaîne de transport et logistique

Les paragraphes suivants présentent une vue générale résumée des temps et coûts pour les marchandises à l'importation et à l'exportation. Le détail de l'analyse est présenté dans le corps du Rapport.

Marchandises en transit à l'importation

- Au niveau du temps

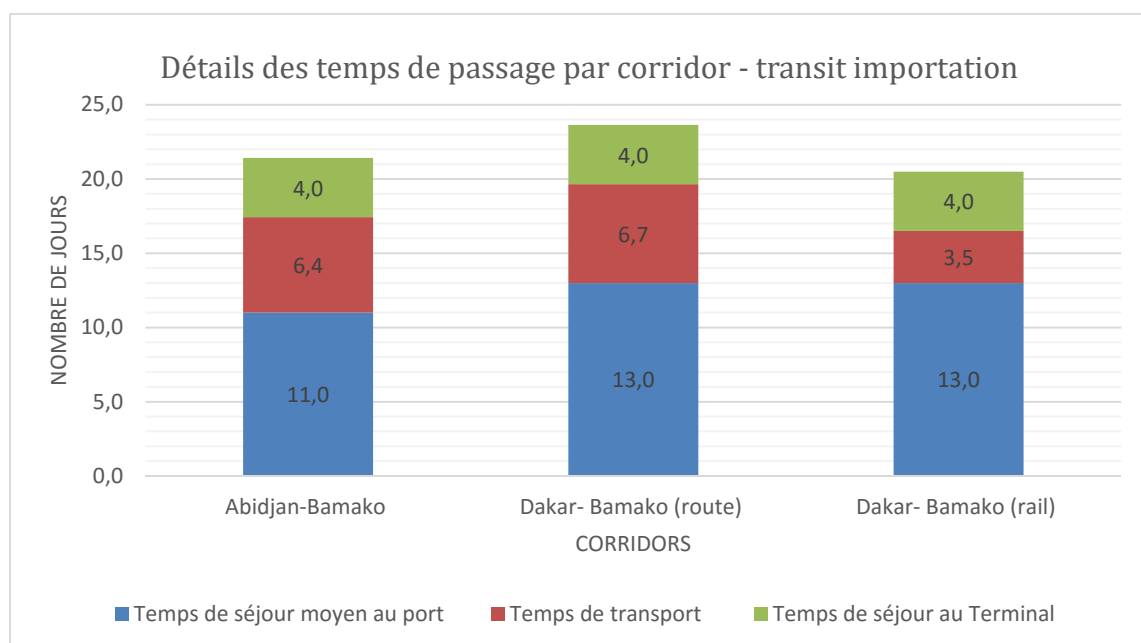
Le temps de passage ne dépend pas de la nature de la marchandise, mais plutôt du mode de transport utilisé. Ainsi un conteneur aura tendance à rejoindre plus vite sa destination car il va subir moins d'étapes logistiques en comparaison à une marchandise dépotée du conteneur et transportée en sac sur un camion.

Les temps ont été analysés selon trois grandes étapes de la chaîne logistique, à savoir : (i) le temps de séjour au port, (ii) le temps de transport vers la destination finale et, (iii) le temps de séjour au Terminal de destination.

Les temps ont été compilés par corridor et nous donnent les résultats suivants pour chaque corridor :

- Le transport par rail est plus rapide que le transport par route (Moyenne de 20.5 jours contre 24 jours pour la route sur le corridor Dakar – Bamako)
- Le corridor Abidjan – Bamako est plus rapide (21 jours) que le corridor Dakar –Bamako (24 jours)
- En analysant l'ensemble des données, force est de constater que le temps et les retards ne sont pas du fait du temps des opérations en Douane ou au port, mais plutôt du fait de l'importateur ou du transitaire.

Figure 2 : Détails des temps de passage sur les corridors Abidjan et Dakar à destination de Bamako



Source : élaboré par le Consultant

Ces temps et retards pourraient être optimisés par une meilleure organisation du travail au niveau des chargeurs et des transitaires.

En effet, malgré le fait que les opérations de déchargement et de Douanes peuvent être relativement courtes avec une moyenne de 2 jours à Abidjan et de 3 jours à Dakar, le temps de séjour au port est relativement long (11 jours en moyenne à Abidjan et 13 jours en moyenne à Dakar).

Les Transitaires interrogés sur ce problème ont donné les principales explications suivantes :

- Les importateurs tardent à leur transmettre les documents originaux nécessaires à la déclaration de la marchandise ;
 - Les importateurs tardent à envoyer les fonds nécessaires pour procéder aux opérations de dédouanement ;
 - Le temps de franchise de stationnement au port permet une certaine flexibilité au niveau du temps ;
 - Certaines difficultés à trouver un camion en haute saison.
-
- Au niveau des coûts

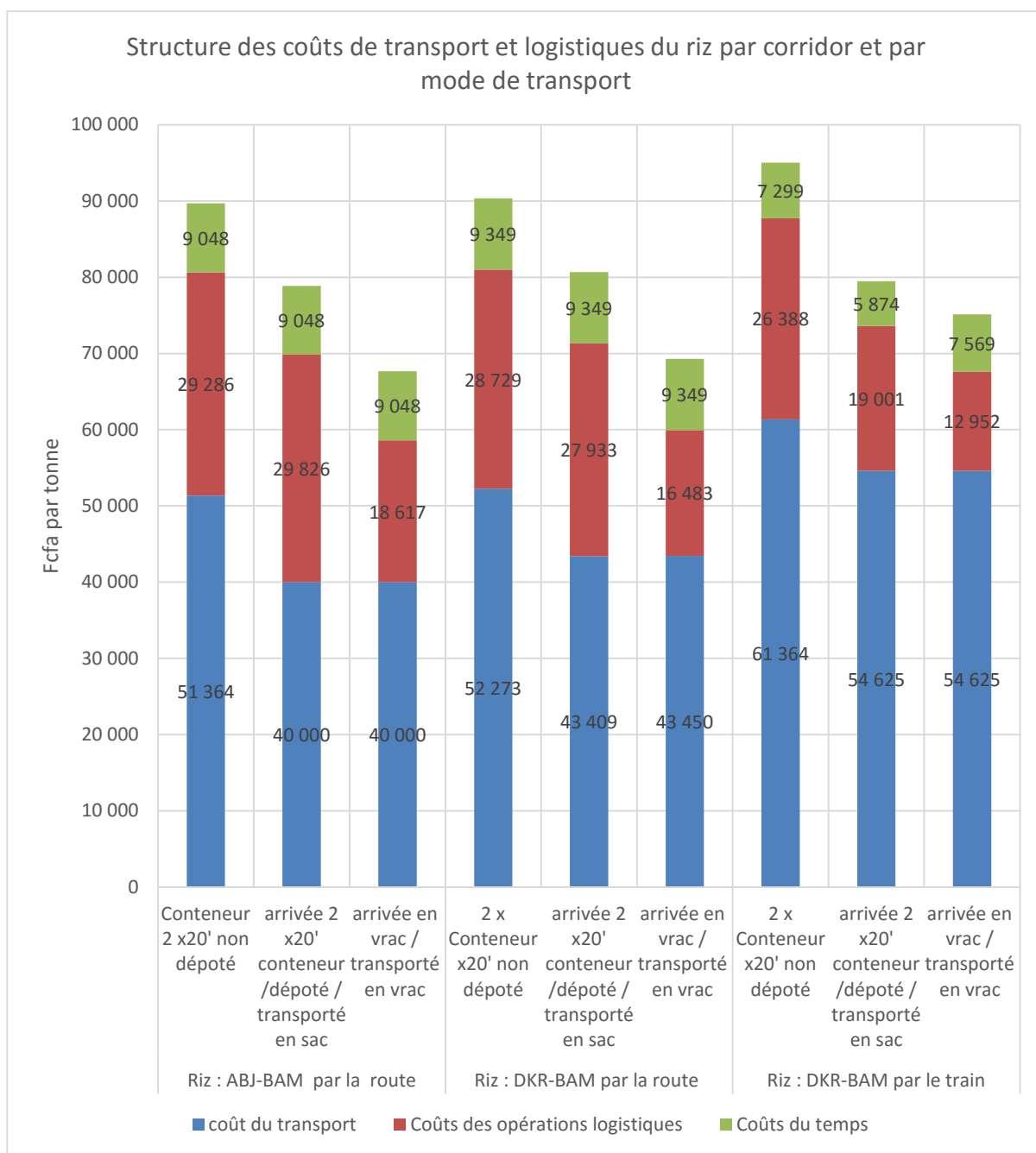
Le total des coûts logistiques pour le riz varie entre 67 000 et 89 000 FCFA/tonne sur le corridor Ivoirien, tandis que les prix varient entre 69 000 et 91 000 FCFA/tonne sur le corridor Sénégalais. La variation est expliquée par le type et le mode de transport.

Le tableau ci- après résume les différents coûts logistiques et de temps du riz sur les deux corridors étudiés : les coûts qui ont engendré un échange physique d'argent (Coûts de transport et coûts logistiques) et les coûts « cachés », subis par l'importateur que sont les coûts du temps et des retards.

Le corridor Abidjan – Bamako est relativement moins cher en cas d'arrivée par conteneur et plus cher pour du riz qui arrive en conventionnel (sac).

Les coûts des ports sont relativement équivalents. Le coût du transport terrestre ou ferroviaire compte pour plus de 50% du coût total de passage de la marchandise.

Figure 3 : Détail de la structure des coûts de transport et logistiques du riz par corridor et par mode de transport



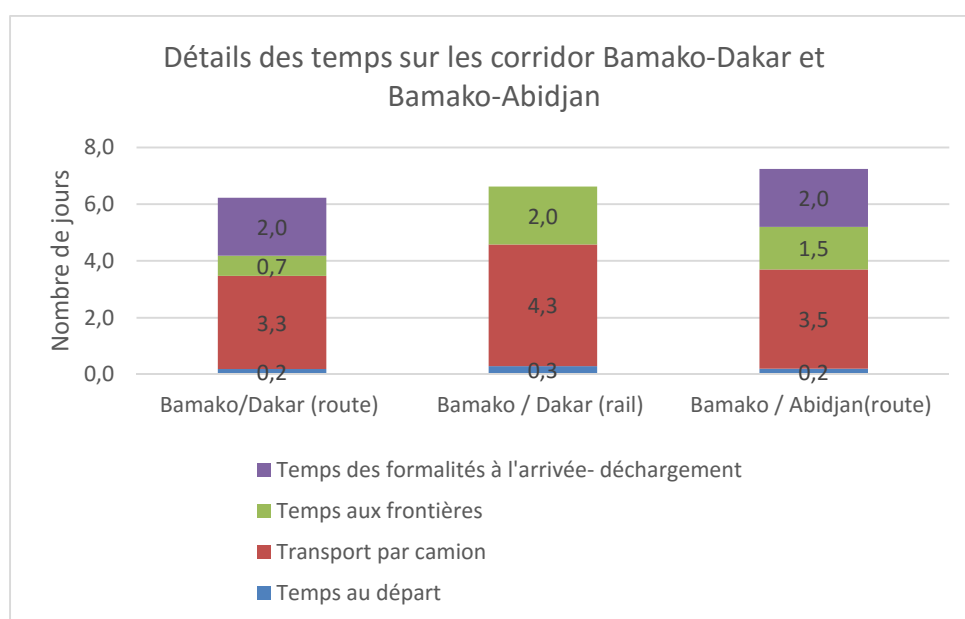
Source : élaboré par le Consultant, données sur le riz, coûts moyens sur les deux corridors (conteneurs et sacs)

Marchandises en transit à l'exportation

- Au niveau du temps

A l'exportation, le corridor le plus rapide est l'axe Bamako-Dakar par la route puis par le train. La route vers Abidjan est plus longue d'un jour à cause des tracasseries aux frontières notamment celle de la Côte d'Ivoire où le camion doit attendre une escorte non officielle.

Figure 4 : Détails des temps du chargement des camions à l'entrée au port sur les deux corridors export

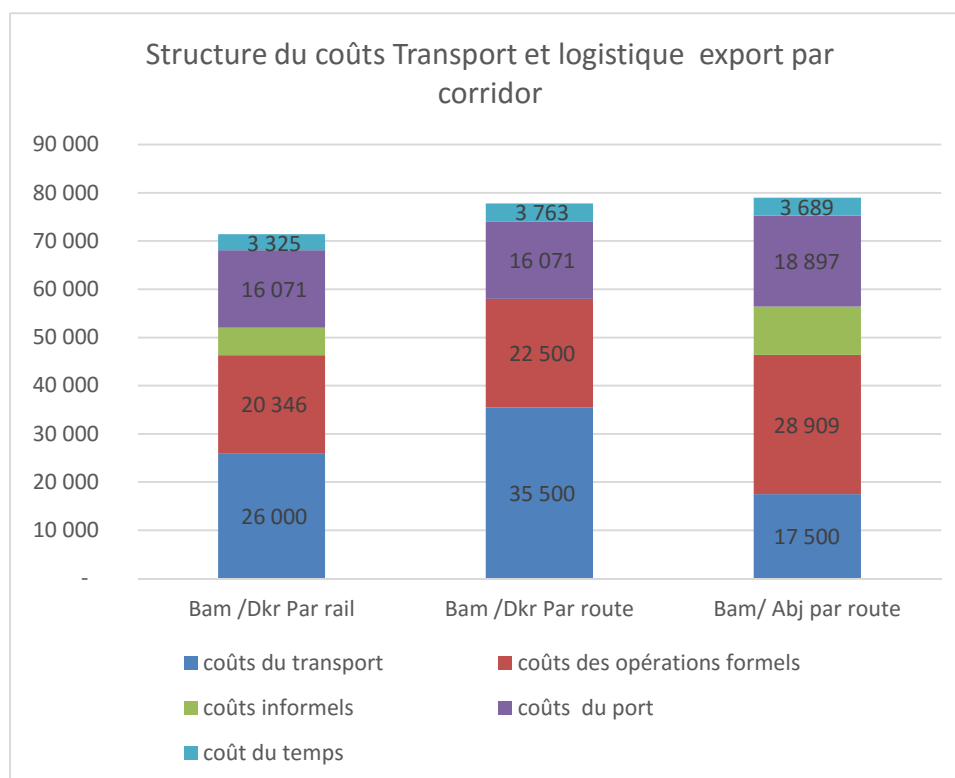


Source : élaboré par le Consultant sur bases de calcul des chiffres récoltés lors des interviews et tarifs des acteurs impliqués

- Au niveau des coûts

Les coûts d'exportation sont généralement un plus chers quand la marchandise emprunte le corridor Bamako-Abidjan. Les coûts élevés de l'escorte à prendre à Pogo en est l'une des principales causes.

Figure 5: détails des coûts à l'exportation des deux corridors. Cas du riz



Source : élaboré par le Consultant sur la base du calcul des chiffres collectés lors des interviews et tarifs des acteurs impliqués

Les goulots d'étranglement sur la chaîne logistique

L'étude a identifié des goulots d'étranglements sur lesquels il est possible d'agir par des mesures spécifiques. Les principaux goulots d'étranglement identifiés portent sur :

- Le temps de séjour aux ports de Dakar et d'Abidjan ;
- Le temps de passage aux frontières ;
- L'immobilisation prolongée des camions à l'arrivée au terminal à Bamako ;
- La faible capacité du réseau de distribution et son impact sur le temps prolongé d'immobilisation au terminal à Bamako.

Les goulots d'étranglement identifiés ont des causes principalement liées à : (i) la recherche documentaire et de fonds par les transitaires et les clients, qui ont un impact direct sur la durée d'immobilisation des camions et les temps de séjour aux ports, (ii) la performance technique de la chaîne logistique, notamment à l'arrivée au terminal de Bamako, qui ne permet pas de libérer les camions et a un impact direct sur le nombre de rotations des camions sur les deux corridors.

Recommandations générales de l'étude

L'étude propose des recommandations basées sur les économies potentielles réalisables sur les deux corridors ciblés (entre 3 et 9%). L'étude relève qu'il serait

possible de réduire les coûts de transport pour le cas du riz par exemple de Fcfa 299 382/camion à 269 268 FCFA/ camion sur le corridor Dakar-Bamako-Dakar et de FCFA 99 134 / camion à Fcfa 256 888/camion sur l'axe Abidjan-Bamako-Abidjan.

Tableau 1 : Economie potentielle sur l'importation du riz

	Axe	Marchandise	Coûts par tonne	Économie potentielle par tonne	% Economie	Économie potentielle par Camion (44t)
Importation	Dakar/Bamako (route)	riz	80 691	6 804	8%	299 382
	Abidjan-Bamako	riz	78 874	2 253	3%	99 134
Exportation	Bamako-Dakar	fruit sec	71 408	6 120	9%	269 268
	Bamako-Abidjan	fruit sec	79 075	5 838	7%	256 888

Source : élaboré par le Consultant

Si on considère le prix à la tonne et le volume annuel de riz importé au Mali en 2014, il est possible d'économiser un montant annuel de 991 226 585 FCFA sur l'axe Dakar – Bamako et de 308 667 227 FCFA sur l'axe Abidjan Bamako

Les recommandations de l'étude portent principalement sur :

- La réduction des temps de séjour aux ports ;
- La réduction des temps de transport ;
- La mise en place d'une structure de décision et de gestion renforcée pour les corridors routiers ;
- L'harmonisation et l'interconnexion douanière ;
- Le TRIE et la facilitation du transit ;
- L'amélioration de l'aménagement et de l'entretien des corridors routiers ;
- La création de plateformes logistiques ;
- La mise en place de guichets uniques ;
- La mise en place d'un programme de sensibilisation ;
- La mise en place d'un système d'information viable ;
- Le développement d'une approche intégrée des corridors routiers.

Plan d'actions proposé

L'étude propose un plan d'actions pour la mise en œuvre des recommandations, par rapport à des objectifs d'amélioration des délais, des coûts, de l'organisation et de la structuration de la chaîne logistique, ainsi que par rapport à l'impact des actions recommandées. La création d'emplois directs et indirects est également prise en compte dans le plan d'actions.

Le plan d'actions se structure autour de quatre grands thèmes avec les objectifs et actions suivants :

Le plan d'actions détaillé contenant les objectifs, résultats attendus, activités à réaliser, structures responsables de la mise en œuvre, calendrier et priorités est présenté sous forme de tableaux au chapitre 10 du présent Rapport.

1. Mesures de facilitation aux Ports :

Objectifs :

- Réduction du temps de séjour moyen au port de Dakar de 13 jours à 6 jours soit une réduction de 7 jours
- Réduction de temps de séjour au port d'Abidjan de 11 jours à 6 jours soit une réduction de 5 jours
- Remplacement de l'escorte physique au Sénégal et annulation du coût
- Diminution de prix de la pose de la balise pour le mettre au niveau du prix payé en Côte d'Ivoire
- Elimination de la taxe de location de conteneur à l'export facturée par les compagnies maritimes
- Réduction du temps d'attente des camions à l'entrée du port (en attente de la validation de la déclaration export et de l'autorisation de rentrer dans le terminal)

Actions :

- Création d'un site internet de la Chambre Malienne des Chargeurs avec possibilité de recherche (sur base du numéro de B/L et/ou numéro de conteneur) des dates d'arrivée des navires et des marchandises aux ports d'Abidjan et de Dakar.
- Elaboration et édition d'un guide à l'intention des chargeurs / transitaires sur l'ensemble des documents et des procédures d'importation et d'exportation
- Atelier de présentation du guide et du site internet avec sensibilisation des chargeurs sur les coûts qu'engendrent les retards
- Organisation d'actions de plaidoyer
- Inciter les chargeurs et les transitaires de l'hinterland à une meilleure coordination avec les transitaires des ports / Elaboration du guide pour les exportateurs & formations

2. Amélioration de la chaîne logistique :

Objectifs :

- Réduction des temps de transport sur les deux corridors
- Suppression du carnet physique TRIE : évolution vers document électronique
- Amélioration de l'accès au Fret des camions
- Elimination du surcoût de l'escorte à l'entrée de la Côte d'Ivoire
- Réduction des temps moyens d'attente aux frontières
- Amélioration de la performance technique de la logistique au Mali
- Amélioration de la production de la gestion et la circulation des documents de transport

Actions :

- Professionnalisation des chauffeurs : centre de formation à la conduite professionnelle / sécurité / suivi santé, - Sensibilisation sur les coûts des retards
- Formation et agrément des transporteurs : initiation à la géolocalisation pour une meilleure gestion de suivi des camions, organisation de séminaires sur le coût des retards.
- Mise en place de scanners aux frontières
- Mise en place d'un suivi électronique unique inter-Etats: Accord, équipements et formation des agents de suivi
- Création de deux bases logistiques au Mali (Dio, Sanakoroba), investissements connexes et formations
- Dématérialisation des documents accompagnant la déclaration en Douane
- Mise en place d'une bourse de fret
- Plaidoyer auprès des autorités ivoiriennes pour éliminer le surcoût de l'escorte à l'entrée de la Cote d'Ivoire (Pogo)

3. Harmonisation et Interconnexion :

Objectifs :

- Améliorer la production et la gestion des documents douaniers
- Accélérer la production et la gestion des documents douaniers
- Prélèvement unique du fonds de garantie aux ports
- Accélérer le processus d'interconnexion des douanes

Actions :

- Interconnexions des différents systèmes des intervenants dans le processus de dédouanement
- Formation des acteurs au système Sydonia
- Formaliser les rencontres régulières des acteurs privés avec la douane au sein d'un observatoire avec la production d'indicateurs permettant une amélioration de tout le processus douanier
- Création de guichet unique
- Elaboration d'un plan d'action auprès du garant national et de la Douane pour un prélèvement unique du fond de garantie routier au port de Dakar
- Mise en place d'un suivi de l'avancement du plan d'interconnexion des Douanes
- Suivi de la mise en place de Postes Frontières de Contrôle Conjoint

4. Dialogue Institutionnel :

Objectifs :

- Renforcement institutionnel : Création d'une Autorité ou renforcement d'une structure existante avec pouvoir décisionnel
- Définition d'un cadre des investissements spécifiques aux corridors routiers inter-Etats
- Définition d'un programme pour la réduction du nombre d'accidents sur les corridors routiers inter-Etats

Actions :

- Donner dans un premier temps à la délégation à une entité (CMC, entrepôts Maliens) présente dans chaque port, la responsabilité formelle

du suivi et de la résolution des problèmes spécifiques à chaque corridor en utilisant comme appui les Comités de facilitation existants

- Mettre en place un programme pour la création d'autorités de corridor avec un ancrage bilatéral et institutionnel fort (organe décisionnel)
- Faire une évaluation spécifique des besoins d'investissement sur les corridors routiers
- Développer un programme d'investissements spécifique aux corridors routiers inter-Etats avec indicateurs de suivi-évaluation
- Faire évaluer les besoins d'investissement de l'interconnexion des systèmes douaniers
- Faire un diagnostic détaillé de la situation des accidents sur les deux corridors routiers et définir un programme d'actions

Conclusion

La chaîne logistique du transport de marchandises vers et au départ du Mali pose des problématiques complexes et à long terme. Il est possible d'améliorer la structure, l'organisation et la performance globale de la chaîne pour les corridors Dakar-Bamako et Abidjan-Bamako par la mise en place d'actions structurantes à long terme et la réalisation d'économies sur certaines étapes. Le Rapport de l'étude donne le détail des économies potentielles sur la chaîne. Certaines actions requièrent des investissements assez importants et il est fortement recommandé de mettre en place un cadre Public-Privé pour le financement et la gestion de la chaîne logistique des transports de marchandises. Le renforcement institutionnel, à envisager sous un angle bilatéral et multilatéral, est un aspect important. Un grand nombre de structures consultatives existent et sont de nature à améliorer le dialogue. Il est fortement recommandé par l'étude de renforcer certaines de ces structures pour améliorer la prise de décision et la gestion des corridors inter-Etats. Enfin, l'étude recommande la mise en place d'une approche intégrée des corridors, dans le but de définir un cadre spécifique d'amélioration des corridors.

1. Introduction

Le présent rapport constitue le Rapport Final de l'étude de performance de la chaîne logistique des transports de marchandises sur les corridors Dakar - Bamako et Abidjan - Bamako. Il fait suite au Rapport Initial et au Rapport Provisoire de l'étude après validation.

1.1 Rappel des objectifs de l'étude

L'objectif général de l'étude est d'assurer l'approvisionnement général du pays en marchandises à moindre coût et d'améliorer la compétitivité des produits d'exportation du Mali.

Les objectifs particuliers de l'étude sont de déterminer en détail les paramètres qui impactent sur les coûts et les délais d'acheminement des marchandises en provenance ou à destination du Mali sur les itinéraires reliant les ports d'Abidjan et de Dakar et les terminaux à Bamako.

Les résultats attendus de l'étude sont définis comme suit :

- Liste des étapes de la chaîne logistique de transport des marchandises solide et liquide, à l'importation et à l'exportation, depuis les ports jusqu'aux terminaux, et inversement, prenant notamment en compte la spécificité des produits sensibles ou stratégiques (hydrocarbures, etc.) ;
- Description des étapes, leur rôle, les acteurs impliqués, la documentation échangée, les problèmes rencontrés, etc. ;
- Explication du rôle des différents acteurs, ce qu'ils gagnent et ce qu'ils perdent à une amélioration de la chaîne logistique des transports ;
- Détail des coûts formels et informels de chaque étape, en comparaison de coûts théoriques optimaux et des coûts en Europe ;
- Détail des temps passés à chaque étape, en comparaison de temps théoriques optimaux et des délais en Europe ;
- Etablissement d'un synoptique de l'ensemble des coûts - formels et informels - imputés à la marchandise et la répercussion sur le prix final ;
- Etablissement d'un synoptique présentant les délais d'acheminement de la marchandise et la répercussion sur le prix final et sa disponibilité ;
- Recommandations des actions à mener à fort impact sur les coûts et les délais et tenue d'un atelier de restitution des conclusions du Consultant.

2. Synthèse des résultats

Les coûts et les temps de passage sur les différents corridors sont conditionnés par de nombreux facteurs notamment le mode d'arrivée de la marchandise, le type et le mode de transport intérieur et enfin, dans une moindre mesure, la valeur et la nature de la marchandise.

Nous avons étudié dans la mesure du possible les coûts et le temps des marchandises présentées dans les tableaux 9 et 10, arrivant sous trois formes différentes :

- Marchandise arrivée par conteneur, non dépotée et envoyée en conteneur vers sa destination finale ;
- Marchandise arrivée en conteneur, puis dépotée et envoyée en conventionnel (sac) par camion ou train vers sa destination finale ;
- Marchandise arrivée en conventionnel (sac) et réexpédiée en sac par camion ou train vers sa destination finale.

Pour des raisons de clarté, nous ne présenterons ici que les résultats de l'analyse du transport du riz. Le détail des coûts et temps des autres marchandises pourra être trouvé en Annexe.

Le type de marchandise peut avoir un impact significatif sur les coûts - essentiellement au port d'Abidjan (taxe de port basée sur la nature de la marchandise) - la valeur de la marchandise influence les coûts engendrés par le temps et les retards des opérations.

Les paragraphes suivants présentent une synthèse générale des temps et coûts pour les marchandises à l'importation et à l'exportation. Le détail de l'analyse est présenté dans la suite du rapport.

2.1 Marchandises en transit à l'importation

2.1.1 Au niveau du temps

Le temps de passage ne dépend pas de la nature de la marchandise, mais plutôt du mode de transport utilisé. Ainsi un conteneur aura tendance à rejoindre plus vite sa destination car il va subir moins d'étapes logistiques en comparaison à une marchandise dépotée du conteneur et transporté en sac sur un camion.

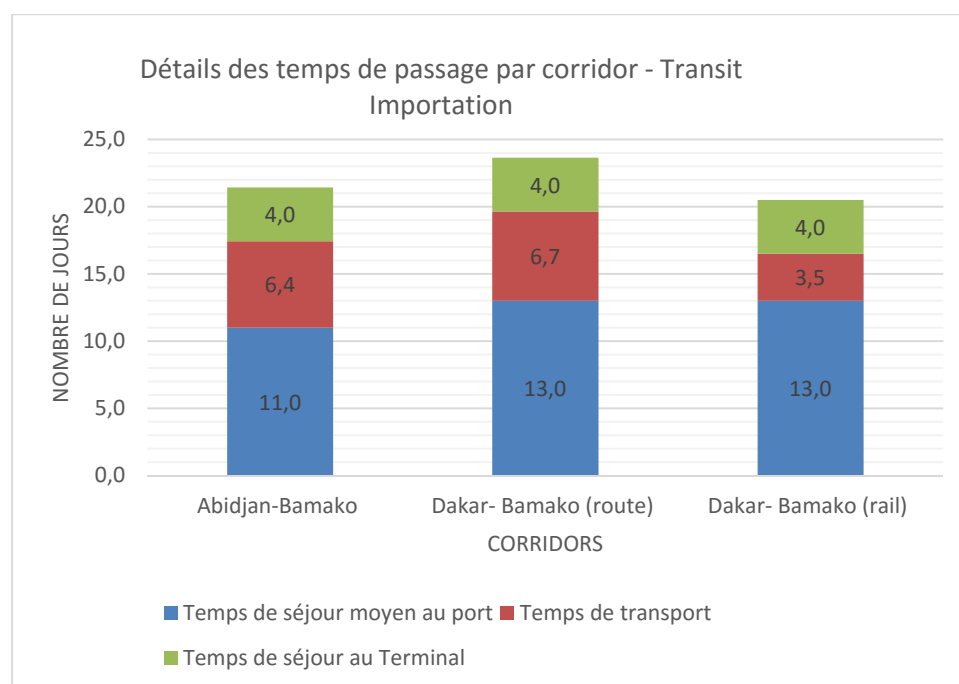
Les temps ont été décomposés en 3 grandes étapes de la chaîne logistique à savoir : (i) le temps de séjour au port, (ii) le temps de transport vers la destination finale et, (iii) le temps de séjour au Terminal de destination.

Les temps ont été compilés par corridor et nous donnent les résultats suivants par corridor :

- Le transport par rail est plus rapide que le transport par route ;
- Le corridor Abidjan - Bamako est plus rapide que le corridor Dakar - Bamako ;

- En analysant l'ensemble des données, force est de constater que le temps et les retards ne sont pas du fait du temps des opérations en Douane ou au port, mais plutôt du fait de l'importateur ou du transitaire. La Figure 6 ci-après illustre le nombre de jour moyen passé par la marchandise.

Figure 6: Détails des temps de passage sur les corridors Abidjan et Dakar à destination de Bamako



Source : Calcul du consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews

Ces temps et retards pourraient être optimisés par une meilleure organisation du travail au niveau des chargeurs et des transitaires.

2.1.2 Au niveau des coûts

Le coût total des coûts logistiques pour le riz varie entre 67 000 FCFA et 89 000 FCFA/t sur le corridor Ivoirien, tandis que les prix varient entre Fcfa 69 000 et 91 000 FCFA/t sur le corridor sénégalais.

Le tableau ci- après résume les différents coûts logistiques et de temps du riz sur les deux corridors étudiés.

- Le corridor Abidjan - Bamako est relativement moins cher en cas d'arrivée par conteneur et plus cher pour du riz qui arrive en conventionnel (sac).

Tableau 2 : Cas du riz : Coûts Transport et logistique par corridor et par mode de transport

	Riz : ABJ-BAM par la route			Riz : DKR-BAM par la route			Riz : DKR-BAM par le train		
	2 Conteneur x20' non dépoté	arrivée 2 x20' conteneur /dépoté / transporté en sac	arrivée en vrac / transporté en vrac	2 x Conteneur x20' non dépoté	arrivée 2 x20' conteneur /dépoté / transporté en sac	arrivée en vrac / transporté en vrac	2 x Conteneur x20' non dépoté	arrivée 2 x20' conteneur /dépoté / transporté en sac	arrivée en vrac / transporté en vrac
Coût total en Fcfa /t	89 697	78 874	67 664	90 350	80 691	69 281	95 050	79 500	75 146

Source : calcul du consultant

⇒ Le Transport représente plus de 50% du coût total

2.2 Marchandises en transit à l'exportation

2.2.1 Au niveau du temps

A l'exportation, le corridor le plus rapide est l'axe Bamako/Dakar par la route puis par le train. La route vers Abidjan est plus longue d'un jour à cause des tracasseries aux frontières notamment celle de la Côte d'Ivoire où le camion doit attendre une escorte non officielle.

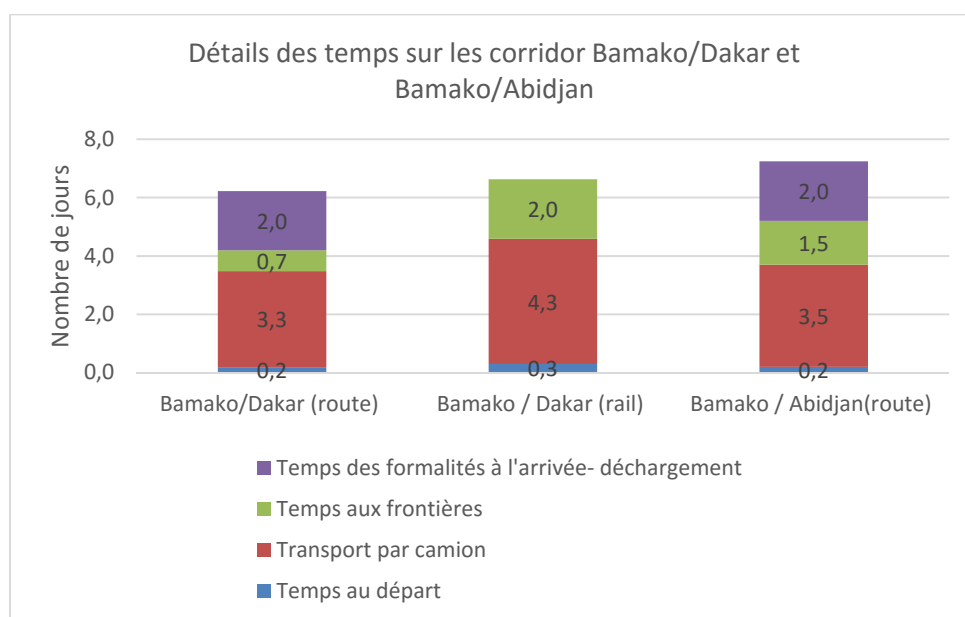
Tableau 3 : Détails des temps des différentes étapes logistiques sur les corridors Bamako / Dakar et Bamako / Abidjan

Temps / route / BAM-DKR (en jours)	Bamako/Dakar (route)	Bamako / Dakar (rail)	Bamako / Abidjan (route)
Temps au départ	0.2	0.3	0.2
Temps du transport par camion	3.3	4.3	3.5
Temps aux frontières	0.7		1.5
Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	2.0	2.0	2.0
Total (en jours)	6.2	6.6	7.2

Source : Calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews

La Figure suivante donne le détail des temps sur les corridors Bamako/Dakar et Bamako/Abidjan :

Figure 7: Détails des temps sur les corridors Bamako/ Dakar et Bamako/ Abidjan



Source : Calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews

2.2.2 Au niveau des coûts

Les coûts d'exportation des fruits secs sont plus chers quand la marchandise emprunte le corridor Bamako/Abidjan. Le coût élevé de l'escorte à prendre à Pogo est l'une des principales causes de ce fait.

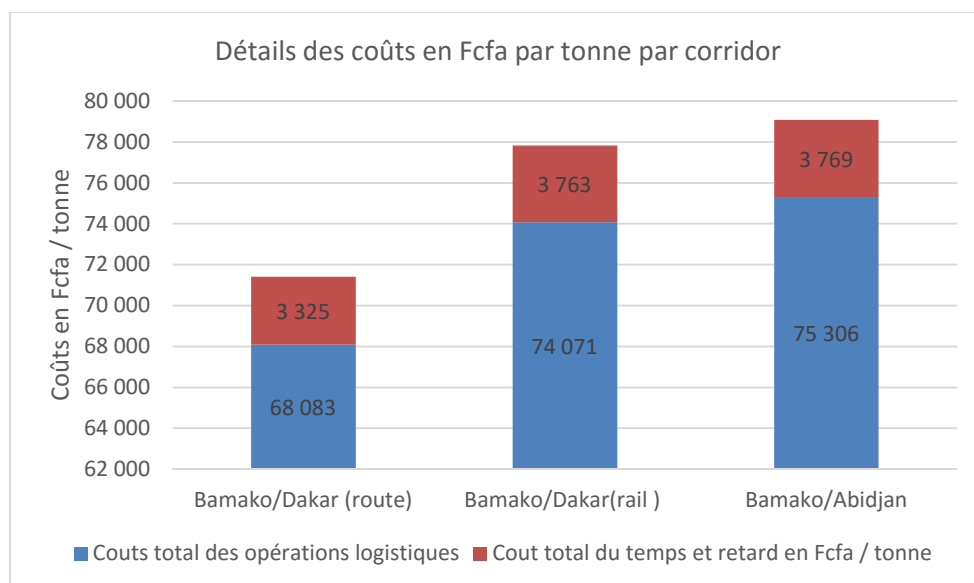
Tableau 4 : Coûts à l'exportation sur les deux corridors

Coût en Fcfa/t	Bamako/Dakar (route)	Bamako/Dakar (rail)	Bamako/Abidjan
Coûts total des opérations logistiques	68 083	74 071	75 306
Coût total du temps et retard en Fcfa / tonne	3 325	3 763	3 769
Coûts Total en Fcfa/tonne	71 408	77 833	79 075

Source : Calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews

La Figure suivante illustre le détail des coûts des différents corridors :

Figure 8 : détails des coûts à l'export des différents corridors. Cas du riz



Source : Calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews

Les détails de l'ensemble des données générales résumées dans ce chapitre sont présentés dans les pages suivantes du Rapport.

3. Rappels sur le contexte général de l'étude

Les exportations et les importations sont un des piliers les plus importants de la croissance, de la création de richesses et d'emploi. Or, la part de l'Afrique dans le commerce mondial reste encore limitée (3,2% en 2012 selon les données de l'OMC).

Plusieurs études ont montré que les performances du secteur des transports, en particulier le transport routier, jouent un grand rôle dans la faible part que le continent occupe encore dans les échanges mondiaux. Les coûts élevés, les délais accrus par de nombreux goulots d'étranglement, le manque de connaissance et d'efficacité générale dans la gestion du secteur sont autant de freins à la compétitivité et à l'intégration régionale.

L'insuffisance des infrastructures régionales de transport et les difficultés du trafic de transit constituent des obstacles au développement des échanges et à l'essor du secteur privé en tant que moteur du développement économique et social.

La République du Mali est confrontée à cette problématique de façon certaine. Du fait de sa situation géographique, le Mali dépend grandement des corridors régionaux pour l'ouverture de ses débouchés commerciaux ainsi que pour l'acheminement des marchandises.

Le transport routier, vecteur de développement, constitue un facteur déterminant d'échanges, de promotion, d'approvisionnement et de communication. Il constitue le mode de transport prédominant pour les échanges du Mali.

Dans le cadre de l'économie globale, le Mali affronte un grand nombre de facteurs externes, qui se traduisent surtout par :

- Une compétition mondialisée ;
- Une pression croissante pour réduire les coûts ;
- Le recours de plus en plus important aux services logistiques;
- La réduction des stocks (gestion en temps réel).

Le transport routier malien est caractérisé par un grand nombre d'opérateurs, informels pour une partie. Des goulots d'étranglement pénalisent les flux routiers et, malgré de nombreux efforts au cours des dernières années, les réseaux routiers présentent encore des faiblesses qui augmentent les délais et coûts de transport.

A cela s'ajoute des problématiques propres aux Corridors routiers régionaux, notamment une certaine lenteur dans les opérations de passage aux frontières et dans les opérations douanières terminales, ainsi qu'un parc automobile vieillissant qui n'améliore pas les performances du transport.

Dans ce contexte, la présente étude a été initiée dans le but d'analyser de façon détaillée les paramètres qui influencent les coûts et les délais d'acheminement des marchandises en provenance ou à destination du Mali sur les itinéraires reliant les ports d'Abidjan et de Dakar et les terminaux à Bamako.

L'étude s'inscrit en droite ligne des axes stratégiques de la Politique Nationale de Transport et d'Infrastructures de Transport, en particulier l'axe stratégique n°1 dont l'objectif est de « *Bâtir une économie transformée, diversifiée et pleinement insérée dans les échanges régionaux et mondiaux* », ainsi que des objectifs du Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté au Mali (CSLP).

Elle doit permettre d'apporter des éléments détaillés et comparatifs d'analyse et de discussion et proposer des actions concrètes à mener.

Pour la réalisation de l'étude, le Consultant a mobilisé une équipe de deux experts principaux, spécialiste du secteur, ainsi qu'une équipe d'appui du siège.

La méthodologie de collecte des informations s'appuie sur une collecte de documentations officielles d'une part et, d'autre part, sur des enquêtes croisées cumulant observations, entretiens avec des personnes ressources et la collecte de données informelles. La méthodologie du Consultant est présentée dans le chapitre 3 du présent rapport.

3.1 Rappel sur le marché

N° du Contrat	CRIS N° 2015/359 - 800
Titulaire	CONSIDIA Consultants
Maître d'ouvrage	Monsieur le Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine et de la Coopération Internationale, Ordonnateur National du FED
Maître d'œuvre	Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement
Maître d'œuvre délégué	Monsieur le Directeur National des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux
Durée d'exécution	04 mois
Financement	Fonds Européen de Développement

3.2 Rappels sur le cadre physique et macro-économique

Le Mali est un vaste pays continental de 1 241 238 km², qui a des frontières avec l'Algérie (1 376 km), le Burkina Faso (1 302,71 km), la Guinée (environ 858 km), la Côte d'Ivoire (environ 532 km), la Mauritanie (environ 2 237 km), le Niger (environ 821 km) et le Sénégal (environ 419 km). La population est estimée à 15,3 millions d'habitants en 2013¹. La part de la population rurale est estimée à 67,6% en 2013.

¹ Source : Banque Mondiale

Le Mali dispose de riches ressources naturelles telles que l'or, les phosphates, le kaolin, le sel, le calcaire, l'uranium, le gypse, le granit et l'hydroélectricité.

Tableau 5 : Caractéristiques socio-économiques principales

Caractéristiques Pays	PIB global (milliards USD) 2013	PIB/hab. (USD, PPA) 2013	Part du PIB agricole (%) 2011	Croissance (%) 2013	Dette publique en % du PIB	Indice IDH 2012
République du Mali	10,94	715	38,8	4,8	30,5	0,344 (182 ^{ième} mondial)
République du Sénégal	14,79	1046	15,4	4	38,4	0,470 (154 ^{ième} mondial)
République de Côte d'Ivoire	30,06	1528	30	8,1	45,2	0,432 (168 ^{ième} mondial)

Source : données de la Banque Mondiale, compilation du Consultant

Le transport routier représente le mode de transport prédominant des marchandises au départ et à destination du Mali qui dépend fortement du développement des réseaux routiers et de l'accès aux principaux ports régionaux.

Du fait de la crise ivoirienne, puis de la crise au Mali, le profil des échanges a subi des transformations, mais les corridors Bamako - Dakar et Bamako - Abidjan concentrent encore environ 80% du transport de marchandises, avec une part plus élevée pour le Corridor Dakar - Bamako.

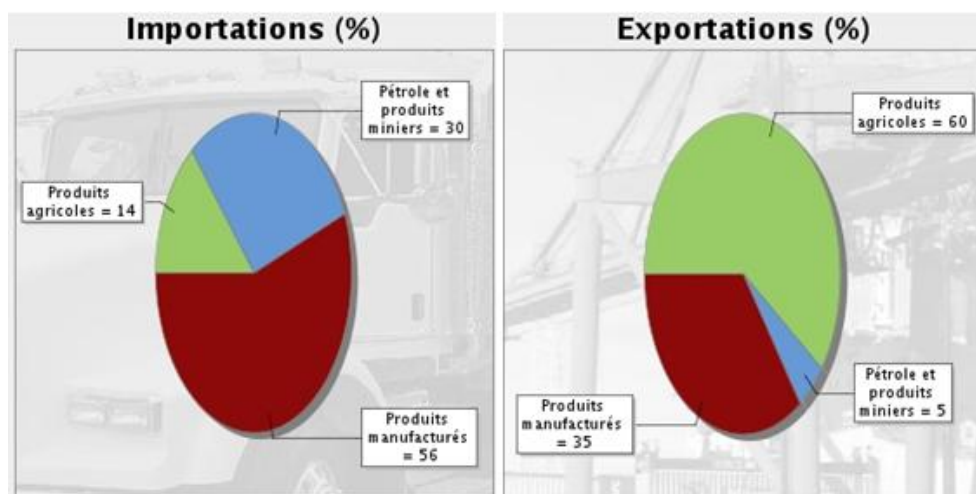
Les importations et les exportations enregistrées par les entrepôts maliens au Sénégal et en Côte d'Ivoire pour 2014 font état d'un total (y compris les hydrocarbures) de 3 929 861 tonnes en 2014, réparti comme suit :

Tableau 6 : Importations et exportations à partir de Dakar et Abidjan

	2013	2014	Total	%
Abidjan (EMACI)	1 742 412	1 132 994	2 875 406	35
Dakar (EMASE)	2 616 632	2 796 867	5 413 499	65
Total (tonnes)	4 359 044	3 929 861	8 288 905	100

Source : rapports d'activités annuels E.MA.CI et E.MA.SE

Figure 9 : Répartition des importations & exportations du Mali



Source : données de l'OMC, Mali, 2013

3.3 Rappels sur le cadre politique et stratégique

Le Cadre Stratégique pour la Croissance et la Réduction de la Pauvreté (CSCR 2012-2017) qui constitue la référence en matière de formulation et de mise en œuvre des politiques économiques et sociales au Mali.

L'axe stratégique n°1 du CSCR² « Axe 1 : Promotion d'une croissance accélérée, durable, favorable aux pauvres et créatrice d'emplois et d'activités génératrices de revenus » a pour objectif stratégique de « bâtir une économie transformée, diversifiée et pleinement insérée dans les échanges régionaux et mondiaux », articulée autour de six objectifs spécifiques, en lien avec les objectifs de la politique nationale pour l'amélioration du commerce et du transport.

Le total des investissements prévus au CSCR pour la période 2012 - 2017 dans le secteur des transports et des infrastructures de transport est de 2 054 milliards de FCFA qui se décomposent comme suit :

- Transports Routiers : 1 433 milliards FCFA (70% du total)
- Transports Ferroviaires : 350 milliards FCFA (17%)
- Transports Fluviaux : 126 milliards FCFA (6%)
- Transport Multimodal : 30 milliards FCFA (1%)
- Transports Aériens : 116 milliards FCFA (6%)

² Voir la version complète du Document du CSCR 2012 – 2017 du 28 Décembre 2011, page 13.

Concernant la Politique Nationale des Transports, le Document actuellement en vigueur est la Lettre de Politique du Secteur des Transport, signée en avril 2007.

On note par ailleurs que le Document de politique nationale des transports au Mali, qui devrait prochainement être adoptée par le Gouvernement, prévoit de mettre davantage l'accent sur la compétitivité du secteur comme facteur de croissance et de réduction de la pauvreté en bâtissant une économie diversifiée et pleinement insérée dans les échanges régionaux et mondiaux et mettant l'accent sur le dynamisme du secteur privé.

Les principaux objectifs de la politique de transport et d'infrastructures de transport au Mali sont les suivants :

- Intégrer davantage le développement des transports dans le cadre général du développement socio-économique du pays et de l'aménagement de son territoire ;
- Créer un environnement juridique et institutionnel propice aux investissements et à une gestion performante du secteur des transports qui optimise les avantages que peuvent en retirer les secteurs public et privé ;
- Développer la formation et la qualification des ressources humaines participant au développement, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes de transport, qu'elles soient employées par les secteurs public ou privé ;
- Développer l'utilisation des nouvelles technologies.

Les objectifs se déclinent en cinq domaines principaux :

- Le domaine des infrastructures ;
- Le domaine de l'exploitation et de l'entretien des infrastructures ;
- Le domaine des institutions ;
- Le financement du secteur ;
- Les domaines transversaux (environnement, VIH etc.)

Le Mali étant un pays continental, il doit utiliser les services de ports étrangers pour ses importations et exportations. Le pays a diversifié ses voies d'accès à la mer, notamment par la signature de plusieurs conventions internationales sur le droit d'accès à la mer ainsi que des accords de transport et de transit maritimes avec pratiquement tous les pays côtiers susceptibles d'être utilisés pour ses échanges maritimes.

Ces accords se sont concrétisés par la création d'entrepôts sous douane, propriété du Mali, dans les principaux ports de la côte Ouest africaine : Nouakchott, Dakar, Conakry, Abidjan, Tema, Lomé et Cotonou.

La présente étude s'intéressera surtout aux entrepôts maliens au Sénégal (E.MA.SE) et en Côte d'Ivoire (E.MA.CI).

Des extensions de ces entrepôts existent à l'intérieur du territoire malien sous forme de « ports secs ». Ils ont été créés pour désengorger les entrepôts portuaires et sécuriser les marchandises à l'intérieur du pays. On note que

ces « ports secs » (notamment les parcs de stationnement situés à Kati et Faladié, gérés par la Société des ports secs du Mali) ne fonctionnent toutefois pas encore comme de véritables « base logistiques ».

La facilitation du transit des marchandises le long des corridors régionaux représente une priorité pour le Mali et justifie la nécessité d'établir un programme d'actions visant à améliorer la performance de la chaîne logistique, notamment par la réduction des coûts et les délais sur les corridors régionaux principaux.

3.4 Rappels sur le cadre institutionnel

Les principales structures chargées de la gestion et du fonctionnement des transports routiers de marchandises sont notamment les suivantes :

- ✚ la Direction nationale transports terrestres, maritimes et fluviaux (DNTTMF) du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement ;
- ✚ L'Observatoire des Transports (OT) ;
- ✚ les Entrepôts maliens dans les ports de transit (EMA) ;
- ✚ La Direction Nationale des Routes (DNR) ;
- ✚ l'Agence d'exécution des travaux d'entretien routier (AGEROUTE) ;
- ✚ l'Autorité Routière et le Fonds d'Entretien Routier (AR-FER)
- ✚ le Conseil malien des chargeurs (CMC) ;
- ✚ le Conseil malien des transporteurs routiers (CMTR) ;
- ✚ La Direction Générale des Douanes ;
- ✚ La Direction Générale de la Gendarmerie Nationale;
- ✚ La Direction Générale de la Police ;
- ✚ La Direction Nationale de la Protection Civile ;
- ✚ La Direction Générale de l'Administration du Territoire ;
- ✚ La Direction Générales des Eaux et Forêts ;
- ✚ La Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence (DNCC) ;
- ✚ La Direction Nationale de la Santé ;
- ✚ Les Services Vétérinaires ;
- ✚ L'Institut National de la Formation en Equipement et Transport (INFET) ;
- ✚ L'Agence Nationale de la Sécurité Routière (ANASER) ;
- ✚ Le Comité de Pilotage et de Facilitation ;
- ✚ La Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM) ;
- ✚ L'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) ;
- ✚ Les Communes ;
- ✚ La Plateforme de Dialogue des Transports ;
- ✚ La Cellule Technique des Réformes du Cadre des Affaires (CTRCA)

La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF)

La gestion des transports routiers de marchandises relève de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF).

La DNTTMF est aussi chargée :

- d'élaborer la réglementation en matière de transports routiers et de veiller à son application ;
- de procéder à toutes recherches et d'études nécessaires au développement et à la planification du secteur des transports routiers ;
- de préparer toutes mesures relatives à la réorganisation des structures, au perfectionnement des méthodes de travail, à l'amélioration des relations humaines des services et de la qualité des relations publiques ;
- d'assurer le suivi de l'application des accords et conventions en matière de transport et de transit maritime, signés entre le Mali et les pays de transit.

Les Entrepôts Maliens dans les ports de transit (EMA)

L'implantation des EMA dans les ports maritimes régionaux fait suite à protocoles d'accords de coopération en matière de transport et de transit entre le Gouvernement du Mali et les pays côtiers. On en compte actuellement six, dont : au Sénégal (EMASE), en Mauritanie (EMAMAU), en Côte d'Ivoire (EMACI), au Ghana (EMAGHA), au Togo (EMATO) et en Guinée (EMAGUI).

Les EMA relèvent de la Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF). Ils sont chargés de la gestion des installations portuaires mises à la disposition du Mali dans les ports, de la coordination des activités de transport et de transit des marchandises en provenance ou à destination du Mali, et l'assistance aux opérateurs économiques maliens.

Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC)

Le Conseil Malien des Chargeurs (CMC), créé en 1999, par l'ordonnance N°99-36/P-RM du 23 septembre 1999 et modifié par l'ordonnance N°05-008/P-RM du 9 mars 2005, a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des chargeurs maliens (importateurs, exportateurs et transitaires agréés) qui assurent l'expédition maritime des marchandises.

Il est placé sous la tutelle du Ministre de l'Equipeement et des Transports et est chargé principalement de (i) donner un avis à la demande des pouvoirs publics, ou formuler des suggestions de sa propre initiative, sur toutes questions relatives au transport maritime ; (ii) de défendre les intérêts des chargeurs en leur fournissant des conseils et des prestations tout le long de

la chaîne des transports, (iii) de contribuer à la mise en œuvre des mesures de facilitation, de suivre l'évolution des tarifs, des coûts et de la qualité des services tout le long de la chaîne des transports, (iv) d'élaborer les statistiques des flux de trafics de marchandises.

Les organes d'administration et de gestion du CMC sont (i) l'Assemblée consulaire, (ii) le Bureau et, (iii) le secrétariat général.

Le Conseil Malien des Transporteurs Routiers (CMTR)

Le CMTR a été créé en 2004 par le Gouvernement. C'est un établissement public à caractère professionnel. Il a pour mission l'organisation et la représentation professionnelle des transporteurs routiers maliens.

Il est placé sous la tutelle du Ministre de l'Équipement et des Transports et est chargé (i) de donner un avis à la demande des pouvoirs publics, ou formuler des suggestions de sa propre initiative, sur toutes questions relatives au transport routier ; (ii) de défendre les intérêts des transporteurs routiers ; et (iii) d'assurer la formation et l'information des Transporteurs Routiers.

L'établissement est la seule interface reconnue entre l'Etat et les transporteurs routiers.

Les organes d'administration et de gestion sont (i) l'Assemblée consulaire, (ii) le Bureau et, (iii) le secrétariat général.

3.5 Rappels sur le cadre réglementaire

Les transports routiers de marchandises sont régis par plusieurs textes nationaux et par des accords et conventions internationaux, sous-régionaux et bilatéraux.

Au niveau international et sous-régional, le Mali a ratifié plusieurs conventions et accords relatifs aux transports et transit routiers. Il est membre de nombreux organismes régionaux dont les deux plus importants sont l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). A ce titre, il a adopté de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur du transport routier, de libre échange des marchandises, de facilitation et de douanes.

Des conventions ont été signées dans le cadre de la CEDEAO (conventions TIE et TRIE) dans le but de faciliter le transport et transit routiers inter-Etats dans la sous-région.

Au niveau bilatéral, le Mali a conclu des accords maritimes et portuaires et des accords sur le transport et transit routiers avec ses voisins (Mauritanie, Sénégal, Guinée, Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger, Algérie, Ghana, Gambie, Bénin et Togo) pour l'amélioration de l'état des infrastructures, la facilitation des transports en transit et le développement des échanges bilatéraux.

Au national, les principaux textes réglementaires en matière de transport traitent du code de la route, de la liberté de prix, des conditions d'accès à la profession de transporteur routier, des professions d'intermédiaires, des

conditions de mises en circulation des véhicules routiers, de la réglementation de la circulation et des transports et de la réglementation fiscale qui s'applique au transport routier (impôts, droits de douanes, droit de traversée routière, frais de mise en circulation des véhicules, taxes municipales).

La gestion du Fret

On distingue principalement : (i) le fret national, (ii) le fret international solide et liquide, y compris les hydrocarbures.

Le Mali a conclu des accords maritimes et portuaires et des accords de transport et transit routiers avec les pays voisins afin d'organiser et de faciliter le transport et le transit routiers des marchandises à destination et en provenance du Mali.

On distingue principalement quatre types d'accords : (i) Accords Routiers, (ii) Accords Portuaires, (iii) Accords Maritimes, (IV) Accords de Transit.

Les accords de transport et de transit ont pour but :

- de fournir un accès à la mer au Mali ;
- de définir les normes de circulation routière et les caractéristiques techniques des véhicules en termes de poids et dimension ;
- de formaliser l'application des quotas de répartition du fret de transit au départ des ports maritimes ;
- de formaliser l'application des quotas de répartition du fret d'échanges régionaux de transit des pays voisins.

Les accords maritimes et portuaires ont pour but :

- l'octroi de concession et les facilités portuaires ;
- les principes pour l'exploitation des espaces et installations de stockage (entrepôts) ;
- les tarifs préférentiels, les délais de franchise par rapport au régime de droit commun ;
- les avantages fiscaux ;
- l'accès des véhicules et du personnel roulant dans l'enceinte portuaire;
- **l'exploitation logistique des corridors de transit.**

Le code des douanes

On distingue notamment le code des douanes de l'UEMOA et le code des douanes du Mali qui règlementent notamment les conditions d'importation et d'exportation des marchandises au sein de l'espace UEMOA et au Mali.

Créée le 10 octobre 1990 par l'ordonnance N° 90-58/P-RM, la Direction Générale des Douanes (DGD) du Mali relève du Ministère des Finances et de

l'Economie. Le Décret 2012 - 148/P-RM du 2 mars 2012 détermine le cadre organique actuel de la Direction Générale des Douanes.

La représentation des douanes du Mali au port d'Abidjan et au port de Dakar constituent les services extérieurs fonctionnels de la Direction Générale des Douanes, du Mali.

Elle est représentée au niveau régional par les Directions Régionales des Douanes, et au niveau subrégional par les Bureaux et Brigades de Douanes.

On distingue également : (i) les bureaux de douanes, (ii) les postes de douanes et (iii) les services extérieurs.

4. Rapport Provisoire

Les pages suivantes présentent le Rapport Provisoire Révisé du Consultant.

4.1 Corridors étudiés

Figure 10 : Carte de la zone géographique à couvrir



Tableau 7 : Distances sur les corridors

Pays	Port	Distance km
Sénégal	Dakar	1 200 km (nouvelle route), 1 428 km (ancienne route)
Côte d'Ivoire	Abidjan	1 174 km
Ghana	Tema	1 975km
Guinée	Conakry	990 km
Togo	Lomé	1 965 km

Source: données routières

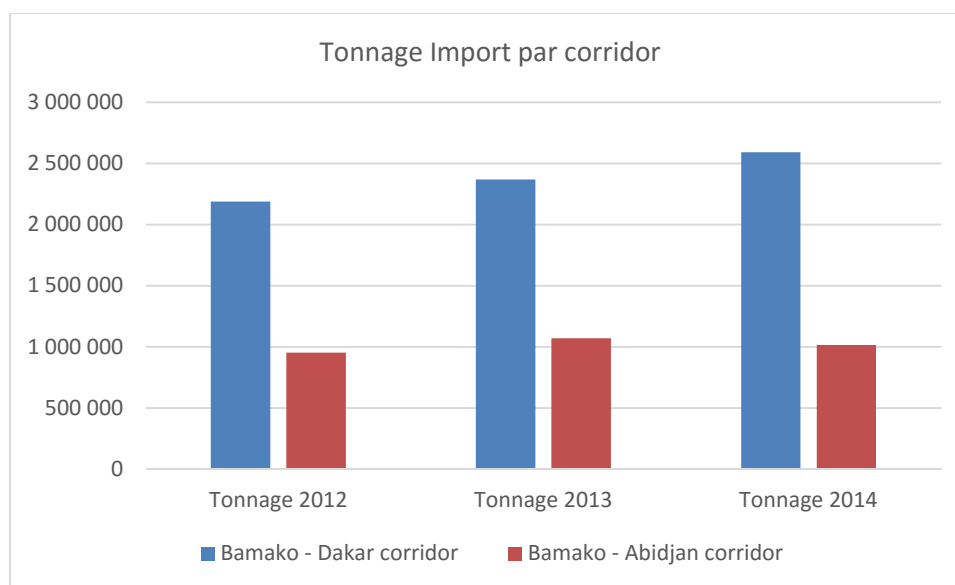
4.2 Marchandises à l'importation par corridor

Tableau 8: Total volume import par corridor

Import / Axe	Tonnage 2012	Tonnage 2013	Tonnage 2014
Bamako - Dakar corridor	2 187 980	2 368 268	2 591 426
Bamako - Abidjan corridor	953 930	1 069 881	1 015 004

Source : données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014

Figure 11 : Tonnage import par corridor



Source : données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014

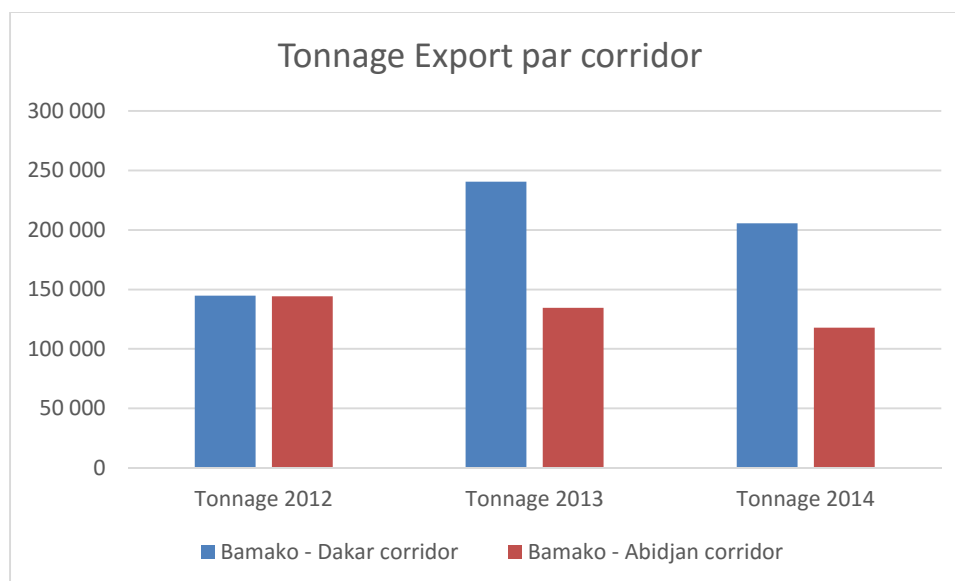
4.3 Marchandise à l'exportation par corridor

Tableau 9: Tonnage export par corridor

Export / Axe	Tonnage 2012	Tonnage 2013	Tonnage 2014
Bamako - Dakar corridor	144 888	240 354	205 441
Bamako - Abidjan corridor	144 266	134 657	117 990

Source : données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014

Figure 12: Tonnage export par corridor (2012-2014)



Source : données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014

4.4 Marchandises étudiées

Au cours de la phase initiale de l'étude, les marchandises suivantes ont été retenues :

- Corridor Dakar - Bamako :
La liste des marchandises à étudier est résumée dans le tableau ci-dessous.

Tableau 10: liste des marchandises à étudier sur l'axe Dakar-Bamako

DKR/ BAM	Marchandise	Type de transport maritime	Camion	Train	Type de chargement	Transit import /commerce régional
Importation	Ciment	Conventionnel	√	√	Vrac en sac	Transit import / Commerce régional
	Hydrocarbure	N/A	√	√	Citerne	Régional
	Engrais	Conteneur	√	√	Conteneur	Transit import
		N/A	√		vrac en sac	Régional
	Riz	Vrac	√		vrac en sacs	Transit import
	Sucre	Conteneur		√		Transit import
	Sel	N/A	√	√	Vrac en sac	Commerce régional
Exportation	Fruit sec	Vrac / carton	√		vrac / carton	Transit Export
		Conteneur		√	conteneur	Transit Export

Source : résultats des analyses des données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014, rapport initial valide

- Corridor Abidjan - Bamako :
La liste des marchandises à étudier est résumée dans le tableau ci-dessous :

Tableau 11: liste des marchandises à étudier sur l'axe Abidjan - Bamako

ABJ/ BAM	Marchandise	Type de transport maritime	Type de chargement	Transit import /commerce régional
Import	Hydrocarbure	N/A	Citerne	Régional
	Sucre	Conteneur	Vrac	Transit import
		Conteneur	Conteneur	Transit import
	Riz	Vrac	Vrac	Transit import
		N/A	Vrac	Commerce régional
	Engrais	Conteneur	Conteneur	Transit import
		Vrac	Vrac	Transit import
		Vrac	Vrac	Commerce régional
	Export	Mangues	conteneur	Conteneur

Source : résultats des analyses des données des EMASE et EMACI 2012, 2013 et 2014, rapport initial validé

5. Processus d'importation et d'exportation

5.1 Processus à l'importation

La procédure d'importation se fait en 3 étapes distinctes :

- **L'intention d'importation** :

Le processus d'importation d'une marchandise au Mali débute par l'obtention d'une intention d'importation. Ce premier document s'obtient auprès de la Direction Nationale du Commerce et de la Concurrence (DNCC). Le processus d'obtention de l'intention d'importation s'effectue en amont de la chaîne logistique, avant confirmation de la commande par l'importateur.

Les principales étapes (3) pour obtenir une intention d'importation sont décrites en Annexe 3

- **La procédure de dédouanement au port de transit ou de déchargement**

Sur la base de l'intention d'importation, l'importateur confirme sa commande de marchandises. A l'arrivée au port, la procédure douanière se fait en 5 étapes. Le détail de ces 5 principales étapes de la procédure douanière est décrit en Annexe 4.

- **La procédure de dédouanement à l'arrivée de la marchandise (Terminal routier ou ferroviaire)**

De façon générale, les bureaux des douanes sont chargés de l'exécution de la stratégie et des réglementations établies par la Direction Générale des Douanes au niveau de leur zone géographique.

Concernant l'importation de marchandises par la route le bureau de Douanes de Faladiè reçoit physiquement les marchandises en provenance des axes : Ghana, Togo, Guinée, Côte d'Ivoire et Burkina Faso.

Le Bureau de Kati reçoit les marchandises en provenance du Sénégal et de la Mauritanie.

En ce qui concerne le fret par rail, il est reçu par le bureau de Bamako.

Le tableau détaillé des 8 étapes de la procédure de dédouanement à l'arrivée est présenté en Annexe.

5.2 Processus à l'exportation

- **L'intention d'exportation**

Le processus d'exportation à partir du Mali débute avec l'obtention d'une intention d'exportation.

Les étapes nécessaires à l'obtention d'une intention d'exportation sont similaires à celles de l'intention d'importation (voir chapitre 4.1) et mobilisent les mêmes acteurs. Le paiement des frais à la Chambre de Commerce (par le biais de la CAAF) s'élève à 1 500 FCFA pour couvrir le coût administratif.

- **L'exportation**

Comme pour les importations, les transitaires doivent saisir la déclaration dans le système SYDONIA World et l'imprimer pour la Douane. Bien qu'il n'y ait pas de droit de douane à l'exportation, les exportateurs doivent néanmoins effectuer la déclaration, vérification de documents, et s'acquitter de frais de déclaration (de l'ordre de 22 000 FCFA).

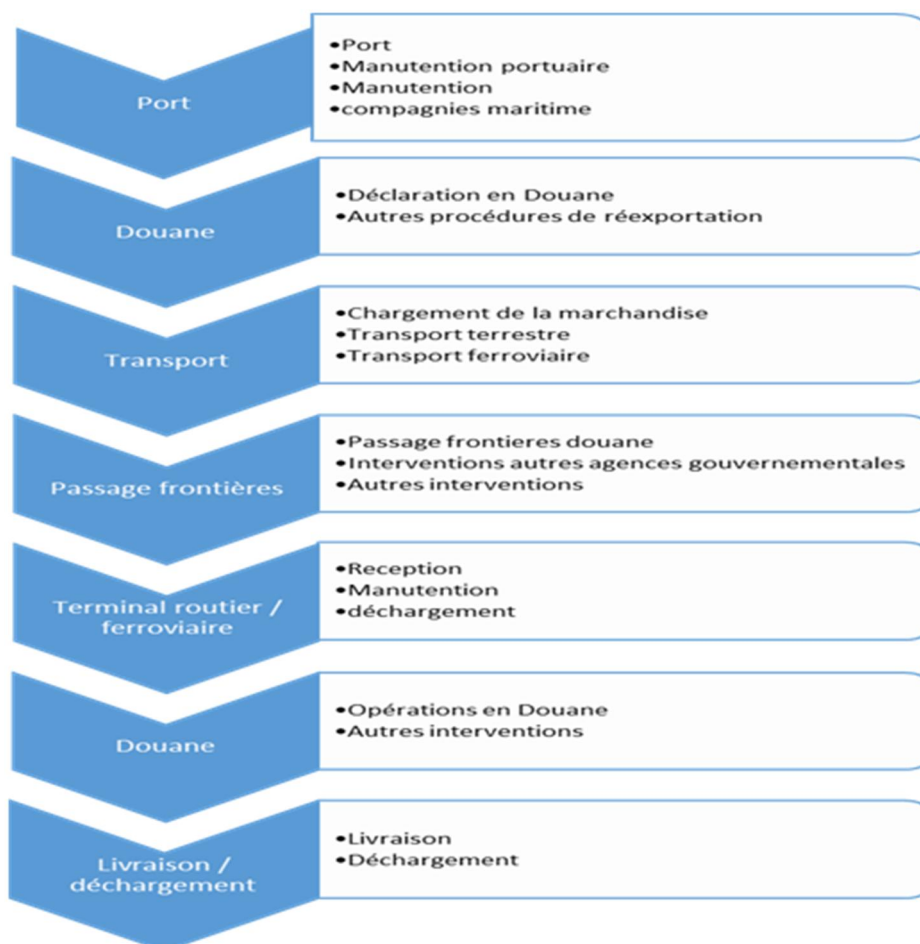
Une fois cette opération réalisée, la marchandise est prête pour l'exportation.

- **Exportation vers le Port de Dakar ou Abidjan**

La liste des 5 étapes des opérations d'exportation vers les ports des pays tiers est décrite en Annexe.

6. Détail des coûts et délais des chaînes logistiques

Pour chaque corridor le détail des coûts supportés par l'importateur et le temps calculés pour chaque type de marchandise et mode de transport étudiés suit les principales étapes de la chaîne logistique, à savoir :



Le total des coûts pour chaque étape logistique comprend :

- **Coûts logistiques opérationnels :**
 - Coûts formels : Coûts faisant l'objet de tarifs officiels/ de service réellement rendu ;
 - Coûts informels : Coûts des opérations ne faisant pas l'objet de reçu ni de tarif officiel ;
- **Coûts financiers du temps des opérations et des retards :**

- Temps des opérations³ : le temps des opérations a un coût logistique. Celui-ci est calculé selon la formule suivante :

Coûts du temps des opérations = Coût journalier du coût d'opportunité du capital x la moyenne du temps des opérations x la valeur de la marchandise

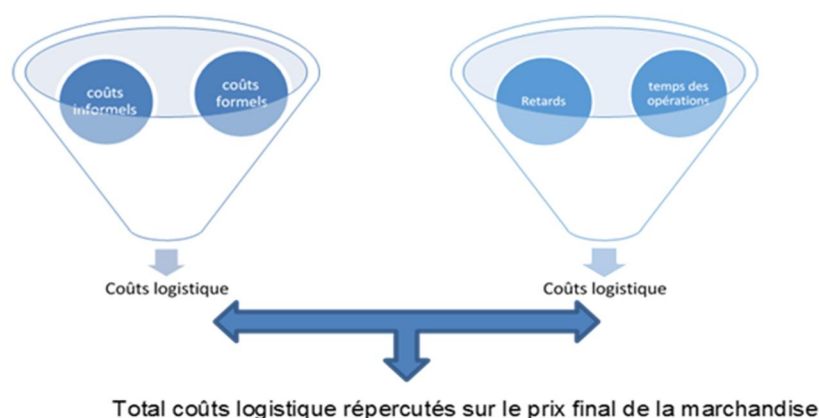
- Les retards : Les retards sont dus aux inefficacités de la chaîne logistique (retards aux chargements dans les ports, sur la route à la frontière...). Le coût des retards est calculé selon la formule suivante :

Coûts retards = Coût journalier du coût d'opportunité du capital x l'écart type des temps (minimum, moyen et maximum) x la valeur de la marchandise

Coûts retards = Coût journalier du coût d'opportunité du capital x l'écart type des temps (minimum, moyen et maximum) x la valeur de la marchandise

La figure ci-dessous récapitule le détail des coûts logistiques opérationnels et financiers.

Figure 13: Coûts logistiques opérationnels et financiers



³ Le coût d'opportunité du capital est un concept économique qui reflète la profitabilité du meilleur investissement possible dans un secteur. Il dépend du taux de rentabilité interne (IRR) de la meilleure opportunité d'investissement, plutôt que du taux d'intérêt bancaire. Ce taux pour le secteur minier au Mali peut atteindre 30% et plus.

Pour plus de simplicité, nous avons choisi de présenter dans le corps du rapport les coûts détaillés d'importation du sucre sur les deux corridors. Le détail des coûts des autres marchandises pourront être trouvés en Annexe du présent rapport.

6.1 Détail du temps et des retards

Les temps estimés (temps minimal, moyen et maximal) pour les étapes logistiques suivantes ont été collectés auprès des opérateurs et des systèmes informatiques lorsque cela était possible:

- Temps de séjour au port ;
- Temps de transport du port au terminal routier ou ferroviaire au Mali ;
- Temps de séjour au terminal.

6.1.1 Temps de séjours au Port

Le temps de séjour de la marchandise calculé ici est **le temps passé par la marchandise dans le port depuis l'arrivée du navire à sa sortie du port.**

De nombreuses opérations conditionnent ce temps de séjour, à savoir le temps du déchargement du bateau, la disponibilité du numéro de manifeste en Douane, la date de réception des documents originaux par le transitaire, le temps de la déclaration en douane, le temps de paiement des différents intervenants tels que le port, le manutentionnaire (ou acconier), la compagnie maritime et les instances maliennes présentes dans les Ports (CMTR, Entrepôts du Mali et les Douanes maliennes au Port d'Abidjan).

La plupart de ces opérations - qui peuvent s'entrecroiser - ont un temps théorique connu, cependant, l'étude de *Refas en Cantens* (2011) a montré que dans la réalité, il y a une forte corrélation du temps de séjour au port avec d'autres paramètres tels que :

- Le montant des Droits et Taxes de Douane - les marchandises ayant des droits de Douane élevés ont tendance à rester plus longtemps au port ;
- Le mode de transport - les marchandises transportés en vrac / sac (dépotées ou arrivées en conventionnel) ont tendance à rester plus longtemps au port ;
- La franchise de stationnement des marchandises au port - plus la franchise est grande, plus la déclaration en douane se fait tardivement⁴ et plus le temps passé au port est long.

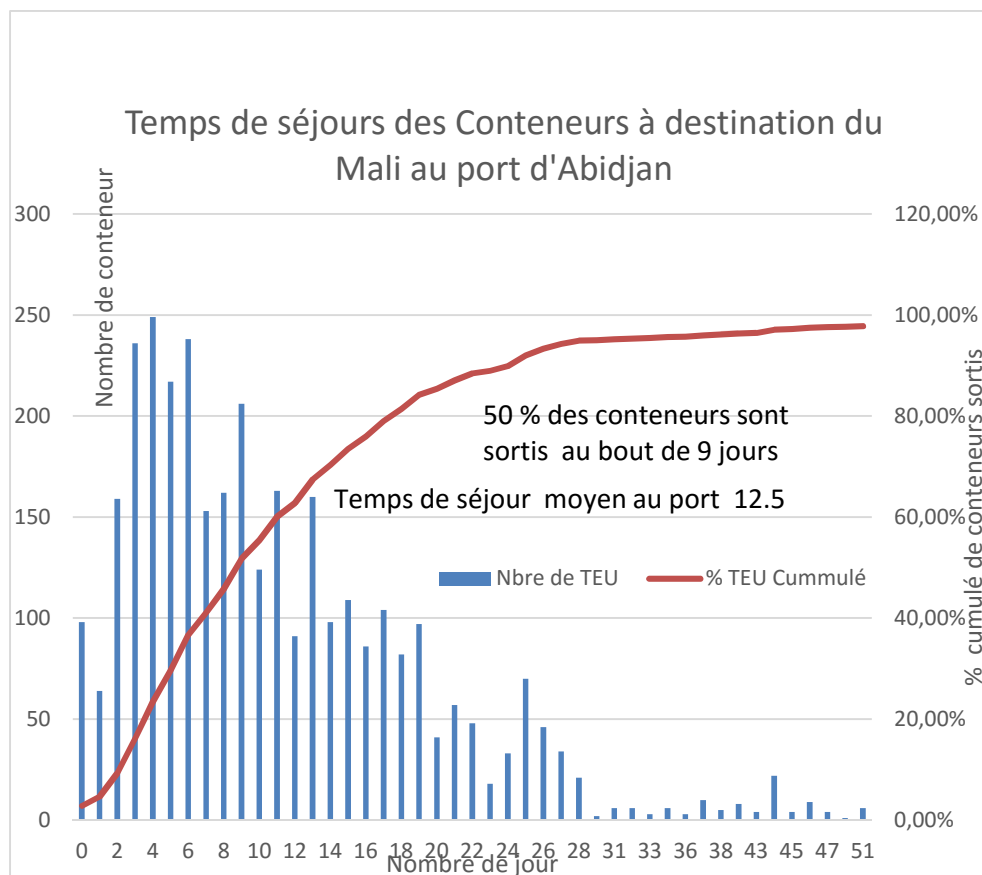
Ainsi, au port d'Abidjan, si les personnes interrogées estiment que la moyenne du temps maximum de traitement de la déclaration douanière est

⁴ Le port de Dakar et le port d'Abidjan offrent une franchise spéciale de stationnement de 21 jours à partir du jour de l'arrivée du navire aux marchandises en transit à destination du Mali.

de 2 jours, chiffre corroboré par les résultats de L'OCOD⁵, 50% des conteneurs à destination du Mali sont sorti du port au bout de 9 jours avec une moyenne globale égale à environ 12.5 jours. A la fin de la franchise accordée par le port (20 jours), 85% des conteneurs sont sortis du port.

La figure ci-dessous illustre le temps de séjour au port d'Abidjan des conteneurs à destination du Mali :

Figure 14 : Temps de séjours au port d'Abidjan pour des conteneurs à destination du Mali (Janvier 2014- juillet 2015)



Source : calcul du consultant sur la base des chiffres du Terminal d'Abidjan (janv. 2014-juil. 2015)

Ainsi, les étapes du temps de séjour dans les ports pour les corridors étudiés peut se résumer par le Tableau ci-après :

⁵ OCOD : Observatoire de la Célérité des Opérations de Dédouanements – Côte d'Ivoire. <http://www.douanes.ci/?page=Profes.Observatoire.observatoire&rub=observatoire&typrub=srub>

l'OCOD publie chaque semaine entre autres, des indicateurs de temps sur le temps de traitement des déclarations en Douanes. Une étude sur le temps nécessaire à la mainlevée des marchandises en Douane a été réalisée en Juillet 2014.

Tableau 12 : temps de séjour des conteneurs pour les marchandises en Transit pour le Mali du Port d'Abidjan et de Dakar

Temps de séjour au port (en jours)	Axe ABIDJAN - BAMAKO				Axe DAKAR - BAMAKO			
	Minimum	Moyenne	Maximum	écart entre Minimum et maximum	Minimum	Moyenne	Maximum	écart entre Minimum et maximum
Déchargement Navire (équivalent d'un Navire transportant 1200 TEU)	1.0	1.5	2.0	1.0	1.0	1.5	2.0	1.0
Operations de transit (Douanes + port+ manutentionnaire + consignataire navire + autorités Malienne) ⁶	1.0	2.0	4.0	3.0	2.0	3.0	4.0	2.0
Dépotage des conteneurs et chargement camion	0.4	1.0	2.0	1.6	0.5	1.0	2.0	1.5
Obtention du T1 après pose des balises Pour Abidjan / Sortie du Camion, pose de balise, obtention de l'escorte Pour Dakar	0.5	0.5	1.0	0.5	0.5	0.5	1.0	0.5
Temps de latence avant / après déclaration	0	6	11	11.0	1	8	11	10.0
Total temps de séjour pour les conteneurs dépotés	2.9	12.0	20.0	17.1	5.0	14.0	20.0	15.0
Total temps de séjour pour les conteneurs non dépotés	2.5	11.5	18	15.5	4.5	13	18	13.5

Malgré le fait que les opérations de déchargement et Douanes peuvent être relativement courtes avec une moyenne de 2 jours à Abidjan et de 3 jours à Dakar, **le temps de séjour au port est relativement long, pesant en moyenne entre 63 et 72% du temps total au port.**

Les Transitaires interrogés sur ce problème ont donné les principales explications suivantes :

- Les importateurs tardent à leur transmettre les documents originaux nécessaires à la déclaration de la marchandise ;
- Les importateurs tardent à envoyer les fonds nécessaires pour procéder aux opérations de dédouanement ;

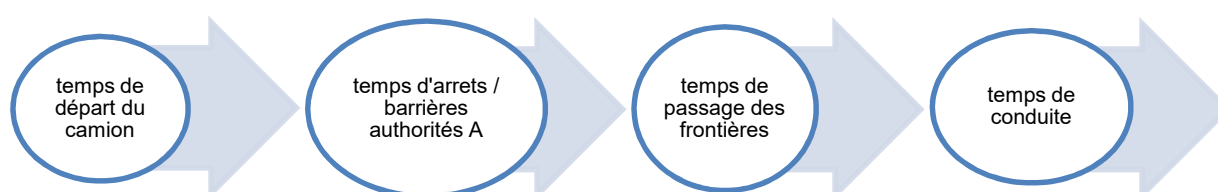
⁶ Les opérations de transit peuvent débuter avant l'arrivée du navire. Il existe un module de pré-déclaration dans les systèmes de Douane Sydonia et Gainde. Peu de transitaire utilise cette fonction, qui peut permettre d'effectuer un enlèvement entre un et deux jours après l'arrivée du navire (Au port d'Abidjan, entre janvier 2014 et juillet 2015, 9% des marchandises à destination du Mali sont sorties en moins de 2 jours)

- Le temps de franchise de stationnement permet une certaine flexibilité au niveau du temps ;
- Certaines difficultés à trouver un camion en haute saison.

6.1.2 Temps de transport

Le temps de transport calculé ici est **le temps mis par le camion/train de la sortie du port au terminal routier ou ferroviaire à destination**. La Figure suivante illustre la décomposition ce temps de transport :

Figure 15 : Composants du temps de transport de la sortie du port au terminal routier



Si le temps mis par le camion de son départ effectif vers sa destination finale (qui comprend donc le temps de conduite, les temps d'arrêts et les passages frontières) est relativement connu, le temps passé par le camion en stationnement avant son départ effectif vers sa destination est plus aléatoire.

L'analyse des données de suivi GPS de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire (CCI-CI)⁷ d'Abidjan et de quelques données de suivi des Camions par le système EBEMI⁸ (test EBEMI réalisé par le Consultant, présenté en Annexe) nous a montré que pour plus de 50% des camions, le départ effectif ne se situe que entre 2 et 10 jours après la sortie du port. Les principales causes évoquées par les chauffeurs étant l'attente des frais de route⁹ et des réparations mécanique à faire avant le départ du camion.

⁷ La CCI-CI en tant que Caution Nationale pour le TRIE et garant vis-à-vis de la Douane à mis en place un suivi GPS systématique de tous les camions en transit en partance pour le Mali. Les balises GPS sont retirées à la frontière Ivoirienne.

⁸ Voir annexe 3

⁹ Les frais de routes sont les frais que le propriétaire du camion donne au chauffeur du camion pour tous les frais inhérents au voyage (fuel, nourriture, pots de vin distribués aux différentes barrières (gendarmerie, police, douane.), frais aux frontières...)

Les temps de transport à travers les deux axes et mode de transport sont répartis comme suit : (Source : compilation des données par le consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews)

Tableau 13 : Détails des temps de transport sur l'axe Abidjan-Bamako et Dakar-Bamako

Temps de transport (en jours)	Axe ABIDJAN - BAMAKO (route, 1100 km)				Axe DAKAR - BAMAKO (route, entre 1200 et 1428 km)				Axe DAKAR - BAMAKO (train)			
	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart type	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart type	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart tpe
Temps de latence avant / après déclaration	0.5	3.0	7.0		0.5	3.0	7.0		1.0	4.0	10.0	
Temps d'arrêts du aux barrières sur la route*	0.1	0.2	0.3		0.1	0.2	0.3		-	-		
Passage frontière pays de transit	0.0	0.1	0.2		0.0	0.2	0.3					
Passage frontière Mali	0.1	0.2	0.3		0.1	0.3	0.4					
Temps de Transport (y compris arrêts volontaire)	2	3	4		2.5	3	4		3	3.5	4	
Total temps pour arriver à destination	2.8	6.4	11.7	4.5	3.3	6.7	12.0	8.7	4.0	7.5	14.0	5.1

*les temps d'arrêts ont été estimés à travers les interviews des chauffeurs et le 24eme rapport de l'OPA (Juin 2013). Pour la côte d'Ivoire, les résultats des enquêtes pour le tronçon Abidjan-Bamako (janvier-juin 2015) menées par la CCI-CI peuvent-être vu en annexe 3.

Nous remarquons que le transport par train est globalement plus long que le transport par la route ainsi que le temps de chargement du train mais moins aléatoire.

Le temps de transport de la sortie du port varie entre 2 et 6 jours en moyenne sur l'axe Abidjan-Bamako et entre 3 et 7 jours sur corridor Dakar-Bamako.

A noter que les temps passés aux frontières sont relativement peu élevés (entre 5 et 7% du temps de transport effectif). Par contre, le temps mis par le camion entre sa sortie du port et son départ effectif de la ville de départ est très important puisqu'il pèse entre 16 et 60% du temps total passé entre la sortie du camion du port et son arrivé au terminal de destination.

6.1.3 Temps de séjour des marchandises au terminal routier / ferroviaire

En l'absence de données des systèmes informatiques des terminaux, nous avons travaillé avec l'estimation du temps des opérations des différents intervenants.

Les intervenants ont estimé les temps de séjour au Terminal entre 3 et 7 jours. Le nombre de jours dépendant du temps entre la réception et le début des opérations en Douanes et du circuit de vérification¹⁰ de la marchandise.

Les différentes étapes des opérations à Faladiè et Kati sont décrites dans les tableaux des étapes de la chaîne en Annexe.

Le tableau ci-après décompte les temps des différentes étapes au terminal routier :

¹⁰ Sous Sydonia, Il existe quatre circuits de la déclaration : vert, bleu, orange et rouge.

- Le circuit vert : liquidation directe enlèvement sans contrôle des marchandises,
- Le circuit bleu : liquidation directe, enlèvement des marchandises, contrôle a posteriori
- Le circuit orange ou jaune : contrôle documentaire préalable à la liquidation et à l'enlèvement
- Le circuit rouge : vérification physique préalable à la liquidation et à l'enlèvement

Tableau 14 : Temps des étapes du temps de séjour de la marchandise au Terminal Routier

Temps de séjour au Terminal (en jours)	Minimum	Moyenne	Maximum	écart entre minimum et maximum
Réception documents	0.5	1.0	1.0	0.5
Temps de latence entre la réception des documents et le début des opérations en Douanes	0.5	1.0	2.0	1.5
Operations en Douane	2.0	2.0	4.0	1.0
Total temps (jours)	3.0	4.0	7.0	4.0

Source : Calcul par le consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews

6.1.4 Récapitulatif des Temps et retards par corridor

Axe Abidjan -Bamako

Le temps de passage des marchandises sur ce corridor varie entre 8 et 36 jours avec une moyenne de 21 jours. Le temps de séjour au port qui, en moyenne, représente plus de 50% du temps de passage n'est semble-t-il pas imputable aux opérations en douane ou de déchargement mais semble plutôt être du fait de l'importateur ou du transitaire qui déclare tardivement la marchandise.

Le temps de transport est aussi en moyenne long pour le trajet, du fait que plus de 50% des camions ne prennent pas immédiatement la route pour la destination finale. Pour pallier au risque de cette incertitude, la Douane a pour projet de réduire le temps de validité du T1 à 4 jours au lieu des 7 actuels, obligeant ainsi les camions à partir au plus vite après les opérations en Douane.

Le tableau ci-après nous montre les temps (minimum, moyen et maximum) de différentes étapes logistiques de la marchandise sur le corridor Abidjan-Bamako :

Tableau 15: Temps de passage des marchandises sur l'axe Abidjan-Bamako

Total temps corridor (en jour)	Axe ABIDJAN - BAMAKO (route, 1174 km)			
	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart type
Temps de séjour au port	2.5	11.0	18.0	7.8
Temps de transport	2.8	6.4	11.7	4.5
Temps de séjour au Terminal	3.0	4.0	7.0	2.1
Total temps corridor	8.3	21.4	36.7	14.3

Source : interviews des transitaires et analyse des données informatiques du terminal à conteneur d'Abidjan

Axe Dakar - Bamako

Le temps de passage par la route des marchandises sur ce corridor varie entre 10 et 37 jours avec une moyenne de 23 jours ce qui est plus long que le corridor via Abidjan.

Là encore, le temps de séjour atteint en moyenne environ 50% du temps de passage de la marchandise sur tout le corridor. Ce laps de temps n'est pas justifié par le temps des opérations en Douane ou le temps de déchargement au port. Les retards constatés seraient plutôt à imputer à l'importateur ou au transitaire qui profite du temps de franchise accordé par le port.

La moyenne du temps de transport n'est aussi pas à imputer au trajet mais plutôt à la tendance des camions à prendre du temps avant de prendre la route vers leur destination finale.

Le tableau 16 ci-après nous montre les temps (minimum, moyen et maximum) de différentes étapes logistiques de la marchandise sur le corridor Dakar-Bamako.

Tableau 16 : Temps de passage des marchandises sur l'axe Dakar-Bamako (route)

Total temps corridor (en jour)	Axe DAKAR - BAMAKO (route, entre 1200 et 1428 km)			
	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart type
Temps de séjour au port	4.5	13.0	18.0	6.8
Temps de transport	3.3	6.7	12.0	4.4
Temps de séjour au Terminal	3.0	4.0	7.0	2.1
Total temps corridor	10.8	23.7	37.0	13.3

Source : interviews des transitaires et des compagnies maritimes

Le temps moyen de passage de la marchandise par le train est moins long que le temps moyen par la route et aussi moins incertain.

Si le problème du temps de séjour au port comme expliqué précédemment existe, il est aussi du fait que le chargement de marchandise sur le train nécessite une réservation d'espace au préalable.

Le tableau ci-dessous nous donne les temps de passage de la marchandise des différentes étapes logistiques par le train.

Tableau 17 : Temps de passage des marchandises sur l'axe Dakar-Bamako (train)

Axe DAKAR - BAMAKO (train)				
Total temps corridor (en jour)	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart type
Temps de séjour au port	4.5	13.0	18.0	6.8
Temps de transport	3.0	3.5	4.0	
Temps de séjour au Terminal	3.0	4.0	7.0	2.1
Total temps corridor	10.5	20.5	29.0	

Source : interviews des transitaires et des transporteurs

6.2 Détails des coûts logistiques

Le total du coût de passage des marchandises sur les corridors est la somme des coûts opérationnels et la sommes des coûts financiers qu'engendrent le temps des opérations et les retards accumulés tout au long de du corridor.

Pour simplifier les analyses et les comparaisons par corridor nous avons calculé les coûts opérationnels des étapes logistiques suivantes :

- Les coûts du port ;
- Les coûts de facturation des compagnies maritimes ;
- Les coûts des opérations en Douanes (port, frontières et terminal à destination) ;
- Les coûts de transport.

Les coûts financiers et les coûts des retards sont basés sur les calculs de temps du chapitre précédent.

Le détail des autres marchandises est présenté en Annexe.

6.2.1 Les coûts opérationnels

Les coûts opérationnels selon les corridors dépendent fortement du mode de transport (conteneur, conventionnel), du type de marchandise (les taxes de port à Abidjan sont liées au type de marchandise) et de la valeur de la marchandise (qui est la base sur laquelle sont calculées les Fonds de Garantie Routier).

Les coûts opérationnels sont composés de tous les frais (formels et informels) que l'importateur paye à travers le transitaire pour toutes les opérations de transit de la chaîne logistique. Nous les avons rassemblés dans les catégories suivantes afin de pouvoir faire plus facilement des comparaisons entre les corridors:

6.2.2 Les coûts portuaires

Les coûts portuaires comprennent :

- Les taxes de port qui diffèrent selon que (i) la marchandise arrive en conteneur ou en vrac (ii) le type de marchandise (produit alimentaire ou non)
- La manutention ou l'acconage : dans tous les ports, le taux de manutention diffère selon que la marchandise arrive en conteneur ou en vrac.

Ainsi, un conteneur de sucre de 20' de 22t non dépoté coûtera 27% plus cher au Port de Dakar avec Fcfa 7291 /t qu'en Côte d'Ivoire ou le tarif sera d'environ 5 727 FCFA/t tandis que le même conteneur dépoté coûtera 35% plus cher à Abidjan avec un tarif de 15 105 FCFA/t contre 11 154 FCFA/t à Dakar.

Le tableau suivant nous donne les détails des coûts par port :

Tableau 18 : Eléments des frais de port - Port de Dakar -Port d'Abidjan

Eléments composants des frais de port	Port de Dakar	Port d'Abidjan	Commentaires
Taxe de port / redevance portuaire	<p>Conventionnel : Fcfa 425 /t</p> <p>Conteneur : entre Fcfa 11 000 à 16 500/ Teu</p>	<p>Conventionnel : dépend de la marchandise : Riz , sucre : Fcfa 233/t (incl taxe ISPS 6%)- Engrais : Fcfa 890/t (incl taxe Isps 6%) - Conteneur : produit agricole (Riz, Sucre) Fcfa 10 000/Teu - autres (engrais) : Fcfa 70 000/ Teu - Matériaux</p>	<p>Pour le conventionnel et le conteneur, les taxes portuaires sont moins chères en Côte d'Ivoire pour les Produits alimentaires de base comparé au port de Dakar. Les autres produits sont moins taxés au port de Dakar</p>

		de construction : Fcfa 25 000 / Teu)	
Manutention bord (valable que pour le conventionnel)	Entre Fcfa 13 000 et 14 000 /t	Le tarif dépend de la marchandise - pour le riz, le sucre et l'engrais Fcfa 4 910 /t	la Manutention bord est beaucoup plus chère au port Dakar (plus que le double) qu'au port d'Abidjan
Acconage (manutention Terre)	Conventionnel : Fcfa 3 645 /t - Conteneur : Fcfa 110 000 / Teu	Conventionnel : dépend de la marchandise : Riz : Fcfa 3 380/t - Sucre, Engrais : Fcfa 4 648/t - Conteneur : Fcfa 70 000/ Teu jusqu'à 15 T + 30 % (Fcfa 21 000) au-delà (sauf pour les produits alimentaire)	Au niveau du conventionnel, l'acconage est plus ou moins équivalent dans les deux ports. Pour les conteneurs, le taux à Dakar est légèrement plus cher comparé aux prix du port d'Abidjan
Relevage conteneur	Fcfa 36 560 /Teu	Fcfa 25 000 / Teu	
Frais de location aire de dépotage	Fcfa 45 000 / Teu	N/A	perçu en cas de dépotage de conteneur
Transfert parc dépotage + relevage / Conteneur	Transfert Fcfa 2384 / t et Fcfa 36566 / TEU	Fcfa 66 000 / Teu	perçu en cas de dépotage de conteneur
Dépotage + chargement par Camion	Fcfa 5314 /t	Fcfa 5000 /t (Fcfa 200 000/ Camion)	perçu en cas de dépotage de conteneur
Frais de stationnement du port au-delà de la franchise des 21 jours (date d'arrivée du Navire)	cas du Riz : entre le 1er et le 15eme jour : Fcfa 176/ T/ jours, les 15 jours après : Fcfa 318/t /jour au-delà : Fcfa 410/t/jour	du 1er au 10 eme jour : Fcfa 330/t, les 10 jours suivants Fcfa 480/ t/ jour puis Fcfa 700F/t/ jour pendant 10 jours, puis Fcfa 1 100/t/jour	Les frais de stationnement du port sont extrêmement dissuasifs, surtout au port d'Abidjan

Source : tarifs de manutention des ports de Dakar et d'Abidjan et interviews des transitaires

Compagnies maritimes :

Les Compagnies maritimes facturent leur service de remise documentaire ou échange de B/L original (connaissance maritime) contre un bon à délivrer.

Les frais sont plus élevés au port d'Abidjan qu'au port de Dakar. En effet, les frais facturés par les compagnies maritimes en Côte d'Ivoire sont basés sur le nombre de conteneur tandis qu'ils sont facturés sur la base d'un B/L au Sénégal.

A noter qu'en Côte d'Ivoire les tarifs sont encadrés et publiés par la FEDERMAR¹¹, et à Dakar par la Communauté des Acteurs Portuaires de Dakar (CAD Dakar)¹²

Les frais facturés pour une même opération sont plus élevés au port d'Abidjan qu'au port de Dakar.

Le détail des frais facturés par les compagnies maritimes au Port d'Abidjan et de Dakar sont les suivants :

Tableau 19 : Détails des frais facturés par les compagnies maritime

Détail des frais facturés par les Compagnie maritime	Unité de taxation	Port de Dakar	Port d'Abidjan	Commentaires
Echange B/L	Par B/L	Fcfa 10 000	Fcfa 35 000	
Imprimés	Par B/L	Fcfa 1 500		
Timbre fiscal	Par B/L	Fcfa 8 000	Fcfa 2500	
Frais de communication	Par B/L	Fcfa 10 000	N/A	
Container service Charge /Teu - Conventionnel par tonne	Par Teu / par T	N/A	Conventionnel : Fcfa 105 /t avec un maximum de Fcfa 100 000 - Conteneur : Fcfa 25 000 / Teu	
Taxe Manifeste SYDAM	par B/L	N/A	Fcfa 5 000	
Nettoyage conteneur	Par Teu	N/A	Fcfa 5 000	
location Conteneur	Par Teu	Fcfa 90 000	FCFA 6315 / jour (Fcfa 176 000 pour 14 jours)	En Côte d'Ivoire, les tarifs et les méthodes de calculs sont différents selon la compagnie maritime utilisée. le montant ici calculé une moyenne basée sur le tarif des principales compagnies maritime. A noter qu'en général les compagnies exigent une caution par conteneur qui varie entre Fcfa 700 000 et 1 250 000/ Teu

Source : Compilation des données par le consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews

Opérations en Douane :

Les opérations de Douane se font par l'intermédiaire des transitaires, aux ports et aux frontières. La Côte d'Ivoire et le Mali utilisent le Logiciel de Douane SYDONIA (version World, appelé localement SYDAM pour la Côte d'Ivoire). Le Sénégal utilise le logiciel Gaïnde (aussi utilisé au Kenya).

¹¹ Fédération Maritime de Côte d'Ivoire

¹² Créée en août 1994 la Communauté des Acteurs Portuaires de Dakar (Cap Dakar) regroupe l'ensemble des organisations professionnelles opérant dans l'activité portuaire.

Pour les marchandises en transit en Côte d'Ivoire, la Chambre de Commerce de Cote d'Ivoire qui est la caution nationale pour le TRIE, récupère pour son compte et celui de la Chambre de Commerce du Mali le total (0.5%) du fond de garantie routier (0.25% + 0.25%), organise le suivi des camions par des balises GPS (Fcfa 12500 /camion), et ce en collaboration avec la Douane.

La procédure de paiement du fond de garantie est inclus dans le système SYDONIA (la chambre de commerce déverrouille en ligne la procédure). Le carnet physique TRIE n'est plus utilisé en Côte d'Ivoire et est remplacé par la déclaration électronique T1 dans le module Transit de SYDONIA qui imprimée, accompagne le camion.

Le carnet TRIE reste obligatoire à l'entrée du Mali.

Au Sénégal, malgré une volonté de l'Etat de le mettre en place, le système ne fonctionne pas.

Ainsi, les marchandises en Transit, sont sous escorte physique douanière et ne paye pas de garantie. Cette garantie est implicitement supportée par les transitaires eux-mêmes

Il en résulte que les marchandises passant par Dakar et par la route ne payent le Fond de garantie que sur le territoire Malien, c'est à dire 0.25% de la valeur de la marchandise contre 0.5% sur l'axe Abidjan-Bamako. Les marchandises passant par le chemin de fer ne payent pas de fond de garantie ni au Sénégal ni au Mali.

Le Tableau 20 (pour l'axe Abidjan-Dakar) et le Tableau 21 (axe Dakar-Bamako) ci -après résumant le détail des coûts formels et informels des différentes opérations en Douanes. A noter que les frais informels sont inclus dans les frais formels car ils sont refacturés directement au client par le transitaire dans la rubrique débours ou HAD.

Tableau 20 : Détails des coûts formels et informels des opérations en Douanes : Axe Abidjan - Bamako

Lieu	détail des frais	Unité de taxation	Frais Formel	Frais informels	commentaires
Operations en Douane et transit à Abidjan	Taxe Sydam	par déclaration	Fcfa 25000	Entre Fcfa 15 000 / 20 000	
	TS Douane	par déclaration	Fcfa 20 000		
	FGR - Fond de Garantie Routier du TRIE - Chambre de commerce	0.5% de la valeur de la marchandise:	0.5% de la valeur Caf de la marchandise (0.25% pour la chambre de Commerce de Côte d'Ivoire et 0.25% de la Chambre de Commerce du Mali)		
	Frais pose balise GPS par la Chambre de Commerce de Cote d'Ivoire -	par camion	Fcfa 12 500		

Lieu	détail des frais	Unité de taxation	Frais Formel	Frais informels	commentaires
	caution nationale du TRIE				
	Douane Malienne	Par Camion ou par TEU	Marchandise en conventionnel : Fcfa 500 /t -marchandise en conteneur : Fcfa 10 000/ Teu		
	Lettre de voiture / CMC	par camion	Fcfa 2 500		
	HAD Transitaire	Par conteneur ou par tonne	Entre 130 000 et 200 000 / Teu (dépend du nombre de conteneur)		
	Frais d'accès au port	par camion	Fcfa 10 000		
Passage Frontières	Passage Douane CI	par camion	Fcfa 10 000	Fcfa 5 000	le Carnet TRIE est vendu par la Chambre de commerce du Mali
	Passage Douane Zegoua / Sikasso	T1 + Taxe informatique	Fcfa 15 000		
		Carnet Trie /Camion	Fcfa 12 500		
		HAD	Fcfa 20 000		
Opérations en Douane Faladiè	Faladiè / déclaration Douane	Par déclaration	Fcfa 2 000	Entre Fcfa 15000 et Fcfa 25 000	Payé à la Société des Ports Secs du Mali
	Faladiè - TS Douane	Par déclaration	Fcfa 10 000		
	Faladiè - redevance informatique	Par déclaration	Fcfa 5 000		
	Faladiè - passage Terminal	par Camion	Fcfa 6 000 + Fcfa 1 000 /t		
	HAD transitaire	Par Camion	Entre Fcfa 100 000 et 150 000/ Camion		

Source : Compilation des données par le consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs.

Tableau 21: Détails des coûts formels et informels des opérations en Douanes : Axe Dakar - Bamako

	détail des Opérations	Unité de taxation	Frais Formels	Frais informels	commentaires
	Déclaration (S110)	Par déclaration	Fcfa 10 000		

	détail des Opérations	Unité de taxation	Frais Formels	Frais informels	commentaires
Opérations en Douane et Transit au port de Dakar	Taxe Informatique de la Douane	Par déclaration	Fcfa 5 000	Entre Fcfa 15000 et Fcfa 20 000	l'escorte physique est payée même si elle n'a pas physiquement lieu
	TS Douanes	Par déclaration	Fcfa 10 000		
	HAD transitaire		Conventionnel : Fcfa 2 000 / t - Conteneur : Fcfa 150 000 / TEU (entre Fcfa 125 000 et 175 000)		
	Débours (par déclaration)				
	Frais d'escorte + pose de Balise PS	par camion	Balise Fcfa 70 000+ TS Douane Fcfa75 000		
	EMASE (500f/T)	par tonne	Fcfa 500 / t		
	Lettre de voiture / CMTR	par camion	Fcfa 2 500		
	Frais d'accès au port	par camion	Fcfa 2 000		
Passage en Douane frontière Sénégal	Passage Douane frontière Sénégal	par camion	Fcfa 10 000	Fcfa 2 000	
Passage en Douane frontière Mali	Déclaration T1 (marchandise en Transit) + TS douane + taxe informatique	Par déclaration / par camion	Fcfa 15 000	Fcfa 5 000	le Carnet TRIE est vendu par la Chambre de commerce du Mali
	Carnet Trie	Par Camion	Fcfa 12 500		
	FGR - Fond de Garantie Routier du TRIE - Chambre de commerce	0.25% de la valeur de la marchandise	0.25% de la valeur de la marchandise facturé par la Douane pour le compte de la Chambre de Commerce du Mali		
	HAD Transitaire	Par camion	Fcfa 20 000		
	Escorte douane	Par Camion	Fcfa 20 000		

	détail des Opérations	Unité de taxation	Frais Formels	Frais informels	commentaires
Opérations en Douane au Terminal Faladiè/Kati ou le terminal ferroviaire	Déclaration Douane	Par déclaration	Fcfa 2 000	entre Fcfa 15000 et Fcfa 25 000	Payé à la Société des Ports Secs du Mali
	TS Douane	Par déclaration	Fcfa 10 000		
	Faladiè - redevance informatique	Par déclaration	Fcfa 5 000		
	Faladiè - passage terminal	par Camion	Fcfa 6 000 + Fcfa 1 000 /t		
	HAD transitaire	Par Camion	Entre Fcfa 100 000 et 150 000/ Camion		

Source : Compilation des données par le consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Transport (route et rail) :

Les tarifs moyens du transport routier à destination de Bamako sont sensiblement les mêmes au départ d'Abidjan comme de Dakar. Ces prix varient en fonction du marché et des saisons.

Au départ d'Abidjan, le transport se fait essentiellement par la route. Les tarifs varient entre 35 000 et 45 000 FCFA/t, selon les saisons et le type de transport demandé (conteneur ou conventionnel). Bien qu'une possibilité existe par le train jusqu'à la base logistique de Ferkessédougou (Côte d'Ivoire), peu de marchandises à l'importation empruntent le chemin de fer. En effet, la compagnie ferroviaire privilégie les marchandises à destination du Burkina-Faso, ce qui entraîne une attente trop longue pour les chargements à destination de Ferkessédougou. Par contre à l'exportation du Mali, les produits sensibles comme les mangues sont transportés en conteneurs frigo en camion du Mali (Sikasso) à Ferkessédougou puis chargés sur le train jusqu'à Abidjan.

L'obtention du fret pour les transporteurs au port d'Abidjan semble être un problème : il semble que n'ayant pas de structure existante et organisée pour recevoir les demandes de fret, il est d'usage que le transporteur soit « obligé » de payer un montant d'environ 100 000 FCFA/camion pour tout chargement. Ce montant vient en déduction de sa rémunération. Les prix du transport pratiqués sont listés ci- après :

Tableau 22 : Tarifs des coûts de transport Abidjan-Bamako

Abidjan -Bamako	Tarif (- de 30t)	par tonne additionnelle	Faux frais ¹³
1 x 20'	Entre Fcfa 1 600 000 à 1 700 000	Entre 35 000 et 45 000 FCFA/t	Obtention du fret entre 50 000 et 100 000 FCFA/

¹³ Les faux frais sont payés par le transporteur, ils viennent en déduction de sa rémunération.

1 x 40' or 2 x 20'	Entre 1 600 000 et 1 800 000 FCFA	Entre Fcfa 35 000 et 45 000 /T	camion et pour les barrages routier 11 000 FCFA/ Côte d'Ivoire et Fcfa 31 000 pour la Partie Mali
Conventionnel	Entre 35 000 et 45 000 FCFA/t		

Source : Compilation des données par le consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Au départ de Dakar, les deux modes de transport existent. Il semble cependant que la compagnie ferroviaire privilégie le transport des conteneurs. Les tarifs du fret ferroviaire sont plus élevés (entre 15 et 20%) que le tarif routier qui dépend aussi du marché et des saisons. Les tarifs routiers varient de 35 000 à 45 000 FCFA/t pour le transport par la route est d'environ 54 625 FCFA/t par la voie ferroviaire.

Tableau 23 : Tarifs des coûts de transport par route et par train / Axe Dakar- Bamako

Dakar- Bamako	tarif	Faux frais ¹⁴
camion	Entre Fcfa 35 000 et 45 000 /t	Environ Fcfa 150 000 /Camion
Train	Fcfa 1 350 000/20' et Fcfa 54625 /t	Pas de faux frais

Source: Compilation des données par le consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

6.2.3 Les Coûts financiers

Les coûts financiers sont calculés en fonction des temps moyens observés pour les coûts financiers des opérations que représentent l'immobilisation du capital de la marchandise en route et de l'écart type entre les temps minimums, moyens et maximum pour le coût estimé des retards. Ces coûts dépendent donc de la valeur de la marchandise. Plus les marchandises sont chères, plus ces coûts sont élevés.

Axe Abidjan - Bamako

Ainsi pour Abidjan, les coûts financiers de la marchandise roulante pour l'engrais, le sucre et le riz varient entre 7 000 et 9 000 FCFA/t. ils sont détaillés dans le Tableau suivant :

¹⁴ Les faux frais sont directement payés par le transporteur, ils viennent en déduction de sa rémunération.

Tableau 24 : Détails des coûts financiers du temps des opérations et des retards- Axe Abidjan-Bamako

<i>Coût d'opportunité du capital</i>	30%	Engrais	sucre	riz
<i>Valeur (Fcfa par camion)</i>		Fcfa 13 068 000	Fcfa 10 516 000	Fcfa 13 552 000

Détails des temps	Jours	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa
Moyenne du temps de séjours au port	11	118 149	95 076	122 525
Moyenne du temps de transport	6.43	69 063	55 576	71 621
Moyenne du temps de séjour au terminal de destination	4	42 963	34 573	44 555
Coûts du temps des opérations par camion	21.43	230 176	185 226	238 701
Coûts du temps des opérations en Fcfa/ tonne		5 231	4 210	5 425
Retards/ séjour au port - écart type des temps de séjour au port	7.76	83 349	67 072	86 436
Retards /temps de transport - écart type des temps de transport	4.47	48 011	38 635	49 790
Retards / terminal de destination - écart type des temps de séjour au terminal	2.08	22 341	17 978	23 168
Coût Total des retards (par camion)		153 701	123 685	159 394
Coût Total des retards par tonne		3 493	2 811	3 623

Total coûts du temps en Fcfa par tonne	8 724	7 021	9 048
---	--------------	--------------	--------------

Source : Calculs du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Axe Dakar- Bamako :

Les coûts financiers du temps des opérations sur l'axe Dakar- Bamako varient entre 7 000 et 9 000 FCFA/t par la route et entre 6 000 et 8 000 FCFA/t par le train.

Les Tableaux 25 et 26 ci-après récapitulent les coûts du temps des opérations logistiques et des retards sur l'axe Dakar-Bamako par la route et par le train :

Tableau 25 : Coûts du temps des opérations logistiques et retards sur l'axe Dakar-Bamako par route

Coût d'opportunité	30%	Engrais	sucre	riz
Valeur (Fcfa par camion)		Fcfa 13 068 000	Fcfa 10 516 000	Fcfa 13 552 000

Détails des temps	Jours	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa
Moyenne du temps de séjours au port	13	139 631	112 363	144 802
Moyenne du temps de transport	6.65	71 426	57 478	74 072
Moyenne du temps de séjour au terminal de destination	4	42 963	34 573	44 555
Coûts du temps des opérations	23.65	254 020	204 414	263 429
Coûts du temps des opérations par tonne		5 773	4 646	5 987
Retards/ séjour au port - écart type des temps de séjour au port	6.82	73 252	58 947	75 965
Retards /temps de transport - écart type des temps de temps de transport	4.38	47 045	37 858	48 787
Retards / terminal de destination - écart type des temps de séjour au terminal	2.08	22 341	17 978	23 168
Total Coût du retard		142 638	114 783	147 921
Total Coût du retard en Fcfa / t		3 242	2 609	3 362

Total coûts du temps en Fcfa /t		9 015	7 254	9 349
--	--	--------------	--------------	--------------

Source : Calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 26: Coûts du temps des opérations logistiques et retards sur l'axe
Dakar-Bamako par Train

Coût d'opportunité	30%	Engrais	sucre	riz
Valeur (Fcfa équivalent 44t)		Fcfa 13 068 000	Fcfa 10 516 000	Fcfa 13 552 000
Détails des temps	Jours	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa	Montant en Fcfa
Moyenne du temps de séjours au port	13	139 631	112 363	144 802
Moyenne du temps de transport	6.5	69 815	56 181	72 401
Moyenne du temps de séjour au terminal de destination	4	42 963	34 573	44 555
Coûts du temps des opérations	23.5	252 409	203 117	261 758
Coûts du temps des opérations /T		5 737	4 616	5 949
Retards/ séjour au port - écart type des temps de séjour au port	6.82	73 252	58 947	75 965
Retards /temps de transport - écart type des temps de transport	1.50	16 111	12 965	16 708
Retards / terminal de destination - écart type des temps de séjour au terminal	2.08	22 341	17 978	23 168
Total Coût du retard par camion		111 705	89 890	115 842
Total Coût du retard par tonne		2 539	2 043	2 633
Total coûts du temps par tonne		8 275	6 659	8 582

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

6.2.4 Total des coûts logistiques

Le total des coûts logistiques est la somme du coût total des opérations logistiques et des frais financiers résultant des temps des opérations et des retards accumulés le long de la chaîne.

Ces coûts varient non seulement en fonction du type et mode de transport (Conventionnel, Conteneurs, Conteneurs dépotés) mais aussi en fonction du type de marchandise (alimentaire, non alimentaire surtout au Port d'Abidjan) et de la valeur de la marchandise.

Ainsi, les marchandises arrivées et transportées en conventionnel coûtent toujours moins cher d'un point de vue logistique que les marchandises

arrivées en conteneur. Cela est dû non seulement à l'économie d'échelle du fait que les marchandises sont transportées en gros volume mais aussi au fait que les opérations de manutention coûtent moins cher car leur débarquement ne nécessite pas l'utilisation d'équipements coûteux. La valeur de la marchandise transportée par ce mode de transport est en général faible.

Le coût total de la logistique d'une marchandise arrivée en conteneur et dépotée au port est moins cher que la marchandise transportée en conteneur jusqu'à destination. Cela est essentiellement dû au tarif routier qui est moins cher à la tonne en conventionnel qu'en conteneur.

Quel que soit le mode de transport, le coût du transport compte pour plus de 50% du total des coûts logistiques et financiers.

Les coûts financiers liés au retard pèsent entre 8 et 13% du montant total.

Pour des facilités d'analyse et de comparaison, le total des coûts est présenté pour chaque corridor en Fcfa par tonne. Les fonds de garanties (0.25% sur le corridor Dakar-Bamako et 0.5% sur le corridor Abidjan -Dakar) sont aussi présentés à part.

Axe Abidjan - Bamako :

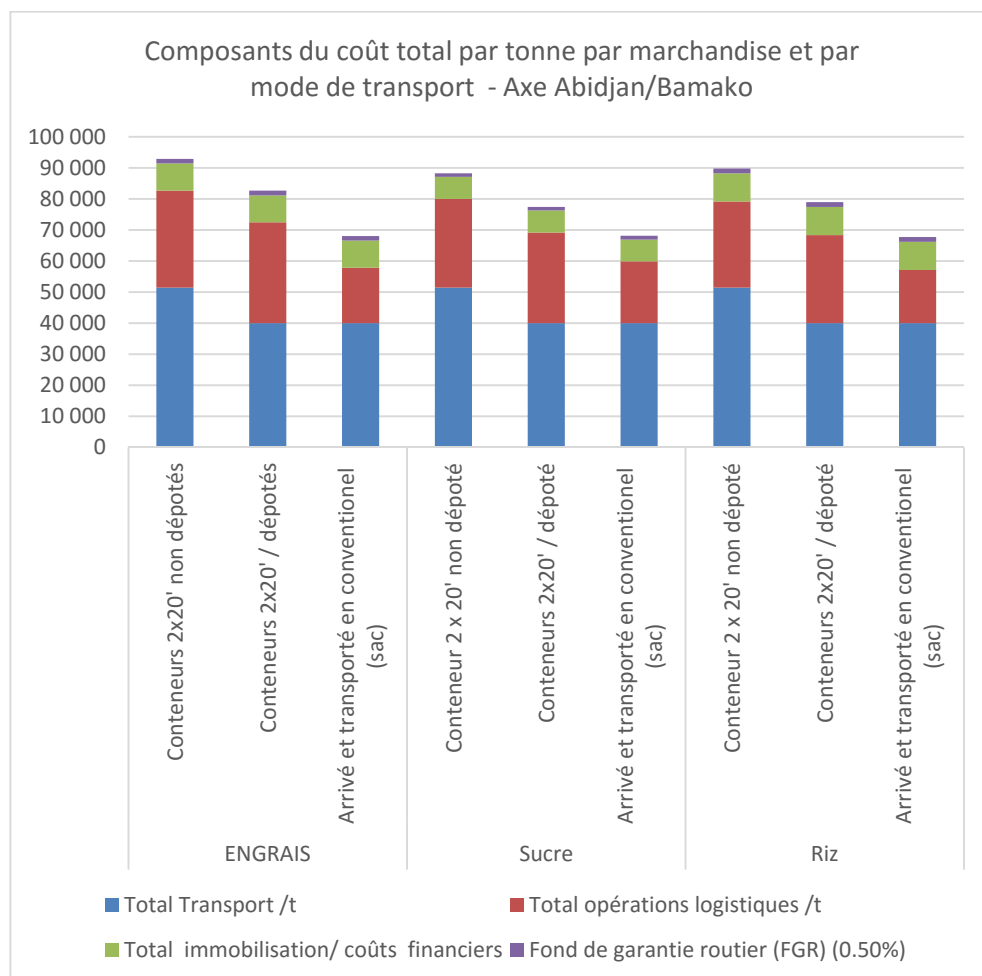
Les taxes de port et la manutention du port d'Abidjan sont basées sur le type de marchandise. Ainsi les produits alimentaires sont moins taxés que les autres produits.

Le Total des coûts varie entre 68 000 FCFA/t et 92 800 FCFA/t. Les coûts les plus chers étant supportés par l'engrais, puis le riz et enfin le sucre.

Si les coûts des opérations logistiques sont légèrement plus chers que sur le corridor Dakar -Bamako, les coûts de transport et le coût des temps des opérations sont moins chers sur le corridor Abidjan-Bamako. Les coûts totaux étant équivalents sur les deux corridors.

La Figure 15 et le Tableau 27 ci-après, présentent les résultats du total des coûts logistiques par tonne pour de l'engrais, du sucre et du riz arrivant au port d'Abidjan et à destination de Bamako (i) en conteneurs (2 x 20') non dépotés, (ii) en conteneurs (2 x 20') dépotés dans le port et transportés en sac, (iii) arrivés en conventionnel et transportés en sac vers la destination finale.

Figure 16 : Composants du coût total par tonne par marchandise et par mode de transport - Axe Abidjan/Bamako



Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 27 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Abidjan-Bamako (route)

	ENGRAIS			SUCRE			RIZ		
	Conteneurs 2x20' non dépotés	Conteneurs 2x20' / dépotés	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépoté	Conteneurs 2x20' / dépoté	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépoté	Conteneurs 2x20' / dépoté	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)
Total Transport /t	51 364	40 000	40 000	51 364	40 000	40 000	51 364	40 000	40 000
Total opérations logistiques /t	31 291	32 400	17 831	28 644	29 184	19 849	27 746	28 286	17 077
Total immobilisation/ coûts financiers	8 724	8 724	8 724	7 021	7 021	7 021	9 048	9 048	9 048
Fond de garantie routier (FGR) (0.50%)	1 485	1 485	1 485	1 195	1 195	1 195	1 540	1 540	1 540
Grand Total coût Fcfa par tonne	92 864	82 610	68 040	88 223	77 400	68 065	89 697	78 874	67 664
Grand Total coût en Fcfa par tonne sans FGR	91 379	81 125	66 555	87 028	76 205	66 870	88 157	77 334	66 124

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Axe Dakar - Bamako :

Le total des coûts pour les marchandises étudiées varie entre 67 000 et 91 000 FCFA/t par la route et entre 73 000 et 96 000 FCFA/t par le train.

Le total des coûts par la route est équivalent à ceux calculés sur le corridor Abidjan- Dakar.

Les coûts par le train sur l'axe Dakar - Bamako sont en moyenne entre 5 et 9% plus chers que ceux de la route sur ce même corridor. En effet malgré le fait que les coûts logistiques (pas de passage frontières, pas de fond de garantie..) et les coûts liés aux temps et retards soient moindres, le coût de transport par le train (qui est plus cher d'environ 20%) grève largement ces avantages.

La Figure suivante montre le coût total par tonne, par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar - Bamako (route et rail)

Les Tableaux ci-après présentent la compilation des différentes composantes du coût total de passage des marchandises étudiées sur le corridor Dakar-Bamako par la route et par le rail.

Figure 17: Composantes du coût total par tonne, par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (route et rail) -

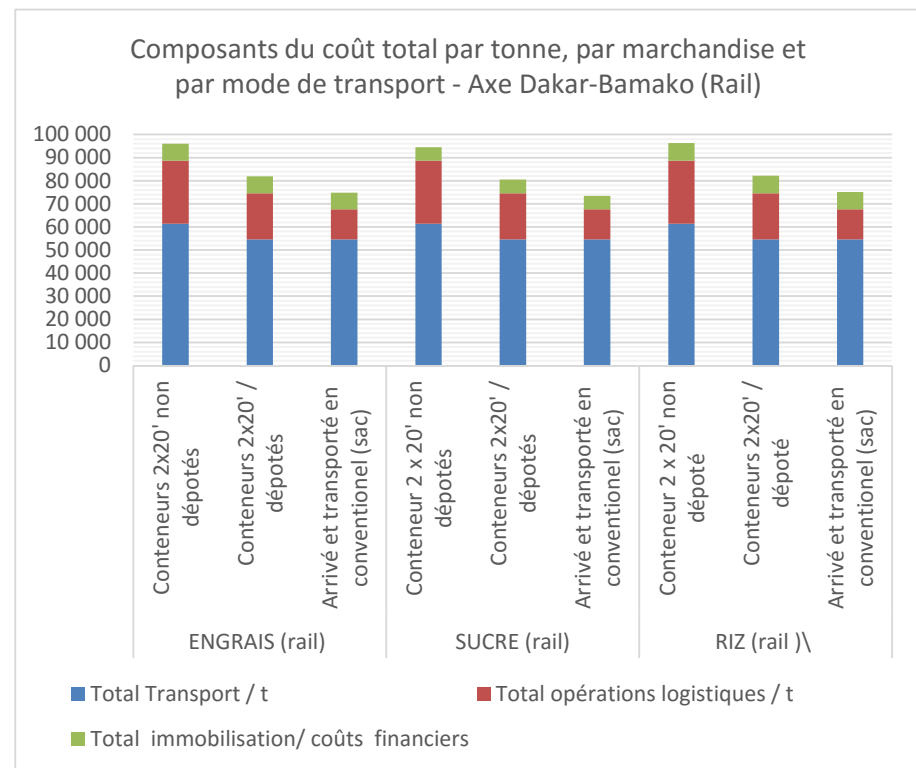
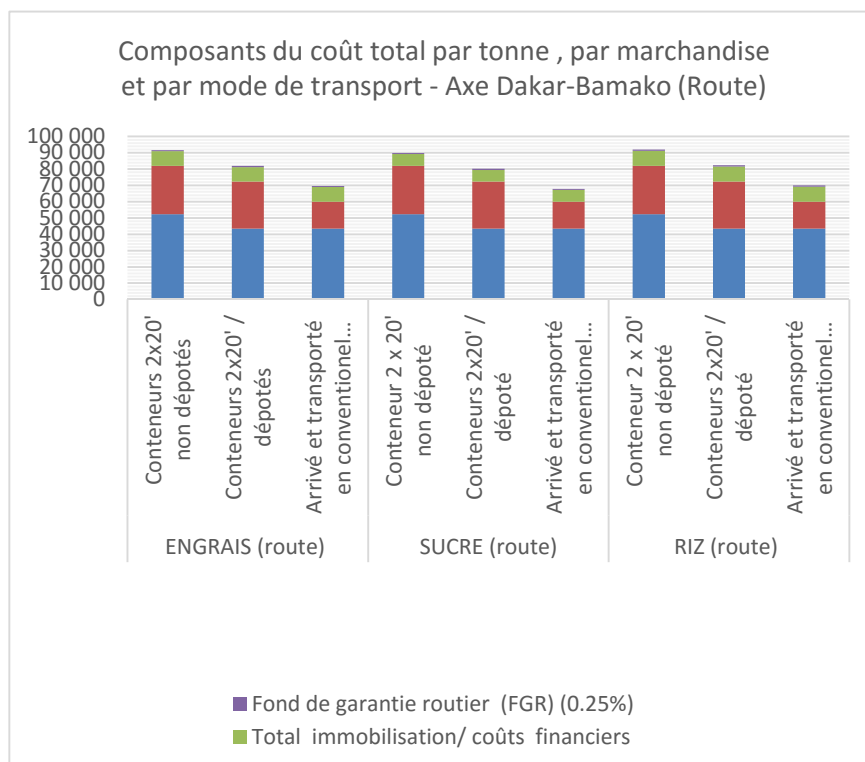


Tableau 28 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (route)

	ENGRAIS (route)			SUCRE (route)			RIZ (route)		
	Conteneurs 2x20' non dépotés	Conteneurs 2x20' / dépotés	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépoté	Conteneurs 2x20' / dépoté	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépoté	Conteneurs 2x20' / dépoté	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)
Total Transport /t	52 273	43 409	43 450	52 273	43 409	43 450	52 273	43 409	43 450
Total opérations logistiques /t	29 689	28 893	16 483	29 689	28 893	16 483	29 689	28 893	16 483
Total immobilisation/ coûts financiers	9 015	9 015	9 015	7 254	7 254	7 254	9 349	9 349	9 349
Fond de garantie routier (FGR) (0.25%)	743	743	743	598	598	598	770	770	770
Grand Total coût par tonne	90 976	81 317	68 947	89 216	79 557	67 187	91 310	81 651	69 281
Sans FGR	90 234	80 575	68 205	88 618	78 959	66 589	90 540	80 881	68 511

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 29 : Total de l'ensemble des coûts par marchandise et par mode de transport sur l'axe Dakar-Bamako (rail)

détails coûts Dkr/ Bam	ENGRAIS (rail)			SUCRE (rail)			RIZ (rail)		
	Conteneurs 2x20' non dépotés	Conteneurs 2x20' / dépotés	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépotés	Conteneurs 2x20' / dépotés	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)	Conteneur 2 x 20' non dépotés	Conteneurs 2x20' / dépotés	Arrivé et transporté en conventionnel (sac)
Total Transport / t	61 364	54 625	54 625	61 364	54 625	54 625	61 364	54 625	54 625
Total opérations logistiques / t	27 348	19 961	12 952	27 348	19 961	12 952	27 348	19 961	12 952
Total immobilisation/ coûts financiers	7 299	7 299	7 299	5 874	5 874	5 874	7 569	7 569	7 569
Grand Total coût par tonne	96 010	81 885	74 875	94 585	80 460	73 450	96 280	82 155	75 146

Source : calcul du consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

6.2.5 Conclusions sur les coûts et les délais à l'importation

Le total des coûts logistiques et financiers sur la route sont équivalents sur les deux corridors étudiés.

Les coûts varient entre 67 000 et 92 000 FCFA/t sur les deux corridors. L'engrais est la denrée qui coûte le plus cher, suivie du riz et du sucre. Ceci est non seulement dû au fait que le port d'Abidjan taxe plus fortement les produits non agricoles que les produits agricoles mais aussi à la valeur élevée de cette denrée (les coûts du temps et retards sont basés sur cette valeur).

Le corridor Abidjan -Bamako est plus rapide que le corridor Dakar- Bamako mais, les coûts des opérations logistiques y sont légèrement plus chers annihilant ainsi cet avantage.

Le coût de transport du train qui est de plus de 20% plus cher que celui de la route annihile l'avantage de ce type de transport qui est caractérisé par des coûts logistiques et de temps de près de 15% moins cher par rapport à la route.

7. Détails des coûts, des temps et des délais des chaînes logistiques à l'exportation

Comme à l'importation, les coûts se décomposent en coûts du temps et des retards et en coûts des opérations.

Les marchandises étudiées dans ce chapitre sont les fruits secs et les mangues.

Le transport de la mangue étudiée sur l'axe Bamako - Abidjan est une chaîne logistique très professionnelle du fait de la nature de la marchandise qui est une denrée périssable et du fait de son transport particulier par conteneur frigo. **C'est un exemple d'une bonne gestion de la chaîne logistique** ce qui explique une meilleure performance au niveau du temps de passage de la marchandise sur ce corridor.

Pour des soucis de comparaison des corridors nous avons décidé de présenter les détails des coûts d'exportation des fruits secs sur les deux corridors.

Au départ de Bamako, l'axe Abidjan - Bamako est caractérisé par le fait que la marchandise peut emprunter directement la route pour rejoindre Abidjan ou emprunter le train à mi-chemin au niveau de Ferkessédougou. Les deux options sont utilisées pour le transport de la mangue.

Sur L'axe Bamako -Dakar les résultats prennent en compte le transport par la route et par le train.

7.1 Détails du temps et des retards

Le temps de passage des marchandises est globalement plus long par le rail que par la route mais avec il est vrai moins d'incertitude pour le chargeur.

Sur l'axe Bamako - Abidjan, pour le transport de la mangue en conteneur frigo le temps de passage de cette marchandise est globalement moins long avec une moyenne de 3.3 jours contre une moyenne de 7.4 jours pour le transport de fruit sec sur ce même corridor. Cette différence est expliquée ici uniquement par le fait que la mangue nécessite une logistique très professionnelle guidée par le temps du fait de la nature de son transport.

Ainsi, les déclarations en Douanes sont anticipées et le transport est fait par des camions en excellent état. Dans les deux cas (route, route-rail) les délais d'attente le long de la chaîne de transport sont réduits au minimal.

Sur l'axe Bamako-Dakar, le rail est légèrement (6.6 jours en moyenne) plus long que la route (6.2 jours). Cela est dû au retard que peut prendre le chargement de la marchandise sur les wagons et la priorité à l'export du coton pendant la saison.

7.1.1 Détails des temps et retards sur l'Axe Bamako - Dakar

Le temps total moyen pour les deux modes de transports est de 6 jours. Le temps de trajet est plus long pour le train quand on le compare au temps de trajet du camion mais le temps passé aux frontières temps à annihiler ce petit avantage.

Les Tableaux 30 et 31 suivants détaillent les estimations des temps des différentes étapes passées par la marchandise, par type de transport sur l'axe Bamako- Dakar.

Tableau 30 : Détail des estimations des temps à l'export (fruits secs) par route sur l'axe Bamako-Dakar

Temps / route Bamako-Dakar	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart Type
Départ	0.1	0.2	0.3	0.1
Camionnage	2.8	3.3	3.8	0.5
Frontières	0.2	0.7	1.3	0.6
Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	1.1	2.0	3.0	1.0

Total (en jours)	4.2	6.2	8.3	2.1
-------------------------	------------	------------	------------	------------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 31 : Détail des estimations des temps à l'export (fruits secs) par rail sur l'axe Bamako-Dakar

Temps / rail / Bamako-Dakar	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart Type
Départ	0.2	0.3	0.4	0.1
Train	2.6	4.3	6.0	1.7
Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	1.1	2.0	3.0	1.0

Total (en jours)	3.8	6.6	9.4	2.8
-------------------------	------------	------------	------------	------------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

7.1.2 Détails des temps et retards sur l'Axe Bamako - Abidjan

Au niveau du trajet par la route on observe une différence de 4 jours entre le temps mis par les fruits secs et le temps mis par les mangues pour atteindre Abidjan. Comme expliqué plus haut, le transport de la mangue de par sa nature est très professionnel. Ainsi, le temps passé par le camion sur la route est minimisé et le temps passé à l'arrivée avant de rentrer dans le terminal est seulement de quelques heures car les déclarations en douane sont faites par anticipation pour minimiser un temps d'attente qui peut être grandement préjudiciable au produit.

Le temps estimé de camionnage pour les fruits secs est aussi plus important du fait de l'éventuel arrêt aux frontières en cas d'arrivées pendant les heures de fermeture et aussi une plus longue attente aux frontières respectives.

Le temps moyen estimé par le trajet route/rail pour la mangue est légèrement plus important (de quelques heures) que le temps moyen par la route. Ce mode de transport est privilégié par le fait que les camions utilisés partent de la plateforme logistique de Ferkessedougou avec des conteneurs vides pour les ramener pleins en un temps minimal. Ils peuvent faire ainsi plus de rotations et mettre plus vite des conteneurs à disposition des chargeurs.

Les Tableaux 32 et 33 suivants détaillent les estimations de temps des différentes étapes de la chaîne logistique à l'exportation pour les fruits secs et la mangue par voie routière. Le Tableau 33 détaille les mêmes estimations pour le transport de la mangue en conteneur frigo par voir routière et ferroviaire.

Tableau 32 : Détail des estimations des temps à l'export de fruits secs par la route sur l'axe Bamako-Abidjan

Temps / route / BAM-ABJ	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart Type
Temps au départ	0.1	0.2	0.3	0.1
Transport par camion	3.0	3.5	4.0	0.5
Temps aux frontières	1.0	1.5	2.0	0.5

Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	1.1	2.0	3.0	1.0
---	-----	-----	-----	-----

Total (en jours)	5.2	7.4	9.3	2
-------------------------	------------	------------	------------	----------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 33 : Détail des estimations des temps à l'export de la mangue par la route sur l'axe Bamako-Abidjan

Temps / route /Bamako-Abidjan	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart Type
Temps au départ	0.1	0.1	0.2	0.5
Transport par camion	2.0	2.5	3.0	0.5
Temps aux frontières	0.2	0.5	0.9	0.4
Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	0.1	0.1	0.2	0.1

Total (en jours)	2.3	3.3	4.2	0.95
-------------------------	------------	------------	------------	-------------

So Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 34 : Détail des estimations des temps à l'export de la mangue par la route/ rail sur l'axe Bamako-Abidjan

Temps / route-rail / Bamako-Abidjan	Minimum	Moyenne	Maximum	Ecart Type
Temps au départ	0.1	0.1	0.2	0.5
Transport par camion	2.0	3.0	4.0	1.0
Temps aux frontières	0.2	0.5	0.9	0.3
Temps des formalités à l'arrivée- déchargement	0.1	0.1	0.1	1.7

Total (en jours)	2.3	3.8	5.2	1.45
-------------------------	------------	------------	------------	-------------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

7.2 Détails des coûts logistiques

Les coûts logistiques se composent des coûts opérationnels et des coûts financiers du temps et des retards.

7.2.1 Les coûts opérationnels

Les coûts opérationnels sont la somme des coûts formels et informels de chaque étape de la chaîne logistique.

Ainsi, le coût moyen des opérations logistiques pour un même produit est plus élevé sur le corridor Bamako-Abidjan avec un coût de 75 306 FCFA/t contre 68 083 FCFA/t sur le corridor Bamako-Dakar. Ceci s'explique par un coût des opérations plus important sur l'axe Bamako-Abidjan (28 000 FCFA/t contre 20 346 FCFA/t) et des coûts informels (10 000 FCFA/t contre 5 667 FCFA/t).

Les coûts opérationnels à l'exportation sur l'Axe Bamako - Dakar :

Les coûts des opérations par le rail sont plus élevés du fait du coût du transport qui est 30% plus cher comparé à la route avec 35 500 FCFA/t par le rail contre 26 000 FCFA/t par la route.

Tableau 35 : Détails des coûts des opérations logistiques export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Dakar (par route)

Bamako/ Dakar (route) Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts camionnage	22 000	26 000	30 000
Coûts des opérations formels	16 033	20 346	24 658
Coûts informels	4 000	5 667	7 333
Coûts du port	16 071	16 071	16 071
Total coûts des opérations logistiques (formels et informels) en Fcfa / tonne	58 104	68 083	78 062

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 36 : Détails des coûts des opérations export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Dakar (par rail)

Bamako/ Dakar (rail) Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts fret train	30 146	35 500	40 854
Coûts des opérations	17 937	22 500	27 062
Coûts du port	16 071	16 071	16 071
Total coûts des opérations logistiques (formels et informels) en Fcfa / tonne	64 154	74 071	83 987

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Les coûts opérationnels à l'exportation sur l'Axe Bamako-Abidjan :

Les coûts opérationnels pour le transport de fruits secs sur l'axe Bamako-Dakar sont relativement élevés (28 909 FCFA/t) comparé au même type de coût sur l'axe Bamako-Dakar (20 346 FCFA/t). Cette différence s'explique principalement par le fait qu'il existe à Pogo (frontière de la Côte d'Ivoire) une escorte « obligatoire » organisée par des personnes privées qui disent assurer la sécurité de la marchandise tout le long du trajet.

Les frais informels, également élevés, seraient des frais concernant les barrières des autorités tout le long du corridor.

Au niveau de la mangue, le coût des opérations est largement plus élevé (entre 147 000 et 153 000 FCFA/t) du fait du coût du transport spécialisé et de la logistique particulière.

Tableau 37 : Détails des coûts des opérations export (fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (par la route)

Bamako/Abidjan Coûts des opérations en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts camionnage /t	15 000	17 500	20 000
Coûts des opérations en Douane et logistique formelles /t	26 763	28 909	31 055
Coûts informels /t	10 000	10 000	10 000
Coûts du port/t	18 897	18 897	18 897
Coûts total des opérations Fcfa / T	70 660	75 306	79 951

Source : calcul du consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 38 : Détails des coûts des opérations export sur l'axe Bamako-Abidjan (Mangue, par la route)

Bamako/Abidjan (route) en Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts camionnage /t	95 238	95 238	95 238
Coûts des opérations Douane & logistique formels / informels /t	39 143	41 905	44 667
Coûts du port	10 134	10 134	10 134
Total coûts des opérations logistiques (formels et informels) en Fcfa / tonne	144 515	147 277	150 039

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 39 : Détails des coûts des opérations export sur l'axe Bamako-Abidjan (par route, rail)

Bamako/Abidjan (route, rail) en Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts camionnage /t	110 714	110 714	110 714
Coûts des opérations Douane formels /informels par tonne	30 892	32 678	34 464
Coûts du port	10 110	10 110	10 110

Total coûts des opérations logistiques (formels et informels) en Fcfa / tonne	151 716	153 502	155 288
--	----------------	----------------	----------------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

7.2.2 Les coûts du temps et retards

Les coûts de temps et de retards sont basés le temps mais aussi sur la valeur de la marchandise.

Les coûts du temps et retards sur l'axe Bamako -Dakar :

Les coûts moyens du temps total (temps et retard) sont globalement les mêmes que ce soit un transport par la route ou par le train du fait que les estimations de temps et retard sont les même.

Tableau 40 : Détails des coûts des temps et retards export sur l'axe Bamako-Dakar (par route)

Bamako-Dakar (route) en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts temps/t	1 680	2 487	3 294
Coûts retard / t	838	838	838
Coût total du temps et retard en Fcfa / tonne	2 518	3 325	4 132

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 41 : Détails des coûts des temps et retards export sur l'axe Bamako-Dakar (par rail)

Bamako-Dakar (rail) en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts temps/t	1 530	2 645	3 759
Coûts retard / t	1 118	1 118	1 118
Coût total du temps et retard en Fcfa / tonne	2 648	3 763	4 877

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Les coûts du temps et retards sur l'axe Abidjan-Bamako :

Les coûts du temps et retards sont, sans surprise, plus élevés pour les fruits secs que pour les mangues du fait du temps plus important que mettent les fruits secs pour arriver à Abidjan.

Tableau 42 : Détails des coûts des temps et retards export (pour les fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (par route)

Bamako-Abidjan (route) en Fcfa/t	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts temps/t	2 069	2 971	3 693
Coûts retard / t	798	798	798
Total Coûts du temps et retard Fcfa / t	2 868	3 769	4 491

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 43 : Détails des coûts des temps et retards export (pour la mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (par route)

Bamako - Abidjan (route) en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts temps/t	1 370	1 920	2 471
Coûts retard / t	558	558	558
Total Coûts du temps et retard en Fcfa / tonne	1 928	2 478	3 028

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 44: Détails des coûts des temps et retards export (pour la mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (par rail, route)

Bamako-Abidjan (rail) en Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts temps/t	1,370	2,202	3,033
Coûts retard / t	851	851	851
Total Coûts du temps et retard en Fcfa / tonne	2,221	3,053	3,885

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

7.2.3 Total des coûts logistiques et de temps et des retards

Les coûts totaux sur l'axe Bamako-Dakar pour une exportation de fruits secs varient entre 71 408 FCFA/t par voie routière et 77 833 FCFA/t par voie ferroviaire. Les coûts totaux pour le même produit sont estimés à 59 000 FCFA/t sur l'axe Bamako-Abidjan. Cette différence de 30% s'explique principalement par le faible coût du transport sur l'axe Bamako - Abidjan où la plupart des camions rejoignent Abidjan à vide et donc offrent un prix attractif aux exportations vers cette destination.

Les taux pour le transport de la mangue sur l'axe Bamako-Abidjan sont beaucoup plus élevés puisqu'ils atteignent en moyenne un coût situé entre 149 000 et 156 000 FCFA/t. Là encore les coûts élevés de transport et de positionnement des conteneurs frigo expliquent ces différences.

Total des coûts sur l'axe Bamako -Dakar :

Le total des coûts par voie ferrée est de 9% plus élevé que le coût moyen par voie routière, essentiellement du fait du coût du transport qui est plus élevé (35 500 FCFA/t contre 26 000 FCFA/t).

Tableau 45 : Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation sur l'axe Bamako-Dakar (route)

Bamako-Dakar (route) en Fcfa/ tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts total des opérations logistiques	58 104	68 083	78 062
Coût total du temps et retard en Fcfa / tonne	2 518	3 325	4 132
Total des Coûts logistiques et de temps/retards en Fcfa/tonne	60 622	71 408	82 194

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 46 : Total des coûts logistiques et de temps à l'export sur l'axe Bamako-Dakar (rail)

Bamako-Dakar (rail) en Fcfa/ tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts total des opérations logistiques	64 154	74 071	83 987
Coût total du temps et retard en Fcfa / tonne	2 648	3 763	4 877

Coûts Total en Fcfa/tonne	66 802	77 833	88 864
----------------------------------	---------------	---------------	---------------

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Total des coûts sur l'axe Bamako- Abidjan :

Le total des coûts logistiques pour des produits secs est bien moins élevé (79 075 FCFA/t) que le total des coûts pour des marchandises comme la mangue (149 755 FCFA/t) qui demande non seulement des équipements spéciaux mais aussi une coordination logistique très professionnelle.

Le coût des opérations logistiques pour l'exportation de fruits secs est plus élevé, notamment parce que les camions doivent s'acquitter d'une escorte « obligatoire », qui semble être organisée par des privés.

Les tableaux ci-après détaillent le total des coûts logistiques et de temps à l'exportation pour les fruits secs et les mangues sur le corridor Bamako-Abidjan.

Tableau 47 : Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation (fruits secs) sur l'axe Bamako-Abidjan (route)

Bamako – Abidjan (rail/route) en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts total des opérations logistiques	70 660	75 306	79 951
Coûts du temps	2 868	3 769	4 491
Coût Total Fcfa /par tonne	73 527	79 075	84 443

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 48: Total des coûts logistiques et de temps à l'exportation (Mangue) sur l'axe Bamako-Abidjan (route)

Bamako - Abidjan (rail/route) en Fcfa / tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts total des opérations logistiques	144 515	147 277	150 039
Coûts du temps	1 928	2 478	3 028
Coût Total Fcfa /par tonne	146 442	149 755	153 067

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

Tableau 49 : Total des coûts logistiques et de temps à l'export sur l'axe Bamako-Abidjan (route, rail)

Bamako-Abidjan (route, rail) en Fcfa/tonne	Minimum	Moyenne	Maximum
Coûts total des opérations logistiques	151 716	153 502	155 288
Coûts du temps	2 221	3 053	3885
Coût Total Fcfa /par tonne	153 937	156 555	159 172

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

8. Comparaison avec une chaîne logistique en Europe

Le terme *logistique* est apparu avec précision à la suite de la guerre de 1870, elle était considérée comme « une partie de l'art militaire qui a pour objet l'étude des voies et moyens pour amener le plus promptement possible les troupes mobilisées avec leur matériel, leur convoi, des camps et des lieux de garnison ». Les grandes entreprises se sont ensuite approprié le concept au cours du XX^{ième} siècle.

Depuis les années 1960, les chaînes logistiques en Europe ont beaucoup évolué pour devenir de plus en plus stratégiques. On peut citer par exemple deux ouvrages de références, *Les nouvelles Tendances de la logistique en Europe* (CEMT, 1996) et *Logistique intégrée avancée pour le transport de marchandises* (OCDE, 1996) qui présentent les grandes tendances actuelles

en matière de logistique. Aujourd'hui les chaînes logistiques en Europe sont notamment marquées par :

- Le « juste - à temps » : qui vise à réduire les stocks en augmentant la fréquence des livraisons, et donc le trafic routier. L'augmentation de la rotation des stocks diminue les coûts ;
- La centralisation des structures de distribution et l'intégration sur la chaîne : en réduisant le nombre d'opérateurs sur la chaîne logistique et en intégrant une partie des étapes au processus de distribution, une même entreprise intègre aujourd'hui la production, le conditionnement, le transport, la distribution ;
- La libre circulation des marchandises en Europe a aussi permis d'améliorer les chaînes logistiques, par exemple avec l'utilisation de la convention TIR.

Après plusieurs interviews nous avons pu comparer les coûts des principales étapes de la logistique pour des conteneurs à l'import passant par le port de Marseille/ Fos sur mer pour se rendre par camion à Amsterdam (1200 km) et des conteneurs passant par le port d'Abidjan ou de Dakar avec pour destination finale Bamako (environ 1200 km).

Le temps pour arriver à destination en Europe est évalué au maximum à 7 jours ce qui est proche du minimum de jours observés sur l'axe Abidjan-Bamako (8 jours). Les moyennes de temps sont par contre extrêmement élevées si on les compare avec la destination Européenne.

Fos sur Mer- Amsterdam	Dakar-Bamako	Abidjan- Bamako
entre 5 et 7 jours	minimum de 10 jours avec une moyenne de 23 jours	minimum de 8 jours avec une moyenne de 21 jours

Toute proportion gardée, l'analyse des coûts obtenus (Tableau 49) montre que le total des coûts logistiques est d'environ 60% plus cher sur les corridors Abidjan-Bamako et Dakar-Bamako (2 600 000 FCFA/40') que sur la même distance kilométrique en Europe (FcfA 1 584 000/ 40').

Si la manutention au niveau des ports et les frais de compagnies maritimes sont plus ou moins équivalents, il en ressort que les taux de transport (qui compte en moyenne entre 50 % et 63% du prix total) sont environ 50% moins cher en France que les taux pratiqués en Côte d'Ivoire et au Sénégal.

Tableau 50 : Tableau de comparaison des différents coûts de la chaîne logistique (FCFA)

		Marseille	Abidjan	Dakar
THC (Manutention)	20'	150 870	70 000	121 000
	40'	150 870	140 000	140 000
Frais de compagnie maritime	20'	59 057	72 500	29 500

	40'	59 057	97 500	29 500
--	-----	--------	--------	--------

coûts de transport (1200 km)	20'	680 000	1 350 000	1 350 000
	40'	875 000	1 650 000	1 650 000

coûts des opérations Logistiques et de la douane	20'	500 000	495 000	626 000
	40'	500 000	715 000	776 000

Total	20'	1 389 927	1 987 500	2 126 500
	40'	1 584 927	2 602 500	2 595 500

Source : calcul du consultant sur la base des résultats d'enquêtes et d'interviews et des tarifs des différents acteurs

9. Réductions potentielles des coûts de transport et de la logistique

S'il est plus difficile de réduire les coûts logistiques résultant de coûts officiels (Port, manutention, Douane.) il est possible de réduire le temps des opérations et des retards par une meilleure organisation du travail du transitaire et du temps de transport.

Nous avons trouvé des économies potentielles qui vont de 3 à 9% selon les axes et les corridors.

Le tableau ci-dessous nous montre la part (en %) d'économie possible pour les marchandises étudiées, telle que le riz à l'importation (arrivé en conteneur, dépoté puis transporté en sac vers la destination finale) et les fruits secs à l'exportation.

Tableau 51 : Economie potentielle par corridor pour le riz (arrivé en conteneur et dépoté) et les fruits secs

	Axe	Marchandise	Coûts par tonne	Économie potentielle par tonne	% Economie	Économie potentielle par Camion (44t)
Importation	Dakar/Bamako (route)	riz	80 691	6 804	8%	299 382
	Abidjan-Bamako	riz	78 874	2 253	3%	99 134
Exportation	Bamako-Dakar	fruit sec	71 408	6 120	9%	269 268
	Bamako-Abidjan	fruit sec	79 075	5 838	7%	256 888

Source : calcul du consultant sur la base des tarifs des différents acteurs

Les tableaux suivants détaillent les économies qu'il serait possible de faire sur les deux corridors.

9.1 Axe Dakar-Bamako

Les économies potentielles qui peuvent être réalisées sur ce corridor pour un camion de riz s'élèvent à 299 382 FCFA/camion, soit un montant de 6 804 FCFA/t pour un camion de 44 tonnes. Elles se détaillent comme suit :

Tableau 52 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Dakar-Bamako

Actions proposées corridor Dakar/ Bamako	Economie Fcfa par camion	Personnes impliquées	Commentaires
Réduction des temps de séjour moyen au port de Dakar de 13 jours à 6 jours soit une réduction de 7 jours	109 827	Importateurs / Transitaires	Ici nous prenons le cas du riz. Pour l'engrais la réduction serait de Fcfa 105 905/ camion et Fcfa 85 223 / camion pour le sucre
Suppression de l'escorte physique et de son coût au Sénégal (remplacement par le suivi électronique)	75 000	Douane /Chambre de commerce du Sénégal	En tant que Garant /Caution Nationale, le CCIAD devrait être en charge avec l'accord ou le partenariat de la Douane, de la mise en place et gestion du suivi électronique des camions
Diminution de la pose de la balise pour le mettre au niveau du prix payé en Côte d'Ivoire : de Fcfa 70 000 à Fcfa 12500 soit une économie de Fcfa 57 500 / camion	57 500	Douane /Chambre de commerce du Sénégal	En Côte d'Ivoire la pose de la Balise GPS a un cout de Fcfa 12 500/ camion, au Ghana elle est de USD 50
Réduction des temps de transport de 6.7 jours à 4.7 jours (y compris diminution de passage en Douane) avec 7 jours maximum	44 555	Importateurs, transporteurs, transitaire, Douanes	Cas d'économie pour le sucre. Engrais : Fcfa 43963/ camion & Riz : Fcfa 44555/ Camion. Harmonisation et interconnexion des Douanes
Suppression du carnet physique TRIE	12 500	Chambre de commerce du Mali / Chambre de Commerce de Dakar	D'après les accords de janvier 2011 les recettes des carnets TRIE seront à distribuer pour 1/3 à la CCIAD et 2/3 à la CCM

Total / Camion	299 382
-----------------------	----------------

Source : calcul du consultant

9.2 Axe Bamako / Dakar

Sur cet axe, le montant qu'il serait possible d'économiser serait de 183 592 FCFA/camion. Soit un montant de 6 119 FCFA/t pour un camion de 30 tonnes.

Tableau 53 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Bamako Dakar

Actions proposées corridor Bamako/Dakar	Economie Fcfa par camion	Personnes impliquées	Commentaires
Réduire le temps d'attente de déclaration export au port de 1 jour	3 592	Transitaires, Douane	Meilleure coordination entre transitaires et aussi les importateurs
Elimination de la Location de conteneur 2 x 20'	180 000	Compagnies maritime	Cette location est inexistante pour les conteneurs à l'export dans tous les autres ports de la sous-région

Total / Camion	183 592
-----------------------	----------------

Source : calcul du consultant

9.3 Axe Abidjan / Bamako

Sur cet axe, le montant qu'il serait possible d'économiser serait de 99 134 FCFA/camion. Soit un montant de 2 007 FCFA/t pour un camion de 30 tonnes.

Tableau 54 : Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Abidjan-Bamako

Actions proposées corridor Abidjan / Bamako	Economie Fcfa par camion	Personnes impliquées	Commentaires
Réduction des temps de séjour au port d'Abidjan de 11 jours à 6 jours soit une réduction de 5 jours	55 693	Importateurs / Transitaires	Ici nous prenons le cas du riz (en conteneur)
Réduction des temps de transport de 6.4 jours à 4.4 jours	43 441	Transporteurs, Transitaires, importateurs, Douanes	Harmonisation et interconnexion des Douanes

Total / Camion	99 134
-----------------------	---------------

Source : calcul du consultant

9.4 Axe Bamako / Abidjan

Sur cet axe, le montant qu'il serait possible d'économiser serait de 175 151 FCFA/camion. Soit un montant de 5 830 FCFA/t pour un camion de 30 tonnes.

Tableau 55: Détails des Economies potentielles par camion sur l'axe Bamako-Abidjan

Actions proposées corridor Bamako/Abidjan	Economie Fcf par camion	Personnes impliquées	Commentaires
Eliminer l'escorte informelle des camions au poste frontière de Pogo	150 000	Transitaires / Douanes / Autres autorités / Chambre de commerce	remplacer cette "escorte" par les balises GPS déjà présentes au poste frontière
Eliminer les temps d'attente des camions avant l'entrée du port de 1 jour, l'accès au terminal étant conditionné par une déclaration export validée en Douane.	16 168	Transitaires, Douanes, autorités portuaires	Une meilleure coordination du transitaire de départ et d'arrivée permettrait une pré-déclaration export au port d'Abidjan et donc une entrée directe au Terminal à conteneur. La congestion des camions dans la zone portuaire peut aussi être incriminée.
Réduire les temps d'attentes moyens aux frontières de 1.5 jours à 1 jour	8 983	Transitaires, Douanes, transporteur	élimination de l'escorte informelle, interconnexions des Douanes

Total / Camion	175 151
-----------------------	----------------

Source : calcul du consultant

10. Recommandations et Plan d'Actions

Un des objectifs de l'étude était de faire des recommandations sur des actions à mener à fort impact sur les coûts et délais.

Les paragraphes suivants présentent les recommandations du Consultant, avec, pour chaque recommandation : (i) l'objectif, (ii) la description, (iii) les activités à mener.

Ces recommandations sont ensuite utilisées pour présenter le Plan d'Actions prioritaires proposé sur les deux corridors étudiés. Pour chacune des actions proposées, les acteurs et/ou structures responsables ont été identifiés.

10.1 Réduction des temps de séjour aux Ports de Dakar et Abidjan

Objectif :

Réduire la part du séjour au port dans le temps total de transport sur les deux corridors

Description :

De nombreux investissements ont été réalisés par les ports (modernisation des équipements, Terminaux à conteneurs neufs...) et par les Douanes (systèmes informatiques..) pour améliorer leurs performances et réduire potentiellement les temps de séjour des marchandises aux ports. Il apparaît que ces efforts n'ont pas vraiment profité à la majorité des marchandises en transit puisque leur temps de séjour moyen dans les deux ports de Dakar et d'Abidjan dépasse 12 jours contre 3 à 5 jours pour les marchandises à destination des pays portuaires.

L'étude a montré que les opérations documentaires et douanières n'ont pas un impact significatif sur la durée de séjour prolongée au port. En revanche, les causes invoquées par les opérateurs semblent toutes converger vers une meilleure circulation de l'information et une meilleure anticipation des moyens de transport et des coûts de la part des importateurs et des transitaires. Les problèmes principaux rencontrés par ces derniers portent sur la transmission des documents originaux permettant de libérer la marchandise, ainsi que des fonds nécessaires au paiement des droits. Ce problème touche la majorité des opérateurs de moyenne et petite taille qui manquent d'organisation et de trésorerie à court terme.

Une réduction du temps de séjour au port, callée à celle du temps de séjour des marchandises à destination des pays côtiers de 12 à 5 jours, pourrait entraîner une réduction de 143 000 FCFA par camion pour de l'engrais soit une réduction de 3 200 FCFA/t.

Activités :

La réduction des temps de séjour aux ports porte surtout sur une meilleure information et une meilleure organisation des transitaires et des importateurs. C'est une problématique complexe puisqu'elle fait référence à la relation entre les acteurs et leur capacité d'anticipation.

- Organiser un groupe de travail comprenant les associations de transitaires, les conseils des chargeurs, les chambres de commerce et les importateurs pour réfléchir à une meilleure circulation de l'information entre les importateurs et les transitaires. Ce panel pourrait aussi accueillir la Douane et les ports ;
- Créer un site internet du CMC avec possibilité de recherche des dates d'arrivée des navires aux ports d'Abidjan et de Dakar ;
- Editer un guide à l'intention des chargeurs / transitaires sur l'ensemble des documents et des procédures d'importation et d'exportation ;
- Organiser un Atelier de présentation du guide et du site internet.

10.2 Réduction des temps de transport sur les corridors routiers

Objectif :

Réduire le temps de transport sur les deux corridors.

Description :

Le temps de transport calculé ici est le temps que met le camion depuis sa sortie du port jusqu'à sa destination finale.

L'analyse du temps de transport des camions (entre 10 et 23 jours sur l'axe Dakar - Bamako et entre 8 et 21 jours sur l'axe Abidjan-Bamako) n'est pas justifiée par le temps du trajet en lui-même. En effet, après les différents interviews et analyses des systèmes disponibles (EBEMI, le système tracking de la chambre de commerce de Cote d'Ivoire.), l'étude **montre que près de la moitié des camions ne prennent pas la route immédiatement** après leur sortie du port, allongeant ainsi ce temps de transport. Les raisons sont multiples, passant par des raisons personnelles, l'attente du paiement des frais de routes ou des réparations mécaniques à effectuer après chargement de la marchandise

Au-delà du temps d'attente que subit la marchandise, il y a la question du nombre de rotations que peut effectuer un camion dans l'année. Ce nombre de rotations est directement lié à la rentabilité et donc au prix de transport pratiqué.

L'augmentation du nombre de rotations des camions sur les corridors routiers est une condition essentielle à l'amélioration de la performance des transports de marchandises pour le Mali.

A l'heure actuelle, la moyenne réalisée est de 1 à 2,5 rotations mensuelles, au tarif moyen de 35 000 FCFA la tonne, ce qui ne permet pas d'atteindre un niveau de rentabilité suffisant, notamment pour permettre un entretien et un renouvellement acceptable de la flotte de camions.

Il en résulte notamment un niveau d'entretien insuffisant des camions, un niveau général de vétusté, cumulé à une surcharge importante, qui a également un impact négatif sur l'état des routes et la viabilité des corridors de transport routier.

L'augmentation du nombre de rotations des camions sur les corridors routiers de transport de marchandises devrait être considérée comme un objectif prioritaire des programmes d'action.

Une meilleure professionnalisation des transporteurs et des chauffeurs semble être la clé. Quid du commerçant transporteur ?

Les retards aussi constatés aux frontières pourraient être fortement réduits s'il y avait une facilitation au niveau des traitements des opérations (Guichet Unique) et une interconnexion douanière.

Activités :

- Mettre en place un programme de professionnalisation des chauffeurs : centre de formation à la conduite professionnelle, sécurité, suivi santé ;
- Mettre en place une procédure de formation et d'agrément des transporteurs (initiation à la géolocalisation pour un suivi des camions) ;
- Améliorer l'interconnexion douanière pour un temps de passage minimal aux frontières (notamment par la mise en place de Guichets Uniques).

10.3 Mise en place d'une structure de décision et de gestion renforcée pour les corridors routiers

Objectif :

Améliorer la prise de décisions et la gestion des corridors routiers inter-Etats

Description :

Ils existent de nombreux problèmes spécifiques à chaque corridor. Ces problèmes peuvent nécessiter des actions immédiates ou à plus long terme.

Il existe à l'heure actuelle un grand nombre de comités, plateformes de dialogue et associations qui sont de nature à améliorer le dialogue et la concertation des acteurs à un niveau national, bilatéral et multilatéral. Cependant, ces structures sont de nature essentiellement consultative.

Afin d'améliorer les prises de décisions et la mise en œuvre concrète des mesures préconisées par les pouvoirs publics, il semble nécessaire de disposer d'une structure dédiée qui aurait comme mission d'identifier et de traiter les problèmes spécifiques aux corridors routiers à destination ou en provenance du Mali, ainsi que de veiller à l'application des diverses dispositions réglementaires et légales sur les corridors.

Cette structure devrait avoir un ancrage institutionnel fort pour pouvoir avoir l'autorité de mettre en place des actions sur les corridors ciblés.

Il pourrait s'agir d'une Autorité des Corridors inter-Etats ou d'un Comité de Facilitation du transport (déjà existant) renforcé en Commission ou en Conseil.

Activités:

- Créer une Autorité de corridor ou un Comité renforcé avec un ancrage institutionnel fort ;
- Adopter un texte bi/multilatéral pour la prise de décision sur les corridors inter-Etats
- Améliorer les processus de consultation au sein des Comités de facilitation du transport déjà existants.

10.4 Création de Plateformes logistiques/Ports secs

Objectif :

Gagner du temps sur les opérations logistiques en simplifiant toutes les formalités douanières et tous les contrôles par une concentration de tous les services des acteurs de la chaîne du transport

Description :

La création de plateformes logistiques vise à répondre à plusieurs problématiques complexes qui créent des goulots d'étranglement sur la chaîne logistique.

D'une part, les procédures d'importations et d'exportations s'effectuent auprès d'un grand nombre de structures et requièrent de nombreuses étapes (voir le chapitre « processus à l'importation » et « processus à l'exportation »). Les structures ne sont pas centralisées et les transitaires effectuent de nombreux allers-retours.

D'autre part, il existe à l'heure des « parcs de stationnement » (Kati et Faladié) qui ne sont pas équipés et ne fonctionnent pas comme des plateformes logistiques. Les camions ne sont pas déchargés avant que l'ensemble des procédures soient réalisées. Ces étapes peuvent prendre beaucoup de temps, suivant la disponibilité de fonds et la rapidité de rassemblement de documents par l'importateur et le transitaire.

Le transitaire ne peut pas anticiper sur les formalités à l'importation tant que le camion n'est pas arrivé au terminal à Bamako. Méconnaissance de la localisation du camion (le chauffeur appelle au téléphone signaler son arrivée).

L'immobilisation prolongée des camions empêche leur libération pour une nouvelle rotation sur le corridor. Ces immobilisations représentent un coût direct (les gros transporteurs facturent 5 000 FCFA/jour au bout de 8 jours).

La création de plateformes logistique en dehors de Bamako : à Dio sur l'axe Bamako-Dakar et à Sanankoroba sur l'axe Bamako-Abidjan, répond à plusieurs objectifs:

- Centraliser l'ensemble des services auprès desquels effectuer les démarches
- Faciliter le déchargement et le chargement des camions
- Améliorer les conditions de stockage
- Eviter le stationnement et la circulation intempestive des gros porteurs à Bamako et fluidifier le trafic routier
- Permettre et prévoir une augmentation du trafic routier et des échanges commerciaux à moyen et long terme vers et depuis le Mali
- Créer de nouveaux services autour des plateformes : mécanique, entretien des véhicules, stockage, hébergement, centres de santé pour les chauffeurs etc.
- Permettre l'émergence d'un réseau de distribution (petits et moyens porteurs) depuis les plateformes, et structurer le secteur informel et artisanal (pousse-pousse, camionnettes, taxi etc.) existant actuellement.

Il s'agit de reconstituer une structure portuaire avec :

- Connexion entre la route et le rail, sur le corridor Dakar - Bamako
- Pesage à l'entrée de la plateforme au lieu du pesage à Kati
- Des aires de stationnement pour les camions
- Des quais de déchargement camion/train
- Des aires de dégroupage et de déchargement conteneur
- Des terres pleines de stockage container vide et plein
- Des terres pleines de stockage vrac/sec
- Des entrepôts de stockage pour le sucre, riz etc. pour éviter de faire du stockage dans le centre-ville de Bamako (exemple : quartier du grand marché et Sotuba) où les camions sont immobilisés en centre-ville et utilisés comme magasin
- Des équipements de manutention
- Un bâtiment Administratif et un bâtiment pour les acteurs du transport : transitaires, bureau de contrôle, CMC, CMTR, syndicats, ARFER (pesage), DNCC, Bureau de douanes, représentation du trésor, corps constitués : gendarmerie, police, sécurité publique etc.

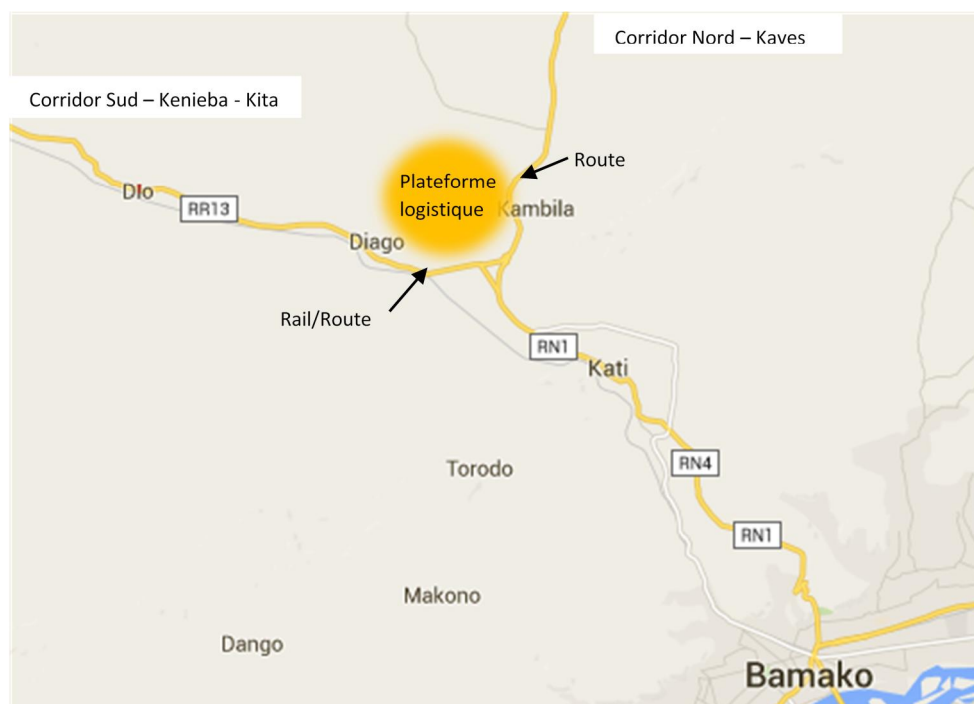
Les plateformes logistiques représentent un investissement assez lourd, mais elles auront un **impact fort sur l'économie** par :

- Gain de temps direct sur la chaîne logistique : libération des camions par rupture de charge

- Augmentation de capacité par rapport à l'infrastructure actuelle, permettant une augmentation du trafic et des volumes d'échange
- La création d'emplois directs (manutentionnaires, agents etc.) et indirects
- La création d'entreprises de services autour des plateformes (mécanique, hébergement, alimentation etc.)
- La création de petites entreprises chargées de la redistribution et des livraisons (création d'emploi) et nouveau maillage d'entreprises

Activités:

- Mise à disposition par l'Etat de 50ha entre l'agglomération de Kati et Dio (route de Kita), et de 25ha sur l'axe Côte d'Ivoire - Burkina Faso à Sanankoroba (25 ha)
- Signature d'une convention ou d'un accord cadre public - privé (PPP) pour la concession et la gestion de la plateforme, avec appel d'offre pour la réalisation des investissements et la gestion opérationnelle
- Réalisation d'investissements routiers : bretelles routières
- Réalisation d'investissements ferroviaires : bretelle ferroviaire avec Gare : déplacement du scanner de la gare de Korofina
- Réalisation des investissements de structure (bâtiments, quai, entrepôts)
- Appel d'offre international pour les travaux
- Mesures d'incitation pour développement des entreprises de distribution de moyens et petits porteurs.



Source : élaboré par le Consultant. Plateforme logistique sur le corridor Dakar -Bamako

10.5 Créer un Guichet Unique (GU) : harmonisation et interconnexion douanière

Objectif :

Regrouper l'ensemble des documentations en un seul guichet pour gagner du temps et intégrer trois procédures :

- Pré-dédouanement (inexistant actuellement) : déclarer avant que la marchandise arrive au Port et aux terminaux routiers
- Dédouanement (procédure existant actuellement)
- Post-dédouanement : libérer la marchandise des droits de douane avant l'arrivée au terminal (à l'importation et à l'exportation)

Description :

L'Organisation Mondiale des Douanes donne une définition claire des Guichets Unique : « un guichet unique est défini comme une facilité permettant aux parties impliquées dans le commerce et le transport de déposer des informations et des documents normalisés auprès d'un point d'entrée unique afin de remplir toutes les formalités officielles liées à l'importation, à l'exportation et au transit ».

Le Guichet Unique facilitera le commerce et permettra un grand gain de temps sur la chaîne logistique.

Le Guichet Unique présente d'autres avantages :

- L'élimination progressive des documents papier, remplacés par un seul document (un fichier électronique) qui sera envoyé en avance depuis le guichet au port, au passage frontière et arrivera au terminal de destination. Ce document servira pour la déclaration de douane (SYDONIA WORLD, compatible avec Gaïnde), et permettra de réduire les formalités douanières, ainsi que de sécuriser la cargaison (limiter les fraudes par un meilleur contrôle) ;
- Par ailleurs, en centralisant les informations, il sera possible d'élaborer des avis d'arrivées des navires aux ports, et de mettre en place une bourse du Fret offrant des possibilités de chargement pour les transporteurs (améliorer l'accès au Fret).

Activités:

- Mettre en place 3 guichets uniques par corridor (Bamako (plateforme logistique, poste frontière, Dakar/Abidjan)
- Réaliser une interconnexion des guichets via SYDONIA WORLD
- Elaborer un Accord bilatéral portant sur la facilitation des procédures douanières et leur dématérialisation (préconisé par l'Organisation Mondiale des Douanes)
- Elaborer les Convention bilatérales entre les différents comités de gestion

- Mettre en place un Accord de concession (PPP, avec Groupement d'Intérêt Economique pour la gestion opérationnelle)
- Mettre en place un poste frontière de contrôle conjoint
- Etablir un cadre d'harmonisation des cautions (caution unique) sur les deux corridors (0,50 valeur FOB)
- Mettre en place une bourse de Fret connectée aux avis d'arrivées générés par le système informatique des guichets uniques afin d'améliorer l'accès au Fret et l'information au départ de Bamako (positionnement sur un Fret avant le départ du camion).

10.6 TRIE et facilitation du Transit

Objectif :

Améliorer la mise en œuvre des dispositions relatives au TRIE et à la facilitation du transit

Description :

Une convention relative au Transport Routier Inter-Etats (TRIE) a été signée en 1982 (Convention n°A/P4/5/82 du 30 mai 1982) entre les pays membres de la CEDEAO dans le but de faciliter la circulation des marchandises sur leur territoire. Elle fixe les modalités de mise en œuvre du TRIE. Il existe également des conventions et traités (convention A/SP/1/5/1990 du 29 mai 1990 ; traité du 24 juillet 1993), ainsi que le protocole d'accord de juillet 2011 sur le fonds de garantie des acquis à caution en matière de TRIE entre le Sénégal et le Mali.

La mise en œuvre de la Convention dépendait de trois conditions de base:

- L'émission au départ du port de transit d'un seul formulaire de déclaration (carnet TRIE qui devait être remplacée par un DDU) ;
- La Mise en place d'un mécanisme de garantie des opérations de Transit Routier Inter-Etats des Marchandise qui servirait à garantir les droits, taxes et pénalités éventuelles de Douanes encourues sur le territoire des Etats Membres empruntés à l'occasion du Transit Routier Inter-Etats des Marchandises ;
- La Standardisation des véhicules immatriculés en fonction des critères définis.

Malgré cette convention, toutes les dispositions du TRIE n'ont pas été mise en place de la même façon dans tous les pays de la sous-région :

Carnet TRIE : avec les avancées technologiques, à savoir les systèmes informatiques de Douane (SYDONIA WORLD et Gaïnde) de nombreux pays (dont le Sénégal) de la sous-région ont estimé l'utilisation du carnet manuel du TRIE obsolète et l'on remplacé par l'émission de la déclaration électronique de transit par camion (T1 sous SYDONIA ou S110 sous Gaïnde) qui comporte exactement les mêmes informations. En effet les Douanes des pays de transit utilisent les déclarations précédentes pour émettre leur déclaration de transit. L'interconnexion programmée des douanes facilitera

encore ce processus. Cette potentielle évolution rejoint l'idée initiale qui était de remplacer à terme le carnet TRIE par un DDU.

Sur les deux axes étudiés, seul le Mali continue à émettre manuellement le carnet TRIE qui fait double emploi avec le T1. Une économie de 12 500 FCFA par camion pourra être faite en cas de suppression du carnet TRIE. A noter que le carnet TRIE est vendu par le Chambre de Commerce du Mali.

La Caution / Fond de garantie : l'esprit initial était de mettre en place un mécanisme qui puisse offrir des garanties suffisantes aux Douanes des pays traversés. La question de la caution n'a pas indiquée si cela devait être une contribution à un fond de garantie ou une caution simple. Par contre le paiement devait se faire une seule fois au départ de la marchandise.

En Côte d'Ivoire, la Chambre de Commerce est caution nationale pour le mécanisme de cautionnement du TRIE (ici contribution au fond de garantie routier). La Chambre de Commerce de Côte d'Ivoire facture (pour les marchandises à destination du Mali) une contribution de 0.5% de la valeur en douane de la marchandise, soit 0.25% pour elle et 0.25% pour le compte de la Chambre de commerce du Mali (qui est aussi caution nationale pour le TRIE au Mali). La procédure de cautionnement est intégrée dans la procédure électronique de déclaration du système Douanier. La Chambre de Commerce en tant que garant vis-à-vis de la Douane, a la responsabilité d'organiser le suivi des camions en transit en remplacement de l'escorte douanière. La CCI-CI a opté pour la pose de balise GPS sur chaque camion. Ce service coûte au chargeur 12 500 FCFA par camion.

Au Sénégal, la caution nationale qui est la Chambre de Commerce du Sénégal n'est pas impliquée dans le processus de garantie des marchandises en transit. La Douane exige un acquit à caution de la part de la banque du Chargeur ou du Transitaire. Cet acquit à caution offre semble-t-il une garantie suffisante à la douane pour laisser le passage sur son territoire des marchandises en transit. La Douane se réservant le droit d'organiser ou non des escortes physique (facturées systématiquement) avec une pose systématique de balise GPS sur chaque Camion. Le suivi électronique des camions avec la pose des balise GPS, était censé remplacer les escortes physiques facturées par la douane à 145 000 FCFA/ camion (75 000 de TS douane + les coûts de la pose de balise à 70 000 FCFA/ camion (contre 12 500 FCFA en Côte d'Ivoire)).

Les Chambres de Commerce du Sénégal et du Mali ont signé un protocole d'accord en juillet 2011 pour la mise en place d'un fond de garantie commun mais, cette mise en œuvre préconisée par la convention et ce protocole se heurte au fait que les chargeurs voient augmenter leur coût de 0.25% (FGR pour la partie Sénégalaise) sans aucune justification.

Cet accord préconise l'utilisation d'un carnet TRIE unique qui manifestement ne servira pas à la Douane puisque la douane a déjà toutes les informations dans son système et sa procédure électronique.

La GIZ a lancé, dans le cadre d'un projet de renforcement du secteur privé, une initiative pour renforcer la mise en place du TRIE. Cette initiative concerne pour le moment le corridor Bamako - Dakar et s'articule notamment autour de la mise en place d'un Comité conjoint mixte regroupant les parties prenantes maliennes et sénégalaises.

La poursuite de mesures de facilitation du transit et du transport s'avère nécessaire.

L'étude a chiffré qu'une économie de 145 000 FCFA pourrait se faire au niveau des différentes actions ci-après :

Activités :

- Suppression du carnet TRIE physique et évolution vers un Document Unique de Douane Informatisé. Cette migration est en train d'être effectuée par les déclarations en Douane de transit informatisées qui sont déjà harmonisées dans la sous-région. L'interconnexion effective des Douanes achèvera cette migration ;
- Suppression de l'escorte physique et de son coût au Sénégal (remplacement par le suivi électronique) ;
- Diminution de la pose de la balise pour le mettre au niveau du prix payé en Côte d'Ivoire : de Fcfa 70 000 à Fcfa 12500 soit une économie de Fcfa 57 500 / camion.

10.7 Améliorer l'aménagement et l'entretien routier

Objectif :

Faciliter le transport routier en répondant aux besoins spécifiques des corridors routiers de trafic de poids lourds inter-Etats

Description :

Le relèvement de l'entretien routier : les corridors routiers sont soumis à la surcharge des véhicules de façon bien plus marquée que les autres axes routiers. La durée de vie des chaussées étant inférieure à la durée espérée, un programme d'entretien routier spécifique, combiné à une application plus stricte de la réduction de la charge à l'essieu devrait être mis en place ;

Par ailleurs, les routes accentogènes génèrent, en plus du ralentissement occasionnel du trafic par obstruction des chaussées, un coût supplémentaire de réparation et d'entretien et des retards pesant sur les frais et la rentabilité du transport. L'entretien routier devrait intégrer une amélioration de la sécurité des infrastructures (inspection du réseau débouchant sur des mesures d'ingénierie de sécurité routière) ;

Des mesures d'aménagement des Corridors : les lieux d'arrêts sont généralement connus des transporteurs. Ces lieux sont en revanche rarement aménagés ou de façon informelle. L'aménagement d'aires de stationnement/repos aux lieux habituels d'arrêts des chauffeurs, combiné à des mesures d'accompagnement (sanitaires, toilettes, garage, centre de santé, petits commerces etc.) permettrait de décongestionner les axes routiers, de créer un revenu pour les communautés locales, et de mieux appliquer/gérer les temps de repos des chauffeurs.

Activités:

- Faire une évaluation des besoins spécifiques des corridors routiers en termes d'aménagement et d'entretien
- Elaborer un programme d'aménagement routier et de relèvement de l'entretien
- Elaborer un programme de mesures d'accompagnement sur la sécurité routière, l'hygiène et la sécurité

10.8 Mettre en place un programme de sensibilisation des chauffeurs

Objectif :

Améliorer le niveau de connaissance des chauffeurs sur les accidents de la circulation et leurs conséquences et sur les maladies transmissibles

Description :

Cette mesure pourrait accompagner la mise en place d'aménagements. Un programme de sensibilisation au VIH et à la sécurité routière (temps de repos, conduite sous l'effet d'excitants, prévention des accidents etc.) permettrait de sensibiliser les chauffeurs sur des sujets importants, qui touchent au domaine de la santé publique.

Activités:

- Elaborer des Termes de Référence pour la mise en œuvre d'un programme de sensibilisation sur les corridors routiers
- Recruter un consultant ou une ONG chargé de la réalisation d'une campagne de sensibilisation des chauffeurs

10.9 Mettre en place un système d'information viable

Objectif :

Améliorer le niveau d'information sur les corridors routiers pour permettre un meilleur suivi des cargaisons et fluidifier le trafic routier

Description :

A l'heure actuelle on trouve d'une part des systèmes « commerciaux » de suivi des camions (EBEMI et d'autres systèmes privés) qui fournissent des informations sur les temps d'arrêts, la localisation des camions etc. mais qui ne sont pas de véritables systèmes d'information, comprenant de l'info trafic et un système d'information sur les accidents, délais, incidents etc.

Par ailleurs, d'autres acteurs collectent et ont besoin d'information sur le secteur : les Douanes sur les marchandises, la gendarmerie, en lien avec l'ANSER, sur les accidents, etc.

La mise en place d'un système d'information viable devrait permettre de renseigner à la fois sur la localisation des camions, les arrêts inhabituels etc. mais aussi sur la survenue et la localisation des accidents de la circulation sur l'ensemble des Corridors.

Un système d'information géographique de ce type, interconnecté aux acteurs principaux (Gendarmerie, Police, ANASER, Douanes...) permettrait une meilleure gestion des Corridors routiers, une intervention plus efficace si nécessaire (qu'il s'agisse de la Gendarmerie ou des services d'urgence), et une meilleure connaissance du transit et du transport routier de marchandises.

Activités:

- Elaborer des Termes de Référence pour l'acquisition d'un système d'information regroupant : -i) la géolocalisation des camions, (ii) la localisation des accidents de la circulation, (iii) une base de données des accidents (connecté au système BAAC actuellement utilisé), et (iii) l'info trafic en temps réel ; et
- Recruter un Consultant ou une entreprise pour réaliser cette action.

Conclusion : Vers une approche intégrée des corridors

Développer une approche intégrée des corridors routiers, notamment les axes de trafic routier de marchandises inter-Etats, répondre à une préoccupation très concrète : comment répondre aux besoins spécifiques des corridors routiers (en terme d'investissements, par rapport au réseau routier national) tout en facilitant les échanges économiques et en garantissant la sécurité.

L'approche intégrée comprend plusieurs éléments qui se retrouvent dans les recommandations de l'étude :

- Une structure décisionnelle dédiée aux corridors routiers, profitant d'un ancrage institutionnel fort ;
- Un programme d'investissements à court, moyen et long terme, pour l'aménagement et l'entretien des corridors routiers (par exemple « programme routes prioritaires ») ;
- Des mesures spécifiques d'accompagnement pour les chauffeurs routiers ;
- Des indicateurs de suivi-évaluation des corridors routiers
- Une information permettant de centraliser les informations de trafic, la localisation des cargaisons et des accidents de la circulation ;
- La mise en place de brigades de gendarmerie, de protection civile etc. dédiées aux corridors routiers pour une intervention plus rapide
- Le développement socio-économique des communautés riveraines des corridors routiers.

10.10 Plan d'Actions

Les actions préconisées sont regroupées en fonction des grands thèmes suivants :

- A. Mesures de facilitation au Mali ;
- B. Amélioration de la chaîne logistique ;
- C. Harmonisation et Interconnexion
- D. Dialogue Institutionnel ;

Avec les éléments suivants :

- Objectifs ;
- Résultats attendus ;
- Activités à réaliser ;
- Structure responsable ;
- Calendrier de faisabilité.

Le Plan d'Actions est présenté dans les pages suivantes :

Plan d'action A: Mesures de facilitation aux ports

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays
A.1	Dakar / Bamako	Mesures de facilitation aux ports	Réduction des temps de séjour moyen au port de Dakar de 13 jours à 6 jours, soit une réduction de 7 jours	85 223	<ul style="list-style-type: none"> - Envoi anticipé (avant l'arrivée du navire) par le chargeur au transitaire des documents nécessaires à la procédure de dédouanement (« pré-dédouanement ») - Information relative à la date d'arrivée de la marchandise disponible aux chargeurs et aux transitaires sur le site internet du CMC - les chargeurs doivent rendre disponible au transitaire les fonds nécessaires pour effectuer les opérations en Douane (frais de douanes et portuaires) avant l'arrivée du Navire 	<ul style="list-style-type: none"> - A.1-2.1 Création d'un site internet de la Chambre Malienne des Chargeurs avec possibilité de recherche (sur base du numéro de B/L et/ou numéro de conteneur) des dates d'arrivée des navires et des marchandises aux ports d'Abidjan et de Dakar. - A.1-2.2 Elaboration et édition d'un guide à l'intention des chargeurs / transitaires sur l'ensemble des documents et des procédures d'importation et d'exportation 	<p><u>Chef de file :</u> CMC</p> <p><u>Autres acteurs :</u> CCIM, DNTTMF, Alliance Borderless</p>	6 mois	Mali

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays
A.2	Abidjan / Bamako	Mesures de facilitation aux ports	Réduction des temps de séjour au port d'Abidjan de 11 jours à 6 jours soit une réduction de 5 jours	54 626		- A.1-2.3 Atelier de présentation du guide et du site internet avec sensibilisation des chargeurs sur les coûts qu'engendrent les retards			
A.3	Dakar / Bamako	Mesures de facilitation aux ports	Remplacer l'escorte physique par un suivi électronique au Sénégal (En tant que Garant /CautioN Nationale, la CCIAD devrait être en charge avec l'accord ou le partenariat de la Douane de la mise en place et gestion du suivi électronique des camions)	75 000	- Annulation du coût de l'escorte Douanière et réduction du délai d'attente des balises - une plus grande disponibilité de balises	A.3.1 Organiser un plaidoyer auprès des autorités Sénégalaises	<u>Chef de file</u> : CMC <u>Autres acteurs</u> : CTRCA / DNCC / CCIM, CCIAD et Douanes Sénégalaises	6 mois	Mali / Sénégal

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays
A.4	Dakar / Bamako	Mesures de facilitation aux ports	Diminution de prix de la pose de la balise pour le mettre au niveau du prix payé en Côte d'Ivoire : de Fcfa 70 000 à Fcfa 12 500 soit une économie de Fcfa 57 500 / camion	57 500	- Diminution du coût de la pose des balises (qui devrait être aligné aux coûts pratiqués dans la sous-région i.e. entre FCFA 12500 et 25 000/camion) - S'assurer de la disponibilité des balises	A.4.1 Organiser un plaidoyer auprès des autorités Sénégalaises	<u>Chef de file</u> : CMC <u>Autres acteurs</u> : CTRCA / DNCC / CCIM, CCIAD et Douanes Sénégalaises	6 mois	Mali / Sénégal
A.5	Bamako/ Dakar	Mesures de facilitation aux ports	Elimination de la taxe de location de conteneur à l'export facturée par les compagnies maritime (Fcfa 90 000 par Teu)	180 000	- Elimination de cette taxe qui est inexistante pour les conteneurs à l'export dans tous les autres ports de la sous-région	A.5.1 Plaidoyer et démarches auprès des compagnies maritimes et de l'association des utilisateurs du port pour une élimination de cette taxe	<u>Chef de file</u> : CMC <u>Autres acteurs</u> : Compagnies maritime	6 mois	Mali / Sénégal

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays
A.6	Bamako/ Dakar	Mesures de facilitation aux ports	Réduction du temps d'attente des camions en attente de la validation de la déclaration export au port (1jour)	3 592	Temps d'attente pour les déclarations d'exportation	A.6.1 Inciter les chargeurs et les transitaires de l'hinterland a une meilleure coordination avec les transitaires des ports / Elaboration du guide pour les exportateurs	<u>Chef de file</u> : CMC , <u>Autres acteurs</u> : CCIM , Associations des Transitaires	6 mois	Mali / Sénégal

Plan Action B : amélioration de la chaîne logistique

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
B.1	Dakar / Bamako	Amélioration de la chaîne logistique	Réduction des temps de transport des marchandises de 6.7 jours à 4.7 jours (y compris diminution de passage en Douane)	34 573	- Diminution des temps de rotation des camions	- B1.1 Professionnalisation des chauffeurs : - Revitalisation du centre de formation à la conduite professionnelle / sécurité / suivi santé, - Sensibilisation sur les coûts des retards	<u>Chef de file</u> : DNTTMF <u>Autres acteurs</u> : CMTR, INFP	12 mois	Mali	3
					- Diminution des temps d'attentes des camions une fois le chargement effectué	- B1.2 Formation et agréments des transporteurs : initiation à la géolocalisation pour un meilleur suivi des camions , organisation de séminaires sur les coûts des retards, sur la gestion des opérateurs de transport ,sur la gestion de la maintenance des camions	<u>Chef de file</u> : DNTTMF <u>Autres acteurs</u> : INFP, CMTR, CMC	12 mois	Mali	2

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
	Abidjan / Bamako	Amélioration de la chaîne logistique	Réduction des temps de transport de 6.4 jours à 4.4 jours	33 709	<ul style="list-style-type: none"> - Meilleur suivi des camions par les propriétaires (prévisions fonds nécessaires aux frais de routes, réparations, à l'entretien des camions et meilleure gestion des accidents) - Amélioration du temps de passage aux frontières 					
B.2	Dakar / Bamako	Amélioration de la chaîne logistique	Suppression du carnet physique TRIE : évolution du carnet TRIE Physique en	12 500	- Suppression du carnet physique TRIE physique au Mali (Préparation l'inter connectivité des Douanes)	- B.2.1 Accord de la CCIM pour dématérialiser le carnet TRIE	<p><u>Chef de file :</u> CCIM</p> <p><u>Autres acteurs :</u> Douanes du Mali, DNTTMF</p>	1 an	Mali , Côte d'Ivoire	1

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
			Document Unique de Douane informatisé comme préconisé dans les textes.				<u>Chef de file</u> : DNTTMF <u>Autres acteurs</u> : CMC, CMTR , CCIM, CCI-CI , Douanes Maliennes et Ivoiriennes, EBEMI			
	Côte d'Ivoire/ Mali		- Mise en place d'un système de suivi inter état des camions en transit		-Prolongement du suivi électronique des véhicules venant de la Cote d'ivoire - Gain de temps aux frontières	- B.2.2 Mode de gestion unique pour le suivi électronique des camions inter état entre le Mali et la Côte d'Ivoire (collaboration entre les deux systèmes)				
B.3	Bamako/ Abidjan	Amélioration de la chaîne logistique	Elimination de l'escorte informelle des camions entrant en Côte d'Ivoire au poste frontière de Pogo qui représente un surcoût	150 000	Suppression du surcoût de l'escorte informelle organisée par des privés qui va à l'encontre de la facilitation	B.3.1 Actions de plaidoyer auprès des autorités Ivoiriennes pour éliminer le surcoût de l'escorte	-Chef de file : DNTTMF <u>Autres acteurs</u> : Autorités ivoiriennes (Douanes et services de sécurité), CMTR, OIC, Associations de transitaires des deux pays, Alliance Borderless	6 mois	Cote d'Ivoire / Mali	1

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
B.4	Tous	Amélioration de la chaîne logistique	- Améliorer l'accès au Fret des camions		- Amélioration du temps d'utilisation et de rotation des camions	- B.4.1 Achever l'étude de faisabilité de la mise en place d'une bourse de fret incluant les deux ports de transit – Mise en place effective (s'inspirer des expériences menées dans la sous-région -voir le projet du Conseil Burkinabè des Chargeurs) Possibilité d'utilisation des données de base du site internet du CMC (Action A.1-2.1)	<u>Chef de file :</u> CMC <u>Autres acteurs :</u> DNTTMF, CMTR	1 an		1

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
					- Mise en place d'une Bourse de Fret (virtuelle et/ou physique) qui aurait pour but de faire circuler l'information sur le fret disponible aux ports. Ceci réduirait le temps d'attente d'accès au fret des camions et réduirait le rôle des intermédiaires tout en améliorant les rotations. Les données de base de cette bourse de Fret pourra être commune avec le site internet d'information du CMC (Voir Action A.1-2.1)					
B.5	Bamako/ Abidjan	Amélioration de la chaîne logistique	Réduire les temps d'attentes moyens aux	8 983	- Réduction des temps d'attentes aux frontières		<u>Chef de file :</u> Douanes Maliennes & DNTTMR	6 mois	Cote d'Ivoire / Mali	2

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
			frontières de 1.5 jours à 1 jour		<ul style="list-style-type: none"> - Harmonisation des horaires d'ouverture des frontières - Mise en place de Scanners aux frontières 	<ul style="list-style-type: none"> - B.5.1 : Plan d'action pour la mise en place de Scanner aux frontières - B.5.2 Rencontre entre Douanes aux frontières pour harmoniser les heures d'ouvertures 	<u>Autres acteurs:</u> Douanes des du pays Tiers, CCIM,CMC,CM TR			
B.6	Tous	Amélioration de la chaîne logistique	Améliorer la performance technique et globale des chaînes logistiques en améliorant ou créant des structures physiques adaptées: Créer deux bases logistiques à l'extérieur de Bamako, une sur chaque corridor (à Dio et à Sanankoroba) de pair avec la mise en place d'une interconnexion des systèmes des différents acteurs		<ul style="list-style-type: none"> - Augmentation du nombre de rotations des camions sur les corridors - Structuration des étapes logistiques - Amélioration de la performance technique 	<ul style="list-style-type: none"> - B.6.1 Mise à disposition par l'Etat de 50ha entre l'agglomération de Kati et Dio (route de Kita), Sur l'axe Bamako – Abidjan : sur l'axe côte d'Ivoire Burkina Faso à Sanankoroba (25 ha) - Signature d'une convention ou d'un accord cadre public-privé (PPP) pour la concession et la gestion de la plateforme, avec appel d'offre pour la 	<u>Chef de file :</u> DNTTMF <u>Autres acteurs :</u> Douane Malienne, DNR , CMC, CMTR, CCIM			

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
						<p>réalisation des investissements et la gestion opérationnelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'investissements routiers : bretelles routières - Réalisation d'investissements ferroviaires : bretelle ferroviaire avec Gare : déplacement du scanner de la gare de Koro Fina - Réalisation des investissements de structure de la base logistique (bâtiments, quais, terrepleins etc.) - Appel d'offre International pour les travaux 				
						- B.6.2 Mesures incitatives pour le développement des		24 mois	Mali	3

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
						<p>entreprises de distribution en aval des plateformes</p> <p>- B.6.3 - interconnexion des systèmes informatiques des différents acteurs présents dans les bases logistique qui pourra amener à un guichet unique (voir action C.1.1 à C.1.4)</p>				
B.7	Tous	Amélioration de la chaîne logistique	Accélérer le processus de traitements des déclarations en douane.		<p>- Dématérialisation des documents accompagnant la déclaration douanière (implémentation du module envoi des documents scannés dans Sydonia World)</p> <p>- Mise en place d'un Observatoire (type OCOD (Observatoire de la célérité des</p>	<p>- B.7.1 Activer le module de dématérialisation (scanning) des documents accompagnant la déclaration dans Sydonia World</p> <p>- B.7.2 Mettre dans cadre formel les rencontres régulières entre la Direction Générale des Douanes, les chargeurs et les associations de transitaires. Mise en</p>	<p><u>Chef de file :</u> Douanes Maliennes</p> <p><u>Autres acteurs</u> CMC, Association des transitaires</p> <p><u>Chef de file :</u> CMC</p> <p><u>Autres acteurs :</u> Douanes Maliennes,</p>		Mali	3

#	Axes	Catégories	Objectifs	Economie potentielle directe en Fcfa par camion	Résultats attendus	Actions à valider	Personnes responsables	Calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
					Opération en Douane en Côte d'Ivoire) qui permettra d'identifier les problèmes rencontrés par les différents acteurs lors du processus douanier	place et suivi d'indicateurs qui permettront d'améliorer le processus	Associations des transitaires, gestionnaires des Terminaux routier			

Plan d'action C : Harmonisation et interconnexion

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
C.1	Tous	Harmonisation et Interconnexion	Améliorer la circulation, la production et la gestion des documents douaniers et de transport	<ul style="list-style-type: none"> - Interconnexions des différents systèmes des opérateurs intervenants dans le processus de dédouanement - Mise en place de Guichets Unique reliant tous les systèmes des opérateurs aux niveau des terminaux routiers (plateformes logistiques) et des frontières. Le Guichet Unique permet de réduire drastiquement les temps des procédures en centralisant tous les différents services impliqués dans la procédure de dédouanement) - la création de Guichets Uniques aux frontières 	- C.1.1 Formations au système SYDONIA World aux des différents potentiels acteurs et utilisateurs	Chef de file : Douanes Maliennes, Autres acteurs : DNTTMF, CCIM, Associations des transitaires	12 mois	Mali	1
					- C.1.2 Etude de la structure des différents systèmes informatique des différents opérateurs Maliens impliqués dans le processus de dédouanement				2
					- Point sur la faisabilité de l'interconnexion des systèmes informatiques existants des différents acteurs Maliens impliqués dans le processus Douanier.				3

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
				influencera positivement l'interconnexion des Douanes et les postes de douanes conjoints juxtaposés .	Interconnexion des différents systèmes existants - C1.3. Création de guichets uniques				
C.2	Tous	Harmonisation et Interconnexion	Améliorer la production et la gestion des documents douaniers et de transport	- Mise en place de postes frontières de contrôle juxtaposés prévu par l'UEMOA	- C.3.1 accélérer le projet (Faire un suivi de l'avancement du projet de la mise en place du PCJ à la frontière Mali)- Cote d'Ivoire (Zegoua+ Mousala) tous les 3 mois	Chef de file : Comité de facilitation, Autres acteurs : UEMOA, DNTTMF, Douanes Maliennes	3 mois	Mali	2
C.3	Dakar / Bamako	Harmonisation et Interconnexion	Prélèvement unique du fonds de garantie au port	- Paiement du fonds de garantie Malien au garant National Sénégalais	- C.4.1 Elaboration d'un plan d'action auprès des garants pour un prélèvement unique au port de Dakar du fond de garantie routier valable pour les deux pays du corridor Dakar - Bamako	Chef de file : DNTTMF, CCIM, CCIAD, Douanes Maliennes et Sénégalaises	12 mois		1
C.4	Tous	Harmonisation et Interconnexion	Interconnexions des Douanes	- Interconnexions des douanes. Accélérer le processus d'interconnexion des	C.5.1 Plaidoyer pour une interconnexion douanière : en vue	Chef de files : Douanes Maliennes	12 mois	Mali + 1 corridor au choix	2

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
				douanes pour profiter des possibilités offertes par la technologie (Sydonia, Gainde, GPS) et simplifier les procédures douanières (guichet unique, etc.)	de l'utilisation d'une DDU unique valable dans tous les pays traversés - C.5.2 faire un suivi de l'avancement du plan d'interconnexion électronique des Douanes (commencer par un accord bilatéral avec la Côte d'Ivoire ?)	<u>Autres acteurs</u> : CMC , Alliance Borderless, CTRCA			

Plan d'actions D : Dialogue institutionnel

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
D.1	Tous	Dialogue Institutionnel	Définir un cadre des investissements spécifiques aux corridors routiers inter-Etats	- Evaluation des besoins - Cette action s'inscrit dans le développement d'une approche intégrée des corridors routiers inter-Etats où des investissements privilégiés seront réalisés pour l'entretien routier, l'aménagement des corridors afin de réduire les temps et fluidifier le trafic routier	- D.1 .1 Faire évaluation des besoins d'investissement sur les corridors routiers en terme (i) d'aménagement routier (poids lourds),(ii) de sécurité routière, (iii) de systèmes d'information géographiques intégrés (tracking, accidents, info trafic) et de l'entretien routier	<u>Chef de file :</u> DNR <u>Autres acteurs:</u> ANASER	12 mois	Les deux corridors	2
					- D.1.2 Evaluer les Besoin d'investissement de l'interconnexion des systèmes douanier	<u>Chef de file :</u> Douanes Maliennes <u>Autres acteurs :</u> DNR			
				- Programme d'investissement	- D.1.3 Développer un programme d'investissements spécifique aux corridors routiers	<u>Chef de file :</u> DNR	6 mois	Les deux corridors	2

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
					inter-Etats avec indicateurs de suivi-évaluation				
				- Programme d'investissement	- D.1.3 Appel d'offre pour la Réalisation de travaux de relèvement des corridors	<u>Chef de file</u> : DNR	6 mois	Les deux corridors	2
D.2	Tous	Dialogue Institutionnel	Réduire le nombre d'accidents sur les corridors routiers inter-Etats - Cette action s'inscrit dans le développement d'une approche intégrée des corridors routiers inter-Etats où des investissements privilégiés seront réalisés pour l'entretien routier, l'aménagement des corridors afin de réduire les temps et fluidifier le trafic routier	- Réduction du nombre d'accidents sur les corridors routiers inter-Etats	- D.2.1 Faire un diagnostic détaillé de la situation des accidents sur les deux corridors routiers	<u>Chef de file</u> : ANASER <u>Autres acteurs</u> : forces de sécurité et de protection civile	12 mois	Les deux corridors	1
					- D.2.2 Elaborer une stratégie de sécurité routière « corridors », et un programme de mesures correctives de sécurité routière destiné au trafic des poids lourds		6 mois	Mali	1
					- D.2.3 Mettre en place un système d'information géographique sur les accidents de la circulation		12 mois	Mali	1

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
					- D.2.4 Mettre en place un système d'intervention d'urgence pour l'enlèvement des véhicules accidentés et le secours aux victimes		12 mois	Mali	2
D.3	Tous	Dialogue Institutionnel	Création d'une Autorité spécifique à chaque corridor / ou renforcement institutionnel d'une structure existante vers une autorité avec pouvoir décisionnel	- Mandater dans un premier temps une structure existante (CMC, Entrepôts Maliens (?)) pour jouer ce rôle d'autorité de corridor au port de transit	- D.3.1 Donner dans un premier temps à la délégation du CMC présente dans chaque port, la responsabilité formelle du suivi et de la résolution des problèmes spécifiques à chaque corridor en utilisant comme appui les Comités de facilitation existants dans les pays côtiers qui se réunissent régulièrement. plan d'actions encadré à déterminer	<u>Chef de file :</u> DNTTMF <u>Autres acteurs :</u> CMC, Douanes, CMTR, entrepôts Maliens (y Compris EMASE et EMACI).	3 mois	Mali	1

#	Axes	Catégorie	Objectifs	Résultats attendus	actions à valider	personnes responsable	calendrier	Pays	Priorité (1 = Urgent)
	Tous	Dialogue Institutionnel		- Elaborer une feuille de route pour la création des autorités de corridor	- D.3.2 Mettre en place un plan d'action pour la création d' autorités de corridor avec un ancrage bilatéral et institutionnel fort.		24 mois	Mali	3

11. Annexes

11.1 Annexe 1 : Coûts logistiques et transport du Fuel

Le transport des produits pétroliers fait partie d'une chaîne logistique bien organisée.

Le transport des produits pétroliers est réglementé par l'Etat. Cependant Le coût informel varie entre Fcfa 42 /litre et Fcfa 52/ litre (les prix dépendent de la marchandise. Ainsi le fuel étant plus lourd que les autres produits à un prix de transport plus élevé. Ces prix de transport sont utilisés sur les deux corridors.

Les camions sont en général suivis par GPS du transporteur. Le temps de voyage de l'un des ports vers Bamako est de 3jours.

Ci-dessous le détail des couts logistique :

Etude de performance de la chaîne logistique des transports de marchandises
sur les corridors Dakar - Bamako et Abidjan - Bamako

Passage Douane au point de chargement (Dakar)	Déclaration (S110)	10,000	Passage Douane au point de chargement (Abidjan)	Taxe sydam	par déclaration	25,000
	Taxe Informatique de la Douane : Fcfa 5000/ Déclaration	5,000		TS Douane	par déclaration	24,000
	Ts Douanes	10,000		GPS device	par camion	12,500
	HAD transitaire 150000 camion	150,000		Douane Malienne au	500f/t	23,900
	débours (par déclaration)	10,000		Emaci	500 f /t	23,900
	Frais d'escorte (Balise Fcfa 70000+ Ts Douane Fcfa75000)	145,000		Lettre de voiture / CMC	par camion	2,500
	Emase (500f/T)	23,750		HAD Transitaire	175000/ camion	175,000
	/ par camionLettre de voiture / CMTR	2,500		TOTAL Passage Douane / CAMION		286,800
ToTal	356,250					
Prix du transport	Fcfa 52 / l	2,860,000	Prix du transport	Fcfa 52 / l	2,860,000	
Passage Douane frontière Sénégal	par camion	10,000	Passage Douane CI	par camion	10,000	
Passage Douane frontière Mali	T1 (incl Ts Douane 10000)	15,000	Passage Douane Zegoua / Sikasso	T1	15,000	
	Carnet Trie /Camion	12,500		Carnet Trie /Camion	12,500	
	HAD	20,000		HAD	20,000	
	Escorte douane	20,000				
Total Frontières		77,500	TOTAL Passage frontiere	Par Camion	57,500	
Faladie / déclaration Douane	2000 Fcfa / Déclaration	2,000	Faladie / déclaration Douane	2000 Fcfa / Déclaration	2,000	
Faladie - TS Douane	10000 Fcfa/ déclaration	10,000	Faladie - TS Douane	10000 Fcfa/ déclaration	10,000	
Faladie - redevance informatique	5000 Fcfa / déclaration	5,000	Faladie - redevance informatique	5000 Fcfa / déclaration	5,000	
Faladie - passage magasin Douane	6000 Fcfa + 1000 Fcfa / T	53,500	Faladie - passage magasin Douane	6000 Fcfa + 1000 Fcfa / T	53,500	
Faladie - Total Frais Douane		67,000	Faladie - Total Frais Douane		67,000	
HAD transitaire	entre 100 000 et 150 000	125,000	HAD transitaire	entre 100 000 et 150 000 / Camion	125,000	
TOTAL FALADIE	Total Faladie	262,500	TOTAL FALADIE	Total Faladie	262,500	
Grand total via Dakar		3,556,250	Grand total via Abidjan		3,466,800	

Source : élaboré par le Consultant

11.2 Annexe 2 : détails des coûts pour les marchandises intra régionales

Toutes les marchandises en Intra -régional on le même schéma de coût suivant :

Via
Dakar

Passage Douane au point de chargement (Dakar)	Déclaration (S110)	10 000
	Taxe Informatique de la Douane : Fcfa 5000/ Déclaration	5 000
	Ts Douanes	10 000
	HAD transitaire 150000 camion	100 000
	débours (par déclaration)	10 000
	EMA.SE (500f/T)	23 750
	/ par camion Lettre de voiture / CMTR	2 500
Total	161 250	

Via Abidjan

Passage Douane au point de chargement (Abidjan)	Taxe Sydam	par déclaration	25 000
	TS Douane	par déclaration	10 000
	Emaci	500 f / t	23 900
	Lettre de voiture / CMC	par camion	2 500
	HAD Transitaire	175000/ camion	125 000
TOTAL Passage Douane / CAMION			186 400

Prix du transport	entre 35 000 et 45 000/t	700 000
-------------------	--------------------------	---------

Prix du transport	entre 35000 et 45000/t	700 000
-------------------	------------------------	---------

Passage Douane frontière Sénégal	par camion	10 000
Passage Douane frontière Mali	T1 (incl Ts Douane 10000)	15 000
	Carnet Trie /Camion	12 500
	HAD	20 000
	Escorte douane	20 000

Passage Douane CI	par camion	10 000
Passage Douane Zegoua / Sikasso	T1	15 000
	Carnet Trie /Camion	12 500
Passage Douane Zegoua / Sikasso	HAD	20 000

Total Frontières	77 500
-------------------------	---------------

TOTAL Passage frontière	Par Camion	57 500
----------------------------	---------------	--------

Faladiè / déclara- tion Douane	2000 Fcfa / Déclaration	2 000
Faladiè - TS Douane	10000 Fcfa/ déclaration	10 000
Faladiè - redevanc e informa- tique	5000 Fcfa / déclaration	5 000
Faladiè - passage magasin Douane	6000 Fcfa + 1000 Fcfa / T	53 500
Faladiè - Total Frais Douane		67 000
HAD transi- taire	entre 100 000 et 150 000 / Camion	125 000
TOTAL	Total Faladiè	262 500
Grand total via Dakar		1 201 250

Faladiè / déclaration Douane	2000 Fcfa / Déclarati on	2 000
Faladiè - TS Douane	10000 Fcfa/ déclaratio n	10000
Faladiè - redevance informatique	5000 Fcfa / déclaratio n	5 000
Faladiè - passage magasin Douane	6000 Fcfa + 1000 Fcfa / T	53 500
Faladiè - Total Frais Douane		67 000
HAD transitaire	entre 100 000 et 150 000 / Camion	125 000
TOTAL	Total Faladiè	262 500
Grand total via Abidjan		1 206 400

Source : élaboré par le Consultant

11.3 Annexe 3 : Calcul des Frais informels et du temps de retards sur l'axe Bamako-Abidjan-Bamako (janvier/ juin 2015)

Axe Bamako - Abidjan

MALI	Police	Douane	Gendarmerie	Moyenne de temps de retard (mn)
Senou	5000	2500	5000	10
Oulessebougou	1000	1000	1000	2
Bougouni	2000		2000	2
Sikasso	3000		3000	5
Zegoua	2000	1500	2000	5
TOTAL:	13000	5000	13000	24

COTE D'IVOIRE	Police	Douane	Gendarmerie	Moyenne de temps de retard (mn)
Pogo	1000	1000	1000	5
Ouangolodougou	1000			2
ferkessedougou	1000			2
Fafere			1000	2
Kanawolo			1000	Frais2
Nankaramandougou			1000	2
katiola			1000	2
bouake	1000		1000	2
TOTAL:	4000	1000	6000	19

Source : Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire- 2015

11.4 Annexe 4 : Tableaux synoptiques des différentes procédures et étapes de l'importation

Tableau 56 : liste des étapes et documents de l'intention d'importation

Étapes	Sous-étapes	Acteurs, processus	Documents
Etape 1 : Préparation	1.1 Documents en amont	L'importateur prépare tous les documents nécessaires pour lever l'intention d'importation	Numéro d'Identification Fiscale (NIF) Patente Registre du Commerce Facture Pro-forma
	1.2 Formulaire et frais administratifs	L'importateur retire et remplit un formulaire de demande auprès de la DNCC et s'acquitte des frais administratifs	Formulaire de demande Paiement des frais administratifs à la DNCC
	1.3 Contribution PVI	Etablissement d'un chèque certifié par la Banque de l'importateur, 0,75% de la valeur FOB de la marchandise, destiné à couvrir les charges de la compagnie d'inspection pour le passage au scanner, inspection à l'origine etc.)	Chèque bancaire certifié
Etape 2 : Dépôt & édition	2.1 Dépôt à la DNCC	A ce niveau l'importateur peut déposer sa demande et les documents auprès du Régisseur de la DNCC.	Demande et documents de l'étape 1
	2.2 vérification et édition	L'agent de vérification vérifie la demande, l'agent informatique saisie la demande, imprime l'intention d'importation et transmet à l'agent de vérification pour signature, qui transmet au bureau ventilation après signature	Processus interne DNCC
Etape 3 : Transmission & remise	-	Le bureau ventilation de la DNCC cache les intentions d'importation, en trois copies : VERITAS, Trésor public, importateur	Intention d'importation
L'importateur retire son intention d'importation à la DNCC			

Source : Compilation des données par le consultant

Tableau57: liste des principales étapes des opérations d'importation et de dédouanement du port de transit au terminal routier ou ferroviaire

Etapes	Sous-étapes	Acteurs, processus	Documents
Etape 1 : Arrivée du cargo/déchargement	Port de débarquement	Consignataire	Manifeste douane (électronique)
	déchargement	manutentionnaire	EIR ¹⁵
	échange de connaissance chez le consignataire du Navire	consignataire, transitaire	Connaissance
Etape 2: Déclaration en douane / Paiement de fond de garantie ou acquit à caution	Côte d'Ivoire Déclaration EX3000 / T1 pour la cote d'Ivoire dans le système SYDAM (Sydonia World)	Douanes Ivoirienne / Douane malienne	Facture de la marchandise, copie du connaissance, liste de colisage
	Côte d'Ivoire : Paiement du Fond de garantie Routier / Pose d'une balise GPS sur le camion	Chambre de commerce de Côte d'Ivoire : paiement de 0.5% de la valeur CAF de la marchandise valable pour la Cote d'Ivoire et pour le Mali	Déclarations Ex3000 & T1
	Sénégal : Déclaration transit S110 dans le système informatique Gainde de la Douane	Douanes, Transit	Déclaration transit S110
	Sénégal : le Transitaire fait cautionner la déclaration S110 par sa Banque. Pose de la balise sur le camion par la Douane	Transitaire, Banque, Douane	Déclaration S110, acquit à caution
Etape 3 : Entrepôts EMASE/EMACI - CMTR - Douanes Maliennes en Côte d'Ivoire	Paiement des frais aux EMASE / CMTR	Déchargement sur camion ou entreposage	Bon à enlever. Lettre de voiture
	Cote d'Ivoire : paiement de frais à la Douane Malienne présente au port d'Abidjan	La Douane Malienne enregistre et valide la déclaration EX3000	Déclaration EX3000
Etape 4.1: Sortie de la marchandise du port et départ Camion vers la frontière Malienne	Escorte physique éventuelle pour le Sénégal Validation physique et dans le système informatique du T1 (Cote d'Ivoire) et du S110 (Sénégal) par les postes de Douane habilités sur la route de transit	Postes officiels des Douanes sur la route/Transporteur	T1/S110
Etape 4.2: Arrivée douane frontières Sénégal ou Cote d'Ivoire	Côte d'Ivoire : déchargement du T1 par la Douane Ivoirienne et la Douane Malienne	Douanes Ivoiriennes / Douanes Maliennes	T1(CI)
	Sénégal : déchargement du T1 par la Douane Ivoirienne et la Douane Malienne	Douanes sénégalaises / Douanes Maliennes	S110
Etape 4.3: Arrivée douane frontière Mali	Mali : Déclaration Douane Frontière T1	Arrivée des camions à la frontière malienne, déclaration T1 par le Transitaire dans le système Douanier Sydonia World	T1 (ML)
	Mali : Douane frontière TRIE	émission manuelle du carnet TRIE vendu par la chambre de commerce et rempli par le transitaire	TRIE

¹⁵ Electronic Interchange receipt - Reçu du manutentionnaire qui entre autre décrit l'état physique du conteneur.

Etapes	Sous-étapes	Acteurs, processus	Documents
Etape 5 : Arrivée des camions Terminal Port Sec	Processus de dédouanement au terminal Routier ou Ferroviaire	Douanes / transitaire/ Terminal SPSM	T1 / TRIE, facture, liste de colisage.

Source : compilation des données par le consultant sur base de

Tableau 58: liste des principales étapes de dédouanement d'une
marchandise au Mali

Etapes	Sous-étapes	Acteurs, processus	Documents
Etape 1 : Réception du camion / vérification et transfert des documents à la Douane Faladiè ou Kati	reçoit les documents, vérifie le camion, valide l'entrée, transfère les docs à la brigade de Douane	SPSM, Douane	T1, Carnet Trie, BL, lettre de voiture CMTR
Etape 2 : création du manifeste Brigade Douane Faladiè ou Kati	Enregistrement dans le registre et création du manifeste, transfert des docs	Douane	Numéro de manifeste Douane
	Signature et transfert des documents au transitaire	SPSM, Douane	T1, Carnet Trie, BL, lettre de voiture CMTR
Etape 3 : déclaration sous SYDONIA World	Les transitaires saisissent et impriment la déclaration SYDONIA World , et transfère la déclaration à la douane avec les documents de la marchandise	Transitaire	Déclaration en Douane, facture, liste de colisage, B/L, certificat d'inspection, Certificat d'assurance
Etape 4 : Rapport d'Ecor	Opération et rapport d'Ecor par la Douane	Douane	rapport d'Ecor
Etape 5 : Examen physique par la Douane	Le vérificateur examine physiquement, établit un rapport de visite et liquide la déclaration Le comptable en douane encaisse les frais et émet le bulletin de liquidation	Douane	rapport de visite de la Douane
			bulletin de liquidation
Etape 6 : paiement des Droits de Douane	Paiement des droits de Douane et reçu de paiement	Transitaire, Douane	reçu de paiement
Etape 7 : Archivage	Les transitaires doivent remettre une copie des documents au contrôle différé pour archivage Le comptable en Douane émet un bon de livraison	Transitaire, Douane	Déclaration en Douane, facture, liste de colisage, B/L, certificat d'inspection, Certificat d'assurance
			Bonde livraison
Etape 8 : Sortie	Les transitaires paient les frais du terminal	Transitaire, Douane, SPSM	reçu du paiement des frais de Terminal
	La Douane vérifie les documents et les camions		Déclaration et bon de livraison de la Douane
	La Douane libère la marchandise		

Source : compilation des données par le consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews

Tableau 59: liste des étapes des opérations de dédouanements et de logistique via le port de Dakar ou d'Abidjan

Étapes	Sous-étapes	Acteurs, processus	Documents
Etape 1 : obtention des documents nécessaires à l'exportation		Exportateurs, transitaires	Intention d'exportation, facture, liste de colisage, certificat d'origine, certificat phytosanitaire si nécessaire
Etape 2: Déclaration export Douane Mali (Ex1). Chargement de la marchandise sur le camion ou le train en conteneur ou en conventionnel	Déclaration sous Sydonia World / Paiement des frais de Douane -	Transitaire, Transporteur, exportateur, Douane, Chambre de Commerce du Mali	Déclaration export,
Etape 3 : Passage frontière Mali	Apurement de la déclaration	Transitaire, Douane	Déclaration export
Etape 4 : Passage frontière pays tiers	Sénégal: Déclaration transit export sous le système Gainde,	Transitaire, Douane	Déclaration transit export
	Côte d'Ivoire : Déclaration transit Export - Escorte organisée par des privés	Transitaire, Douane	Déclaration transit export
Etape 5: Arrivée au port ou en entrepôt, Déclaration export, chargement navire	Déclaration Douane export, paiement des frais de manutention et de B/L	Transitaire, Douane, Compagnie maritime, Terminal à conteneur	Déclaration export, facture fournisseur

Source : compilation des données par le consultant sur base de résultats d'enquêtes et d'interviews

11.5 Annexe 5 : Détail export détails Fruits secs / Axe Bamako-Dakar

Corridor		Bamako-Dakar		Cost for the shipper (XOF)						Time (hours)		Average worked hours of procedure	handled by/ paid to	comments
Transport mode		Road												
Type of goods		Fruit sec												
Value / t		485,714												
Quantity	Unit	Official			Non-official									
		min	max	30	min	avg	max	min	max					
30	30	MT												
Departure	Export intention				-	-	-			2	4	3	Freight Forwarder	from Trade and Competition National Dept.
	Phyto-sanitary certificate				-	-	-							from Agric. Dept.
	Certificate of origin	35,000	40,000	45,000	-	-	-							from Agric. Dept.
	Customs declaration				-	-	-							
	Freight forwarder fees				-	-	-							
	ISRT guarantee				-	-	-							
Trucking	Loading	37,500	46,875	56,250	-	-	-	1	2	1.5	Chamber of Commerce	0.5% of CIF value @650 USD/MT		
	Service provider										Service provider	100-150 CFA / bag of 80 kg		
Diboli border	Bamako-Diboli	660,000	780,000	900,000	100,000	150,000	200,000	68	90		Transporter (official), uniformed services (non-official)	22-30 CFA / kg excluding bribes price and time depend on season		
	Kidira-Dakar													
Kidira border	EMASE fees	-	-	-	10,000	10,000	10,000	2	10	2.5	EMASE	officially 500 CFA / MT but usually negotiated and w/o receipt		
	Customs stamp	-	-	-	10,000	10,000	10,000				Malian Customs			
Arrival	Customs procedures	36,000	38,500	41,000	-	-	-	2	20	3	Customs	spend night if arrival after 2:00 pm		
	HAD	30,000	32,500	35,000	-	-	-				Senegalese Forestry services	per truck		
	Freight Forwarder				-	-	-				Freight Forwarder	per truck		
Arrival	Customs declaration, TS	10,000	25,000	40,000	-	-	-	2	24	3	Senegalese Customs	per shipment		
	IT Customs fees	9,500	9,500	9,500	-	-	-				Senegalese Customs	per shipment		
	Unloading	21,000	21,000	21,000	-	-	-				Service provider	700 CFA/MT		
	Lifting	73,120	73,120	73,120	-	-	-				Port terminal handler	2 x 36,560 CFA/20 ft container		
	Stevedoring	180,000	180,000	180,000	-	-	-				Port terminal handler	depends on type of goods, estimated at 6,000 CFA/MT		
	Port fees	9,000	9,000	9,000	-	-	-				Port	2 x 4,500 CFA/20 ft container		
	Fumigation/inspection	20,000	20,000	20,000	-	-	-				Service provider	2 x 10,000 CFA/container		
	Escort within port	10,000	10,000	10,000	-	-	-	24	48	12	Senegalese Customs	2 x 5,000 CFA/container		
	B/L & registering fees	20,000	25,000	30,000	-	-	-				Shipping line	2 x 10,000-15,000 CFA/container		
	Container leasing	180,000	180,000	180,000	-	-	-				Shipping line	2 x 90,000 CFA/20 ft container		
	Container positioning	220,000	220,000	220,000	-	-	-				Shipping line	2 x 110,000 CFA/20 ft container		
	Weighing	12,000	12,000	12,000	-	-	-				Weighbridge operator	2 x 6,000 CFA/container		
	HAD	60,000	150,000	240,000	-	-	-				Freight forwarder	2 x 30,000-120,000 CFA/container		
	TOTAL		1,623,120	1,872,495	2,121,870	120,000	170,000	220,000	101	198	25			

Source : élaboré par le Consultant

11.6 Annexe 6 : Détail export détails Fruits secs / Axe Bamako-Abidjan

Corridor		Cost for the shipper (XOF)						Time (hours)		Average worked hours of procedure	handled by/ paid to	comments
Bamako-Abidjan												
Transport mode												
Road												
Type of goods												
fruitssecs												
value		485714.2857										
Unit		MT										
Quantity		Official			Non-official							
min	max	min	avg	max	min	avg	max	min	max			
30	30											
Departure	Export intention				-	-	-			3	Freight Forwarder	from Trade and Competition National Dept.
	Phyto-sanitary certificate				-	-	-					from Agric. Dept.
	Certificate of origin	50,000	55,000	60,000	-	-	-	2	4			from Agric. Dept., 5,000 CFA
	Customs declaration				-	-	-					
	Freight forwarder fees				-	-	-					
	Loading	37,500	46,875	56,250	-	-	-	1	2	1.5	Service provider	100-150 CFA / bag of 80 kg
Trucking	Bamako-Zegoua	450,000	525,000	600,000	100,000	100,000	100,000	72	96		Transporter (official), uniformed services or "facilitator" (non-off.)	15 CFA / kg excluding bribes, including overload penalties
	Pogo-Abidjan				200,000	200,000	200,000					
Trader travel expenses		-	-	-	-	-	-	-	-	-	Trader	Optional. Ensures goods are not diverted
Environmental tax at Sikasso		-	-	-	-	-	-	0.1	0.2	0.1	Malian Forestry services	Wrongly called "certificate of origin" Officially 25 CFA/kg but usually negotiated and w/o receipt
Zegoua border	EMACI fees	20,000	20,000	20,000	-	-	-			2.5	EMACI Malian Customs Freight Forwarder	officially 500 CFA / MT but usually negotiated
	ISRT logbook	35,000	35,000	35,000	-	-	-	2	12			
	HAD	25,000	35,000	45,000	-	-	-					
Pogo border	Customs procedures and HAD	20,000	40,000	60,000	-	-	-			3	Freight Forwarder Agric. Dept. Customs	spend night if arrival after 5:00 pm
	Phyto-sanitary inspection	5,000	5,000	5,000	-	-	-	22	36			
	Customs escort	150,000	150,000	150,000	-	-	-					
Arrival	Customs declaration, TS	20,040	20,040	20,040	-	-	-	2	24	3	Customs Service provider Service provider	20,040 CFA per shipment
	Unloading	50,000	50,000	50,000	-	-	-					50,000 CFA / truck
	Container dressing and stuffing	130,000	130,000	130,000	-	-	-					2 x 65,000 CFA / 20 ft. container
	Lifting	60,000	60,000	60,000	-	-	-	Port terminal handler	2 x 30,000 CFA/20 ft container			
	Stevedoring	182,000	182,000	182,000	-	-	-	Port terminal handler	91,000 /TEU			
	heavy container surcharge	54,600	54,600	54,600	-	-	-					
	Port fees	20,000	20,000	20,000	-	-	-	24	48	12	Port Service provider ISPS Shipping line Shipping line Weighbridge operator SYDAM Freight forwarder	2 x 10,000 CFA/20 ft container
	Phyto-sanitary inspection	35,000	35,000	35,000	-	-	-					2 x 17,500 CFA/container
	Security tax	25,300	25,300	25,300	-	-	-					22 USD/TEU
	B/L & registering fees	35,000	40,000	45,000	-	-	-					35,000-45,000 CFA / shipment
	Container positioning	225,000	225,000	225,000	-	-	-					2 x 75,000 CFA/20 ft container
	Weighing	20,000	20,000	20,000	-	-	-	2 x 10,000 CFA/container				
	Union tax	25,350	25,350	25,350	-	-	-	25,350 CFA/shipment				
	HAD	145,000	160,000	175,000	-	-	-	2 x 65,000 CFA / 20 ft. container				
	TOTAL		1,819,790	1,959,165	2,098,540	300,000	300,000	300,000	125	222	25	

Source : élaboré par le Consultant

11.7 Annexe 7 : Détail export détails Mangue / Axe Bamako-Abidjan

Corridor		Bamako-Abidjan		Cost for the shipper (XOF)						Time (hours)		Average worked hours of procedure	handled by/ paid to	comments
Transport mode		Road												
Type of goods		Mangoes		Official			Non-official							
Quantity		Unit												
value Cfa		714,286												
min	max	21	21	min	avg	max	min	avg	max	min	max			
Departure	Export intention	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Freight Forwarder	from Trade and Competition National Dept.	
	Phyto-sanitary certificate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		from Agric. Dept.	
	Certificate of origin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		from Agric. Dept., 5,000 CFA	
	Customs declaration	2,350	2,350	2,350	-	-	-	-	-	-	-			
	Express mailing	30,000	38,000	46,000	-	-	-	-	-	-	-			
	Freight forwarding fees	49,651	49,651	49,651	-	-	-	-	-	-	-			
	HAD	14,959	14,959	14,959	-	-	-	-	-	-	-			
Trucking	Union tax	25,000	25,000	25,000	-	-	-	-	-	-	-	SYDAM		
	Stuffing	35,000	42,500	50,000	-	-	-	-	-	2	4	Service provider		
Generator leasing	Bamako-Zegoua	2,000,000	2,000,000	2,000,000	-	-	-	-	-	48	72	Transporter	includes bribes	
	Pogo-Abidjan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	includes container leasing	
Zegoua border	TS Customs	300,000	325,000	350,000	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Transit fees and HAD	20,000	20,000	20,000	-	-	-	-	-	2	3	2.5	Customs	
Pogo border	TS Customs	220,000	230,000	240,000	-	-	-	-	-	-	-	-	Freight Forwarder	
	TS Customs	20,040	20,040	20,040	-	-	-	-	-	-	-	-	Customs	
	Transit fees and HAD	80,000	80,000	80,000	-	-	-	-	-	2	18	2.5	Freight Forwarder	
Arrival	Customs escort	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Customs	
	Lifting	50,000	50,000	50,000	-	-	-	-	-	-	-	-	Port terminal handler	
	Stevedoring	129,000	129,000	129,000	-	-	-	-	-	-	-	-	Port terminal handler	
	Port fees	31,920	31,920	31,920	-	-	-	-	-	-	-	-	Port and port community	
	Security tax	1,890	1,890	1,890	-	-	-	-	-	-	-	-	1,520 CFA/MT	
	B/L & registering fees	25,000	32,500	40,000	-	-	-	-	-	-	-	-	90 CFA/MT	
	Weighing	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Shipping line	
TOTAL		3,034,810	3,092,810	3,150,810	-	-	-	-	-	54	97	8.0	Weighbridge operator	
													included into freight forwarding fees at departure	

Source : élaboré par le Consultant

11.8 ANNEXE 8 : Utilisation du logiciel EBEMI

Dans le cadre de son étude des délais, le Consultant a procédé à des tests en temps réel en utilisant le système EBEMI. Des balises ont été posées sur deux camions (un pour chaque axe) d'une entreprise malienne de transport.

Quelques difficultés pratiques ont été constatées au début de l'opération (posage des balises, disponibilité etc.) cependant quelques données ont pu être obtenues. Le Consultant a également collecté des données disponibles pour d'autres camions.

Remarque : Le Consultant a noté que le système EBEMI est d'un usage avant tout commercial pour l'instant. A savoir que le système fournit des données sur le temps, les arrêts, la localisation des camions à l'entreprise. Son lien avec le système douanier n'est pas apparu clairement au Consultant.

Le suivi des camions par EBEMI pourrait à terme servir de suivi des camions en transit et ainsi remplacer le système d'escorte en vigueur aux frontières. La CCM qui fait partie de la mise en place du système EBEMI pourrait, en tant que caution nationale au niveau du TRIE l'utiliser cet effet. Cependant, il se pose la question du tracking déjà existant dans les autres pays, mis en place par les cautions nationale ou les douanes.

Synthèse des données obtenues par EBEMI : (les fiches détaillées des trajets suivis par EBEMI sont proposées en annexe)

- **Dakar – Bamako :**

Aperçu													
Sélection		Période de temps				Détection des arrêts à partir de 5 Minutes							
2 véhicules		10/07/2015 18:41 - 19/07/2015 14:32 Intervalle de temps 211.9 heures				Arrêts de 0 à 15 min		Arrêts de 30 min à 8 hrs		Arrêts de 15 min à 30 min		Arrêts au dela de 8 hrs	
* Les arrêts dans un périmètre de 300 mètres autour des waypoints ne sont pas marqués													
BEN AND CO 1 véhicules													
véhicules	Jours	Trajets	Arrêts suspects	Durée de l'arrêt	Durée de conduite	Distance parcourue	Vitesse Moyenne	Vitesse maximale	Alertes	Excès de vitesse	Carburant	Premier lieu de départ	Demier lieu d'arrêt
T 8040 MD	4	23	14 3	1d 6h 42mn	1d 2h 32mn	1269,8 km	38,7	86,0 70km/h	391		755 L	10/07/2015 18:41 [612m] Port of Dakar [=]DAKAR	17/07/2015 15:12 [1.26km] Commune 6 [=]BAMAKO

Le temps total sur l'axe Dakar – Bamako a été de 4 jours, avec 23 arrêts, dont 5 arrêts de 30 minutes à 8 heures. Le temps de passage frontière à Tambacounda était de 4h30 minutes

• **Bamako – Dakar :**

Aperçu	
Sélection 2 véhicules	Période de temps 04/06/2015 11:30 - 17/06/2015 13:01 Intervalle de temps 313.5 heures
Détection des arrêts à partir de 5 Minutes	
Arrêts de 0 à 15 min	Arrêts de 30 min à 8 hrs
Arrêts de 15 min à 30 min	Arrêts au dela de 8 hrs

* Les arrêts dans un périmètre de 300 mètres autour des waypoints ne sont pas marqués

BEN AND CO		1 véhicules												
véhicules	Jours	Trajets	Arrêts suspects		Durée de l'arrêt	Durée de conduite	Distance parcourue	Vitesse Moyenne	Vitesse maximale	Alertes	Excès de vitesse	Carburant	Premier lieu de départ	Demier lieu d'arrêt
T 8040 MD	7	30	14 6	6 2	2d 13h 48mn	1d 1h 44mn	1275,5 km	29,6	93,0 70km/h	447		743 L	04/06/2015 11:30 [1.13km] Faladie [=]BAMAKO	17/06/2015 12:48 [566m] Hann-Plage [=]DAKAR

Le temps total sur l'axe Bamako – Dakar a été de 7 jours, avec 30 arrêts, dont 8 arrêts de 30 minutes à 8 heures.

• **Abidjan – Bamako :**

Aperçu	
Sélection 2 véhicules	Période de temps 04/04/2015 04:19 - 17/04/2015 08:36 Intervalle de temps 316.3 heures
Détection des arrêts à partir de 5 Minutes	
Arrêts de 0 à 15 min	Arrêts de 30 min à 8 hrs
Arrêts de 15 min à 30 min	Arrêts au dela de 8 hrs

* Les arrêts dans un périmètre de 300 mètres autour des waypoints ne sont pas marqués

BEN AND CO		1 véhicules												
véhicules	Jours	Trajets	Arrêts suspects		Durée de l'arrêt	Durée de conduite	Distance parcourue	Vitesse Moyenne	Vitesse maximale	Alertes	Excès de vitesse	Carburant	Premier lieu de départ	Demier lieu d'arrêt
T 8051 MD	6	39	15 16	8 1	2d 18h 56mn	1d 7h 49mn	1345,8 km	31,6	93,0 110km/h	301		827 L	04/04/2015 04:19 [1.25km] Vridi	10/04/2015 11:57 [1.8km] Commune 2 [=]BAMAKO

Le temps total sur l'axe Abidjan – Bamako a été de 6 jours, avec 39 arrêts, dont 15 arrêts de 30 minutes à 8 heures. Le temps de passage à Zegoua était supérieur à 6h.

• **Bamako – Abidjan :**

Aperçu	
Sélection 2 véhicules	Période de temps 17/08/2015 06:36 - 23/08/2016 16:53 Intervalle de temps 8938.3 heures
Détection des arrêts à partir de 5 Minutes	
Arrêts de 0 à 15 min	Arrêts de 30 min à 8 hrs
Arrêts de 15 min à 30 min	Arrêts au dela de 8 hrs

* Les arrêts dans un périmètre de 300 mètres autour des waypoints ne sont pas marqués

BEN AND CO		1 véhicules												
véhicules	Jours	Trajets	Arrêts suspects		Durée de l'arrêt	Durée de conduite	Distance parcourue	Vitesse Moyenne	Vitesse maximale	Alertes	Excès de vitesse	Carburant	Premier lieu de départ	Demier lieu d'arrêt
T 8051 MD	5	46	27 10	8 1	2d 1h 59mn	1d 5h 16mn	1327,4 km	33,5	91,0 110km/h	130		760 L	17/08/2015 06:36 [993m] Faladie [=]BAMAKO	22/08/2015 16:53 [1.23km] Vridi [=]ABIDJAN

Le temps total sur le trajet Bamako – Abidjan a été de 5 jours, avec 46 arrêts, dont 10 arrêts de 30 minutes à 8 heures.

11.9 ANNEXE 9 : Ressources bibliographiques

Rapports

- Annuaire statistique des transports, résultats 2013, Observatoire des Transports, DNTTMF, Ministère des Infrastructures, des Transports et du Désenclavement
- Rapport d'Activités, 2014, Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (E.MA.CI)
- Rapports d'Activités, 2014, Entrepôts Maliens au Sénégal (E.MA.SE)
- 24th Road governance Report UEMOA, survey Results for the second quarter 2013, UEMOA, Borderless, CILSS
- Cross Border Trade Flow of Agricultural Products in West Africa, USAID, CILSS, Oct, Nov & Dec 2014
- Assessment of Volume and Value of Regionally Traded Staple Commodities, USAID, 2013
- BACKHAUL FOR THE LIVESTOCK CORRIDOR USAID AGRIBUSINESS AND TRADE PROMOTION (ATP) PROJECT, USAID, Apr 2013
- PROJET DE FACILITATION DE LA LOGISTIQUE COMMERCIALE AU MALI, Banque Mondiale, juin 2011
- Report on Road Harassments in West Africa, USAID, CILSS, Jul & Sept 2014
- The Cost of Being Landlocked Logistics, Costs, and Supply Chain Reliability, Banque Mondiale, 2010
- COÛTS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE SUR LE CORRIDOR TEMA-OUAGADOUGOU, West Africa Trade Hub, 2010
- Dakar-Bamako Corridor Cost of Transport Analysis, USAID 2010
- Evaluation des coûts de transport des marchandises maliennes, Oumar Fofana, 2013
- Impact of expedited trade on private sector, ECOWAS, West Africa Trade Hub, 2011
- Infrastructure, geographical disadvantage and transport costs, Policy Research working paper 2257, Banque Mondiale 2007
- Le transport routier vers les pays enclavés de l'Afrique de l'Ouest, structure et fonctionnement du marché, West Africa Trade Hub, Sept 2010
- Logistics Cost Study of Transport Corridors in Central and West Africa, final report, SSATP/Nathan Associates 2013
- Analyse des écarts, zone libre échange CEDEAO, West Africa Trade Hub, 2011
- Projet d'identification des étapes liées aux formalités de dédouanement pour l'importation et l'exportation de marchandises à destination ou en provenance du Mali, Banque Mondiale, 2011

- Plan de développement et d'investissement du système EBEMI, Ministère de l'Équipement et des Transports, ITS
- La Politique globale de transport du fret au Mali, Harouna Cisse, DNT, Avril 2005
- Assessing the Price Raising Impact of Non-Tariff Measures in Africa, World Bank, 2012
- ÉTUDE D'ACTUALISATION DES COÛTS D'EXPLOITATION DES VÉHICULES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS AU MALI
- ETUDE RELATIVE A LA POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AU MALI, CRIS 2010/259 – 666, nov 2012
- TRADE DATA STUDY—CENTRAL BASIN OF WEST AFRICA, USAID, 2012
- Trade Data Study - West Africa, Cote D'Ivoire and Guinea, USAID, Dec 2012
- Hiding in Plain Sight, Trade Misinvoicing and the Impact of Revenue Loss in Ghana, Kenya, Mozambique, Tanzania, and Uganda: 2002-2011, DANIDA
- Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main international Corridors, AICD, 2008
- ETUDE DES IMPACTS DE LA LUTTE CONTRE LA SURCHARGE SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS TERRESTRES MALIENS, rapport final, 2012.
- Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux, Banque Mondiale, SSATP, document de travail n°97
- Time and cost indicators baseline evaluation, Trade Hub and African partners Network – USAID – April 2015
- Analyse des écarts de la zone de libre-échange de la CEDEAO, Mali & Côte d'Ivoire, rapport technique # 43, Mai 2011
- Baumol, W.J. and Vinod, H.D. (1970), 'An Inventory Theoretic Model of Freight Transport Demand', Management Science, Vol. 16, No. 7, p. 413-442

Accords et Conventions

- CONVENTION DE BÂLE SUR LE CONTRÔLE DES MOUVEMENTS TRANSFRONTIÈRES DE DÉCHETS DANGEREUX ET DE LEUR LIMINATION ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE DE LÉNIPOTENTIAIRES, 1989, entrée en vigueur 5 mai 1992
- L'ensemble de conventions internationales de référence édictées par la CNUCED, l'OMI, le GATT/OMC, le CCI, l'ISO, l'IRU, le CCD
- La convention internationale pour la simplification des pratiques douanières (1923) ;
- La Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route, dite Convention de Genève (C.M.R., 1956) ;

- Convention Douanière relative aux conteneurs (1956-1972) ;
- La Convention visant à faciliter le Trafic maritime International (Convention FAL, OMI, 1965) ;
- La Convention Internationale relative au Commerce de Transit des pays sans Littoral (New York, 1965) ;
- La convention internationale sur la Simplification et Harmonisation des Régimes Douaniers, dite convention de Kyoto (1973) ;
- La convention douanière relative au transport international de marchandises sous-couvert de carnet TIR, dite Convention TIR (1975) ;
- Convention TRIE ratifiée à Cotonou le 29/05/1982, paru au Journal officiel de la Cedeao N°A/P4/5/82 et la Convention TIE n° A/P2/5/82 portant réglementation des transports routiers inter-Etats de la CEDEAO
- La convention des Nations Unies sur le Transport Multimodal International ;
- Les Conventions multilatérales en matière de transport en transit, couvrant le port et les transports terrestres :
 - au niveau de la CEDEAO : TIE pour le transport routier, TRIE pour les accords douaniers au niveau du transit routier inter-Etats, Accords sur l'assurance transport (Carte brune CEDEAO – code CIMA), coordination des transports et régimes de faveur ;
 - au niveau de l'UEMOA : Le régime de faveur du transport des produits du cru : décision du 1er juillet 1996 a institué un régime de faveur relative à la libéralisation totale du commerce et du transport des produits du cru édicté antérieurement par la CEDEAO par la décision A/DEC.8/5/79 du 29 mai 1979 (J.O CEDEAO N° 1) et entrée en vigueur depuis novembre 1979, la Recommandation N° 04/97/CM relative à la mise en œuvre d'un programme d'Actions commune dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA, le Règlement UEMOA N°09/2001/CM/UEMOA et son Annexe du 26/11/01 portant Code des Douanes Livre I : Cadres Organisationnels, procédures et Régimes Douaniers ;
 - au niveau de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), les actions en faveur du Transport, du port et du transit terrestre comme : la mise en place de Comités Nationaux de facilitation (Comité FAL), la Création des Observatoires Nationaux et sous régional des Transports Internationaux par Mer, la sécurisation douanière des véhicules de transport en transit par le système de Grille plombé (SGP) conformément à la résolution N° 187/11/01 d'Abuja en juin 2001, la mise en place d'un système de financement pour le rajeunissement des véhicules routiers, la création de «ports-secs» dans les pays sans littoral pour faciliter les opérations d'entreposage et de dédouanement des marchandises ;
- Les Accords ferroviaires bilatéraux (TIF) ;

- Convention A/P4/5/82 du 30 mai 1982 au Transit Routier Inter-Etats des Marchandises ;
- Convention A/SP/1/5/90 du 29 mai 1990 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations TRIE ;
- Traité révisé de la CEDEAO du 30 Juillet 1993 ;
- Accord du 22 mai 2005 (CEDEAO) liant les cautions nationales ;
- Protocole d'accord entre le Mali et le Sénégal de juillet 2011, portant sur le fonds de garantie des acquis à caution en matière de TRIE.

Lois et Décrets

- Décret N°04-235/P-RM du 18 mai 2005 déterminant le cadre organique des entrepôts maliens dans les ports de transit
- Décret N°05-260/P-RM du 6 juin fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement des entrepôts maliens dans les ports de transit 12-Loi N°96-032 portant statut général des établissements publics à caractère professionnel
- Ordonnance n° 99 – 036/P- RM du 23 Septembre 1999, portant création du CMC, modifiée par l'ordonnance N°05-008/P-RM du 09 mars 2005
- Décret N°426/P-RM du 29 décembre 1999 portant sur l'organisation et les modalités de fonctionnement du CMC
- Décret n°04-359/P-RM du 08 septembre 2002
- Loi N°96-032 portant statut général des établissements publics à caractère professionnel
- loi n° 04 – 040 du 13 Août 2004 portant création du CMTR
- Décret N°04-359/P-RM du 08 septembre 2004 fixant l'organisation et les modalités de fonctionnement du CMC.

11.10 ANNEXE 10 : Liste des personnes rencontrées

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	Bollore Africa Logistics	Bruino MARILHET	Directeur général adjoint	+ 225 21220781 /	bruno.marilhet@bollore.com
Côte d'Ivoire	Bollore Africa Logistics	Robert Reiss	Directeur logistique		robert.reiss@bollore.com
Côte d'Ivoire	Bollore Africa Logistics	Dominique Kouyaté	Director, Logistics Solutions	Tél. : (+225) 21 22 07 78 Fax : (+225) 21 22 04 61 Mobile : (+225) 07 69 06 99	dominique.kouyate@bollore.com
Côte d'Ivoire	Bollore Africa Logistics	AMAN Claude	Responsable BLD		Claude.AMAN@bollore.com
Côte d'Ivoire	Abidjan Terminal - SETV	AUGUSTIN brou	IT MANAGER	+ 225 21217703/07016116	AUGUSTIN.BROU@bollore.com
Côte d'Ivoire	Ageroute	Marius POKOU	Coordonateur	+ 225 05890414/22529309	mpokouk@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Bollore Africa Logistics	M. Lagazéni SANOGO	Chef section Hinterland et sacherie	+ 225 21 220 634 / 08080447	lagazeni.sanogo@bollore.com
Côte d'Ivoire	OCOD	M. Vallassiné DIARRASOUBA	Direction Générale	+ 225-21220666/07010082	vallassine.diarrasouba@bollore.com

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	CCI-CI	Christophe Auguste Douka	Directeur	+ 225 08576017 / 20 33 16 00	ktoffdouka@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire	Vital Noel ENOKOU	Chef de département Transit Routier Inter Etats (TRIE)	+ 225 07606701 / 21245007	evital@camco-ci.org
Côte d'Ivoire	Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire	YAO Germain	Directeur des Etudes et de l'Information Economique	(225) 20 33 16 00 poste 735 / (225) 05 09 47 07	germainyao@cci.ci
Côte d'Ivoire	Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire	KONAN KAN Omer	Directeur de l'administration et des finances	(225) 20309719/(225) 07312568	omerkonan@cci.ci
Côte d'Ivoire	Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte d'Ivoire	KHANGAH Bilé Jacob	Directeur des services concédés	+ 225 20309713/7035104	bilekangah@chamco-ci.org
Côte d'Ivoire	OIC - Office Ivoirien des Chargeurs	N'DOUME jean-Patrick	Directeur des infrastructures et de la facilitation des Transports	+ 225 01077275/5081485	jeanpatrick.ndoume@oic.ci
Côte d'Ivoire	Maersk line	Jean-Daniel AHOGNY	Cluster Customer service Manager	+ 225 03832327 /48009192	jean-daniel.Ahogny@maersk.com

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	Maersk line	Bakary KAMARA	Directeur Commercial	+ 225 21219100/48008687	bakary.kamara@maersk.com
Côte d'Ivoire	CMA-CGM	SILUE Soungari	Responsable BLD	+ 225 21535951	adb.ssilue@african-agency.com
Côte d'Ivoire	CMC	Youssouf Coulibaly	country representative	+ 22578151855/54544754	bahissou3@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	CMTR	Omar Baba Maiga	Field rep	+225 05 60 79 85	maigao1@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	CMTR	Siriman Fane	Field rep Zegoua	+ 223 79 25 62 88 / +223 69 59 47 29	
Côte d'Ivoire	CMTR	Seydou Diamantéré	Agent Zegoua	+223 79 34 07 71	
Côte d'Ivoire	CMTR - Conseil Malien des Transporteurs	M. Maiga Oumar Baba	country representative	+ 225 05601985/22547040488	maiga01@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	EMACI	Abdoulaye GUINDO	Directeur	+ 225 66739597/ 76397627	gabdoulaye6@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	EMACI	DEMBELE Mahamadou	Chef services statistiques	+ 22521754239 / 56165615	joeseyba@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	EBEMI - ITS	M. DIA Aliou	Administrateur	+ 225 77492869	aliou.dia@id-africa.com
Côte d'Ivoire	Conseil Malien des chargeurs	M. Youssouf Coulibaly	country representative	+ 225 20230486 / 76459208 /65527200	bayuscoul@hotmail.fr

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	DELMAS -CI	Soungari Silue	Responsable BL direct	+ 225 21235964 / 07394892	adb.ssilue@african-afency.com
Côte d'Ivoire	DELMAS -CI	Sylvie Goret	Responsable Commercial	+ 225 21235910 / 07088559	adbsgoret@african-agency.com
Côte d'Ivoire	EMACI	M. Abdoulaye Guindo			
Côte d'Ivoire	Energie SA	M. Andre Duclos	CEO	+225-07070497	duclosar@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Energie SA	Guy herve GUEDE	Directeur Général	+ 225 21275211 / 57153700	gh.guede@energiesaci.com
Côte d'Ivoire	Federmar - Federation Maritime de Côte d'Ivoire	Issouf FADIKA	Président	+ 225 21220809	issouf.fadika@bollore.com
Côte d'Ivoire	FER - Fond d'entretien Routier	Jean Philippe Kouame	Directeur de la commercialisation de la route	+225 20311305/08083733	kjeanp@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	FER - Fond d'entretien Routier	Komenam yao william Kouassi	Directeur Technique	+ 225 20311306 /08083704	komenan.william@fer-ci.org
Côte d'Ivoire	FER - Fond d'entretien Routier	Madame BAMBAMariam	Chargée d'Opérations	Tél : 20 20 02 46	Bamba.Mariam@fer-ci.org

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	Kanijo sarl	M. Fofona Yaya	Directeur	+ 225 01 72 79 69 / 66 91 13 99	kanijo.log@gmail.com
Côte d'Ivoire	Leaders shipping	Koue Anselme	Managing director	+ 225 01293247 /07942835/21250055	Leadersshipping2014@gmail.com / Koue.anselme@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Ministere du transport	KONE Baba	Sous-Directeur des Transports des Marchandises/ Coordonnateur OPA/Direction Générale des Transports Terrestres et de la Circulation	+ 225 47483737 66 29 36 38/ 01 49 97 99	konbabanoholo@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Navitrans Abidjan	Kouassi Didier	Managing director	+225 07570503	
Côte d'Ivoire	Observatoire de la celerite des operations de dédouanement - OCOD	M. Vallassiné DIARRASOUBA	Président de l'observatoire	+ 225- 21220666/07010082	vallassine.diarrasouba@bollore.com

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire		M. Esmel Pierre	Directeur Technique	+ 225 01507253	esmelpierre1@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Office Ivoirien des Chargeurs	N'Doume Jean Patrick	Directeur des infrastructures et de la facilitation des transports	+ 225 21259516 / 01077275 / 05081485	jeanpatrick.ndoume@oic.ci
Côte d'Ivoire	Port Autonome d'Abidjan	Jean Marie KOFFI	Head of International Partnerships and Conferences Department	+ 225-21238315 / 08473574	koffiJeanmarie@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Port Autonome d'Abidjan	Josue SALLY	Marketing & commercial deputy Director	+ 225 21238725 / 07861534	josuesally@yahoo.fr
Côte d'Ivoire	Port Autonome d'Abidjan	M. Leandre SERY	Directeur Commercial et du marketing	+ 225 21238262 / 05100162	leandre.sery@paa.ci
Côte d'Ivoire	Sangare Transport	M. Sangare Kadjali	Transporteur - propriétaire	+225-01999952 / 21245660	sangaretransport@aviso.ci
Côte d'Ivoire	YARA	julien Camaleonte	Directeur Commercial	+ 225 04477000 / 21215521	julien.camaleonte@yara.com

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Côte d'Ivoire	Louis Drefus commodity	Pascal hemar	Directeur commercial	+225 21 21 55 50 Mobile:+225 09 54 32 45 Fax: +225 21 27 26 62/66	Email: pascal.hemar@lcom.com
Mali	DNTTMF	Seydou Traore		66 72 57 46	trasey55@yahoo.fr
Mali	DNTTMF	Ibrahim Maiga		76 10 63 45	ibramaiga@gmail.com
Mali	CMC	Alakaidi Amar Toure		66 79 58 36	Alkaiditoure2006@yahoo.fr
Mali					
Mali	DUE	Alain Jolivet		76 55 35 00	Alain.jolivet@eeas.europa.eu
Mali	CONFED	Samba Soumare		76 26 92 74	soumare@confedmali.net
Mali	C.C.I.M	Mohamed Fanka Oularé		76 1763 61	Fanka@live.fr
Mali	OT	Souleymane Camara		76 49 01 39	Scamara21@yahoo.fr
Mali	DNR	Kassim Sidibé		79 48 38 05	sidibkassim@yahoo.fr
Mali	CMTR	Sadio Coulibaly		76 01 59 50	cmtrmali@yahoo.fr
Mali	DNTTMFF	Abdoulkarim Maiga		69 55 12 70	titimbi@yahoo.fr
Mali	PAST	Soriba Boundy		76 47 60 53	Soriba.boundy@yahoo.fr

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Mali	DNTTMF	Soumaila I. Maiga		79 19 09 02	Soumailamaiga10@yahoo.fr
Mali	CMC	Mohamed Sidibe		66 75 54 58	mosidibe@hotmail.com
Mali	PRESIDENT CMC	Babalaye Daou		20 23 04 86	cmchargeurs@orangemali.net
Mali	Chef Bureau Transit Douanes Faladié	Saran Diakité		66 71 44 22	
Mali	Directeur OT	Djibril Magriaga		66 72 50 66	observtransmot@yahoo.fr
Mali	Quentin Boucquey	GIZ			quentin.boucquey@giz.de
Mali	Laurent Koenig	BIVAC		75 27 38 63	
Mali	Enrico Gianfranceschi	TOG, entreprise de transport		71 70 00 00	
Mali	Mr Maïga. Directeur facilitation du TRIE	CCIM		76 19 94 94	
Mali	ZeinabouKeita sacko	CTRCA		76 23 45 06	szeina23@gmail.com
Mali	Abdoulaye Toure	CTRCA		66 69 82 82	t.abdoul@ctrca.gouv.ml

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Mali	Modibo Keita	DNCC		20 21 08 20	modibokeita2012@yahoo.fr
Mali	Souley Maiga	TOGUNA		76 67 52 24	maiga@groupetoguna.com
Mali	Mohamed Lamine Traore	TOGUNA		77 00 95 35	mtraore@groupetoguna.com
Mali	Amadou Diallo	TOTAL		66 74 38 27	m.diallo@totalmali.com
Mali	Boubacar Guindo	BITARTRANS		66 72 24 10	bakibit2006@yahoo.fr
Mali	Mamadou Babou Toure	BEN&CO		66 72 40 42	babouble@yahoo.fr
Mali	Abdoulaye Toure	TRANSPORT TOURE		76 23 27 67	abdoutoure@hotmail.com
Mali	Jean Tigana	TIGANA TRANSPORT		66 72 46 33	jtt@hotmail.com
Mali	Mamadou Traore	BINKE TRANSPORT		66 67 68 99	traoremadou@yahoo.fr
Mali	Mamadou Camara	SIKASSO TRANSPORT		70 40 34 55	sikassotp@orangemali.net
Mali	Rami Reddy Madasani	TAURUS SA		66 75 44 99	
Mali	Mariama Ba Keita	MATRANS		76 11 57 41	mariata.ba@matrans.org
Mali	Alain Adingra	AUXIGAGES		76 31 25 17	alainadingra@auxigages.com

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Mali	Yacine Dia	ENSEMA		66 85 10 91	y.dia@yahoo.fr
Mali	Stephania Nardi	TSE SARL		70 42 18 57	tse@orangemali.net
Mali	Dembele	CMDT		66 67 95 95	
Mali	Cheik Oumar Berhe	BERTHE TRANSPORT SA		76 19 21 26	btransportmali@yahoo.fr
Mali	Youssef Traore	PRESIDENT CMTR		2021 0068	cmtrmali@yahoo.fr
Mali	Aly M;Baye Kane	BOLLORE AFRICA LOG		76 75 43 74	aly-mabaye.kane@bollore.com
Mali	Ousmane Kamissoko	CMTR		66 78 50 88	cmtrmali@yahoo.fr
Mali	Moussa Savadogo	AR/ FER		20 29 11 25	msavadogo@hotmail.com
Mali	Malick Kasse	DTN MET		20 22 64 63	kasse_malick@yahoo.fr
Mali	Hamou Guindo	UTC SA		66 75 24 68	dg@utc-logistics.com
Mali	Mohamed Saliha Maiga	DG INFET		76 47 90 55	slihamaiga@orangemali.net
Mali	Ousmane Marouf Traore	DISTRICT CMTR		66 81 11 93	
Mali	Soumayla Thiam	CMTR		76 46 26 82	
Mali	Dicko	EBEMI		79 07 05 15	-

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Senegal	DAMCO	Assane Diouf	Hinterland manager		assane.diouf@damco.com
Senegal	DAMCO	Ndiaye Babacar	Operation		
Senegal	DAMCO	Amidé Antar	Inside Sales	Tel: +221 33 859 15 18 /+221 78 637 14 24	amide.antar@damco.com
Senegal	Chambre de commerce du Sénégal	Mbaye Chimère NDIAYE	DAKAR FOCAL Point Supervisor	Tel : +221 77 339 36 05	Email : chimerendiaye@gmail.com
Senegal	Chambre de commerce du Sénégal	Mme Gueye	Responsable TRIE	Tel : +221 77 534 64 66	
Senegal	STTM	Etienne Sarr	Directeur		etienne@sttm.sn
Senegal	STTM	Seydou Sanago	Déclarant	+ 221 777279052/22374741808	seydous13@yahoo.fr
Senegal	DAMCO	Babacar Diagne	LSS manager	00221774503881	Babacar.Diagne@damco.com
Senegal	DAMCO	Guy Richard	Chef opération	00221774503881	guy.sagna@damco.com
Senegal	GAINDE 2000	Assane Sarr	Dir. Operations	+221 77 45 00 742	asarr@gainde2000.sn
Senegal	Ousmane Kebe	GENDARMERIE SN		77 450 35 32	ouzoukebec@live.fr
Senegal	Papa Fara Diop	USETTA		77 228 08 22	faradiop52@yahoo.fr

Pays	société	nom	Fonction	tel	email
Senegal	Zakaria Yamar Ndyae	DOUANES SN		77 332 66 19	zinndyae@douanes.sn
Senegal	Mohamed Kone	CMTR DKR		77 811 20 07	
Senegal	Seydou Diallo	CMC DKR		77 228 28 27	dial9seydou@yahoo.fr
Senegal	Oumar Niane	TVS		77 569 03 72	o.niane@necotrans.com
Senegal	Abou Diouf	NCT PLTE FORME LOG		33 889 16 54	a.diouf@necotrans.com
Senegal	malick Diagne	PTI TRANSIT		33 825 07 05	m.diagne@pti.com
Senegal	Habib Sarr	FARA TRANSPORT		77 648 13 93	h.sarr@ftpi.com
Senegal	Mme Diallo Coulibaly	EMASE			
Senegal	Daouda Dia	COSEC		33 849 07 07	ddia@cosec.sn
Senegal	Modou Kane Diaou	DTT SN		77 644 85 03	mkdiao22@yahoo.fr
Sénégal	Aicha SY	PAD		77 309 82 45	aicha.sy@portdakar.sn

