

REPUBLIQUE DU MALI

**MINISTERE DES TRANSPORTS
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS

**PLAN DE TRANSPORT
DU MALI**

1980-1994

12-LES TRANSPORTS MARITIMES

novembre 1979



Cette expertise a été réalisée par :

- Alain GAUTHIER, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur de l'Exploitation du Port Autonome de Paris
- Albakaye KOUNTA, Ministère des Transports et des Travaux Publics (Bamako),

assistés de Daniel VANDEVENTER, Adjoint au Chef des Services Commerciaux du Port Autonome de Paris.

Par la Convention n° 20 du 29 Avril 1978, le Ministère des Transports et des Travaux Publics de la République du Mali a confié l'élaboration du Plan de Transport de Mali au groupement SEDES - OIWI composé par :

- Société d'Etudes pour le Développement Economique et Social
67 rue de Lille 75007 PARIS - FRANCE, Chef de file
- Or. Ing. Walter Kg
10 Witeenbergstrassa 43 ESSEN 1 - République Fédérale d'Allemagne

Le présent rapport fait partie d'un ensemble de 17 volumes dont l'articulation est la suivante :

- 1 - Situation actuelle des transports
- 2 - Economie générale

Etude de la demande

Etude de l'offre

- | | |
|--|---|
| 3 - Situation actuelle et perspectives de l'agriculture | 7 - Les routes |
| 4 - Situation actuelle et perspectives de l'élevage | 8 - Les transports routiers |
| 5 - Situation actuelle et perspectives des mines et de l'industrie | 9 - Les transports ferroviaires |
| 6 - La demande de transport | 10 - Les transports fluviaux |
| | 11 - Les transports aériens |
| | 12 - Les transports maritimes |
| | |
| | 13 - Sélection et programmation des investissements |
| | 14 - Tarification |
| | 15 - Organisation |

Annexe 1 - L'enquête routière 1978

Annexe 2 - Matricules routières

Les études préliminaires ont eu lieu entre Mai 1978 et Février 1979 au Mali. La rédaction s'est effectuée entre Octobre 1978 et Mai 1979. La version finale résulte des discussions et amendements proposés par l'Administration Malienne entre Juillet et Octobre 1979.

Le lecteur pressé pourra limiter sa lecture aux rapports 1, 8 et 13 qui revêtent un caractère synthétique.



SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<u>INTRODUCTION</u>	1
1 - <u>LE FRET MALIEN ET SON TRANSPORT</u>	3
1.1. Analyse du fret maritime malien	3
1.1.1. Importations	3
1.1.2. Exportations	5
1.2. Les ports utilisés et leur desserte	5
1.2.1. Les ports européens	5
1.2.2. Les ports africains	8
1.3. Le système de transport	8
1.4. Les rythmes d'affrètement	9
2 - <u>LES DIFFERENTS INTERVENANTS DANS LA CHAINE DE TRANSPORTS</u>	11
2.1. Les importateurs et exportateurs maliens	11
2.2. Les transitaires	13
2.3. Les armements maritimes	13
2.4. Les ports maritimes	14
3 - <u>LES PROBLEMES</u>	15
3.1. Le regroupement et la centralisation dans un port français	16
3.2. Création d'un armement maritime malien	17
3.3. Les vrais problèmes	18
4 - <u>RECOMMANDATIONS</u>	21
4.1 . Une logistique commerciale appropriée	22
4.1.1. L'organisme malien (O.M.)	23
4.1.2. Mise en place de l'organisme malien	25
4.1.3. Evolution ultérieure de l'organisme malien	26
4.1.4. L'articulation de l'O.M. avec les structures du Ministère des Transports	28
4.1.5. Organigramme du fonctionnement de l'O.M.	29



	<u>Pages</u>
4.2. L'amélioration de la chaîne des transports	31
4.2.1. La liaison Dakar - Bamako	31
4.2.2. La liaison Abidjan - Mali - le port d'Abidjan	31
 <u>ANNEXES</u>	 35
1 - Liste des personnes et organismes rencontrés au cours de l'étude	39
2 - Importations maliennes par provenance	40
3 - Trafic des régions françaises avec le Mali	41
4 - Importations maliennes par Dakar et Abidjan : rythmes mensuels	44
5 - Exportations maliennes par Dakar et Abidjan : rythmes mensuels	45
6 - Desserte de la COA à partir des ports français au 2 ^{ème} semestre 1978	46
7 - Importations de ronds à béton - Coût d'acheminement France - Mali	48
8 - Projet de compte d'exploitation d'une compagnie malienne maritime	49



INTRODUCTION.

L'économie malienne dépend en grande partie de ses importations et exportations. Compte tenu du fait que le Mali ne dispose pas d'une façade maritime, les transports correspondants sont complexes et coûteux.

L'objet de ce rapport est de faire un certain nombre de recommandations sur les structures à mettre en place pour aboutir d'une part, à faire baisser les coûts, d'autre part, à améliorer la balance des paiements de l'Etat Malien.

Compte tenu de la complexité du problème et du très grand nombre d'intervenants dans le circuit des marchandises et des documents correspondants, nous nous sommes volontairement centrés sur l'étude des importations et exportations maliennes à destination et en provenance de France qui ont représenté en 1977 50.000 tonnes pour les importations et 36.000 tonnes pour les exportations (source : Douanes françaises).

La méthodologie a consisté d'abord, à Bamako en une analyse détaillée de la structure du fret malien, puis des circuits actuels par enquête auprès des différents intervenants, à Paris du 28 Septembre au 25 Octobre, à Abidjan du 27 Octobre au 31 Octobre et à Bamako du 1er au 20 Novembre (cf. annexe 1). Cette analyse a permis de mettre en lumière les procédures actuelles - avec leurs avantages et leurs inconvénients - et de formuler un certain nombre de recommandations pour une amélioration progressive des circuits dont le terme final devrait être une maîtrise par l'économie malienne de l'ensemble des problèmes de transport à l'import et à l'export.

Il convient à ce sujet de souligner d'emblée que ces transports sont extrêmement complexes, qu'ils constituent une chaîne dont on ne peut améliorer un maillon que si l'on a une vue globale de l'ensemble et qu'il faut à tout prix éviter de traiter de tel ou tel point particulier avant d'avoir défini une stratégie globale dans laquelle devra s'insérer telle ou telle action ponctuelle. Les différents éléments de la chaîne de transport sont en effet tous interdépendants et l'amélioration d'un élément pris isolément pourrait, à défaut d'une vue globale, éventuellement être un obstacle à l'objectif final recherché.



1 - LE FRÊT MALIEN ET SON TRANSPORT

1.1. Analyse du frêt maritime malien

L'examen des statistiques douanières du Mali sur les trois dernières années (1975 - 1977) montre, concernant le frêt maritime que les transactions les plus importantes se font avec les pays de la C.E.E. (voir annexe 2).

1.1.1. Importations

Elles se chiffrent à 76.000 tonnes en moyenne soit 27 % du volume total (les premières places étant occupées pour la Côte d'Ivoire et le Sénégal) et 55 % de leur valeur.

Ces marchandises se répartissent en :

Produits alimentaires.....	35 %
Engrais.....	16 %
Divers produits industriels.....	7 %
Produits métallurgiques.....	17 %
Machines, appareils.....	12 %
Véhicules, tracteurs.....	7 %
Marchandises diverses....	6 %
	<hr/>
	100 %

(source : Etude Uniconsult - Enquête préliminaire sur l'exploitation d'une ligne nationale maritime malienne)

La France occupe la première place tant en tonnage qu'en valeur (52.000 tonnes pour une valeur de 55 milliards de francs maliens).

IMPORT MALI 1976

Quantité en tonnes

Produits	Volume	dont par pays			dont principaux p'roduits	
1 - Alimentation Boissons Tabacs	49.305	30 %	France	14.620	Sucre	11.417
		7 %	Allemagne	3.433	Beurre, Fromage	1.700
		4 %	Yougoslavie	1.996	Farine	3.313
		3 %	U.R.S.S.	1.523		
		28 %	Côte d'Ivoire	13.551	Bière	1.500
		16 %	Cuba	8.049	Colas	11.477
		8 %	Chine	3.814	Sucre	8.049
				Sucre	2.553	
2 - Hydrocarbures Produits énergétiques Lubrifiants	107.451	1 %	France	1.554		
		2 %	Pays - Bas	2.023		
		1 %	Algérie	1.148		
		30 %	Sénégal	32.130		
		56 %	Côte d'Ivoire	60.671		
		1 %	Trinidad	1.586		
5 %	Vénézuéla	5.735				
3 - Matière première animale - végétale	6.885					
4 - Matière première minérale	34.370	81 %	Sénégal	28.023	Sel	26.900
		11 %	France	3.777		
5 - Produits semi - finis	73.928	24 %	France	18.000 T	Fonte, acier	9.800
		5 %	U.R.S.S.	3.444 T	Borate	4.000
		38 %	Sénégal	28.361 T	Ciment	1.760
		10 %	Côte d'Ivoire	7.203 T	Engrais	18.500
				Ciment	9.700	
				Ciment	5.649	

Source : Douanes maliennes

1.1.2. Exportation

A l'exportation, ce sont encore ces même pays de la **C.E.E.** qui reçoivent le gros de nos produits : en 1976 plus de 80.000 tonnes soit 56 % du **volume** total. La France vient **là** aussi en première position avec 41.000 tonnes pour une valeur de plus de 28 milliards.

Nos marchandises à l'**export** sont volumineuses mais conteneurisables.

La structure des produits à l'**export** se présente de la **manière** suivante :

Graines et fruits oléagineux.....	42 %
Huiles et graisses animales.. ..	10 %
Aliments pour animaux et déchets alimentaires.. . . .	14 %
Coton.....	30 %
Divers.	4 %
	<hr/>
	100 %

(source : Etude **Uniconsult**)

1.2. Les ports utilisés et leur desserte

Cette analyse peut déjà se faire significativement sur le trafic avec la France, premier partenaire **commercial** du Mali.

1.2.1. Les ports européens

Suivant le tableau de répartition du trafic du Mali dans les régions françaises (annexe 3) on peut noter :

1°/ Les achats et ventes du Mali en France se font principalement en l'**Ile** de France (23.000 T), la Haute et Basse Normandie (7.000 T), le Nord (4.000 T).

EWORT MALI 1976

		Quantité en tonnes	
Pays	Volume total	Dont	
France	41.120	Semences et légume	732
		Fruits	586
		Graines	15.672
		dont : Arachide	10.817
		Coton	1.830
		Am. Karité	3.993
		Gomme arabique	875
		Huile arachide	3.540
		Tourteaux arachide	6.240
		Coton en masse égréné	12.216
		Belgique	5.280
dont : Arachide	2.220		
Karité	2.245		
		Coton fibre	60
Pays - Bas	1.800 T	Coton fibre	1.700
Allemagne	7.160 T	Coton	6.847
		Légume	280
Italie	700 T	Coton	556
Grande Bretagne	26.940 T	Graine arachide	10.000
		Graine coton	8.400
		Autres graines	1.700
		Huile	734
		Tourteaux	4.700
Suisse	11.151	Coton	1.185
		Huile	1.000
		Arachides	2.000
		Graine de coton	8.000
Espagne	1.145		
U.R.S.S.	2.000		
Haute Volta	3.370 T	Riz	3.000
Niger		Céréales	17.000
Sénégal		Animaux	1.700
		Mil et sorgho	13.000
Gambie	2.000 T	Mil et sorgho	2.000
Côte d'Ivoire	27.007	Animaux	6.200
		Boisson	2.100
		Légumes	1.400
		Graine de coton	12.525
		Amende karité	2.221
		Tourteaux arachide	1.200
Chine	7.975 T	Coton	2.400
		Karité	4.100
		Graine de coton	2.500

Sans qu'il soit nécessaire d'effectuer des calculs détaillés, et sachant que la minimisation des **coûts** de transport **terrestres** prime de loin celle des transports maritimes (entre **cinq et dix fois** moins chers à distance égale), **il** a été possible, au vu des provenances **relevées**, de déterminer la répartition souhaitable par port français.

	<u>Import</u>	<u>Export</u>	<u>Total</u>
Le Havre et Rouen	30.000	10.000	40.000
Dunkerque	10.000	18.000	28.000
Marseille	7.000	1.000	8.000
Bordeaux	2.000	7.000	9.000
Nantes	<u>1.000</u>	<u>-</u>	<u>1.000</u>
Total	50.000	36.000	86.000

A très peu de choses près, la répartition effective correspond à cet optimum :

	<u>Import</u>	<u>Export</u>	<u>Total</u>
Le Havre	7.247	7.262	14.509
Rouen	19.482	1.765	21.247
Dunkerque	7.186	17.337	24.523
Marseille	9.798	722	10.520
Bordeaux	981	7.014	7.995
Nantes	353		353
Autres	<u>4.512</u>	<u>1.331</u>	<u>5.843</u>
Total	49.559	35.431	84.990

On peut donc dire que le système actuel de groupage correspond à l'arationalité économique.

2°/ D'une manière générale pour les pays de la C.E.E. le gros du trafic dans l'état actuel du commerce extérieur du Mali se fait avec les ports de l'Atlantique Sud c'est-à-dire que les lignes maritimes de la Méditerranée et de l'Atlantique Nord sont très peu employés (Marseille : 8.000 T dont 7.000 pour exportation d'huile d'arachide).

1.2.2. Les ports africains

Ces marchandises sont réparties principalement sur deux ports africains (le trafic avec Lomé : 3.000 T en 1976 et Cotonou pour les hydrocarbures destinés à la 7ème région sont soit ponctuels soit négligeables)

(en tonnes)	<u>Import</u>	<u>%</u>	<u>Export</u>	<u>%</u>	<u>Total</u>	<u>%</u>
Dakar	37.722	30,4	47.518	40,9	85.240	35,5
Abidjan	86.259	69,6	68.607	59,1	154.866	64,5
Total	123.981	100	116.125	100	240.106	100

On constate la part de plus en plus importante occupée par le port d'Abidjan, grâce certainement à la souplesse des modes de transport employés. On peut cependant déplorer la nette insuffisance de la planification des transports notamment en ce qui concerne les lignes isocoût au Mali ainsi que les capacités de transport et de stockage en place.

1.3. Le système de transport

En l'absence d'un centre de décision permettant de concevoir une bonne politique de gestion et de traitement du frêt maritime malien, il existe plusieurs intervenants qui ne sont pas sensés utiliser, en raison de la dispersion du frêt, tous les moyens permettant de rationaliser la chaîne des transports (conteneurisation, palettisation, etc...). L'examen de l'annexe 3 permet de constater que les marchandises maliennes dans les deux sens peuvent subir une conteneurisation très poussée permettant d'éviter beaucoup d'aléas du transport (avaries, pertes, lourdeur des formalités douanières, stationnement prolongé, etc...).

- A l'importation 31.000 tonnes sur 50.000 sont conteneurisables (matériel électrique, quincaillerie, boissons, petit équipements, etc...).

Les marchandises dites conventionnelles - 19.000 tonnes (produits de la première transformation de l'acier, machines agricoles, véhicules) sont elles aussi en majorité de plus en plus conteneurisables dans la pratique.

- A l'exportation ce ne sont guère que les huiles et corps gras qui sont transportés en vrac.

	Importations			Exportations		
	Conventionnelles	Conteneurisables		Conventionnelles	Conteneurisables	Total
Le Havre et Rouen	8	22	30	1	9	10
Dunkerque	7	3	10	3	15	18
Marseille	4	3	7	1	-	1
Bordeau	-	2	2	2	5	7
Nantes	-	1	1	-	-	-
Total	19	31	50	7	29	36

Signalons que les deux principaux transitaires de la place SOCOPA0 et UMIMA, ont traité déjà plus de 1.000 boîtes en 1977, contre 560 en 1976.

1.4. Les rythmes d'affrètement

En 1976, les débarquements toutes provenances pour le compte du Mali (trafic hors céréales) étaient de : (annexes 4 et 5)

(en tonnes)	<u>Minimum</u>	<u>Maximum</u>
Dakar	1.342 (avril)	9.815 (mars)
Abidjan	3.411 (septembre)	8.559 (janvier)

Le tonnage mensuel moyen était de 10.081 tonnes toutes provenances dont **C.E.E. 6.173** tonnes. La faiblesse de ce trafic, même au cas où l'on arrive à opérer un groupage optimum des marchandises dans les principaux ports de la C.E.E. (où est **concentré** notre trafic), ne permet pas à l'heure actuelle de concevoir la création d'une ligne maritime nationale. Dans ces conditions il serait plus raisonnable de **négocier** des tarifs spéciaux avec les conférences maritimes voire d'affrêter des navires pour les tonnages importants.

Par ailleurs, les fréquences de départ sur Abidjan et Dakar (à Rouen plus d'un départ par jour) sont telles que les marchandises n'attendent guère plus d'une semaine au port sans **être** embarquées (voir annexe 6).

On pourrait néanmoins créer comme certains transitaires (**SCAC** à Gennevilliers, Transcap à **Rungis**) des centres de groupages pour les usines dans les zones à forte concentration industrielle fournisseurs du Mali (**Ile** de France, Normandie, Nord, etc...). Cela suppose évidemment la centralisation des décisions relatives au traitement en frêt telle que préconisée dans les chapitres suivants.

2 - LES DIFFERENTS INTERVENANTS DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORTS

2.1. Les importateurs et exportateurs maliens

Les importateurs achètent dans la plupart des cas leurs marchandises CAF port Africain. Ils s'en remettent donc complètement à leurs fournisseurs pour le transport usine → port africain. Cette politique de facilité grève certainement les prix de revient.

La taille de beaucoup d'importateurs ne leur permet certes pas de s'organiser pour maîtriser les transports qui les concernent et seule la mise en commun de leurs moyens pourrait leur permettre de le faire.

La SOMIEX, consciente de ce qu'une politique d'achat "carreau usine" ou FOB, accompagnée d'une véritable négociation du transport de bout en bout ferait baisser les prix de revient des marchandises vendues au MALI, a toutefois fait des essais dans ce sens notamment pour le trafic de conteneurs (à l'import) et pour les exportations de coton mais ses moyens ne lui permettent pas pour l'instant de procéder à une véritable mise en concurrence pour les transports. Par ailleurs les tentatives de la SOMIEX ont montré l'extrême difficulté d'assurer un suivi de la marchandises de bout en bout.

Les importateurs plus petits subissent purement et simplement les prix de transport et de transit et s'en remettent à un seul transitaire, même pour les opérations au port d'ABIDJAN et pour le transport ABIDJAN-MALI où l'on se contente de vérifier l'application des barèmes officiels sans qu'aucune ristourne ne profite à l'économie malienne.

Les délais d'acheminement EUROPE-MALI peuvent atteindre de 4 à 6 mois et le coût total du transport représenter jusqu'à 100 % du prix FOB de la marchandise (cf Annexe 7).

La première condition pour que le **Mali contrôle** effectivement son fret est qu'apparaisse clairement une volonté de la part des chargeurs de **contrôler** qui traite le fret. Ceci suppose une politique d'achat "**FOB**" et une centralisation du fret maritime en vue de créer de bonnes conditions de négociation dans tous les maillons de la **chaîne** de transport. Ces conditions sont d'autant plus facilement réalisables que le gros des échanges maliens sont assurés par quatre sociétés d'**Etat** (SOMIEX de loin en tête, SCAER, SEPOM, OPAM).

	Import		Export	
	Ensemble	Sociétés d' Etat	Ensemble	Sociétés d' Etat
Europe de l' Ouest	59.549	47.325	52.032	46.609
Europe de l' Est	7.709	9.036	7.082	7.036
Asie	43.239	10.795	41.845	10.765
	110.497	61.156 (55 %)	101.359	66.410 (66 %)

2.2. Les transitaires

Les transitaires sont **parfaitement organisés** en FRANCE pour traiter les marchandises destinées au **MALI** et les circuits utilisés (centre de groupage près des lieux de production - notamment en région parisienne - transports terrestres et ports d'embarquement) sont judicieusement choisis.

Les transitaires en AFRIQUE ont des difficultés concernant l'acheminement des documents et l'**enlèvement** rapide des marchandises dues en partie au manque de suivi et aux difficultés de paiement de la part des importateurs et aux difficultés douanières.

D'une manière générale, les transitaires se substituent complètement aux Sociétés maliennes pour l'organisation des transports et des transits. Ils négocient certainement dans d'excellentes conditions, mais le résultat de ces négociations ne profite que très partiellement à l'économie malienne.

Tous les transitaires rencontrés se rendent parfaitement compte de la nécessité pour le MALI de mieux maîtriser son frêt en faisant baisser les coûts de bout en bout et **présentant** la création prochaine d'un organisme malien ad hoc se déclarent prêt à y apporter leur concours comme **ils** l'ont fait pour la COTE D'IVOIRE.

2.3. Les armements maritimes (1)

Les **armements** sont tous pour une "transparence" des taux de frêt et regrettent de ne pas avoir de contacts directs avec les **importateurs** et exportateurs maliens avec qui ils souhaiteraient négocier directement d'éventuels "contrats de fidélité".

(1) On trouvera en annexe n° 6 la liste des dessertes régulières des ports de la COA par armement.

Ils déplorent que les marchandises maliennes soient "apportées" par les transitaires qui débordent ainsi de leur rôle.

L'armement ivoirien SITRAM serait pour sa part prêt à discuter des conditions dans lesquelles un volume de cale pourrait être réservé à des marchandises maliennes.

La conférence "COWAC" fixe les taux de frêt de manière très générale mais s'en remet aux armements pour les modalités particulières.

2.4. Les ports maritimes

Les ports maritimes sont quant à eux ouverts à l'implantation de toute installation spécifique aux marchandises maliennes et sont prêts à négocier mais sur des bases précises.

La concurrence en EUROPE incite naturellement chaque port à accueillir des "plate-formes maliennes" mais nous verrons que cette solution ne semble pas s'imposer du moins pour les importations. Pour les exportations de coton ou d'arachides dans le cas de ventes CAF avec stock tampon au plus près des consommateurs, le problème devra toutefois être examiné en détail.

En AFRIQUE, le port d'ABIDJAN pose un problème particulier d'organisation et dès que les EMACI seront vraiment en place, il faudra s'en préoccuper (cf plus loin "améliorations de la chaîne de transports").

x x

x

En conclusion des entretiens que nous avons eus avec les représentants des différentes sociétés ou organismes intervenant dans le transport des marchandises maliennes (et dont la liste est donnée en annexe) une ligne directrice pour une meilleure maîtrise de l'économie malienne peut se dégager relativement aisément. Ce point fait l'objet des chapitres suivants.

3 - LES PROBLEMES

L'analyse des circuits et des procédures utilisées fait apparaître que le transport des marchandises importées et exportées par le MALI donne lieu à des opérations complexes dans lesquelles apparaissent de multiples intervenants qui, compte tenu de l'organisation du commerce international, ont tous leur raison d'être. Le coût total de transport est la somme de coûts partiels qu'il est aujourd'hui pratiquement impossible & détailler et de maîtriser par suite d'une part de la complexité même des opérations successives et d'autre part du fait que les importateurs et exportateurs maliens n'ont pas la possibilité de traiter eux-mêmes les différentes opérations afférentes au transport.

Pour ce trafic il est tout naturellement fait appel à des transitaires qui d'une part effectuent les formalités administratives propres à tout transport international et d'autre part, "apportent" le fret aux transporteurs (terrestres ou maritimes), aux manutentionnaires, aux magasiniers, négocient avec ceux-ci les différents contrats puis facturent à l'acheteur ou au vendeur la prestation globale (somme des prestations partielles) ainsi fournie par son intermédiaire. Cette facturation globale ne fait pas apparaître les coûts réels car bien souvent elle n'est pas détaillée et même lorsqu'elle l'est, il est fort probable que les prix détaillés ne reflètent pas exactement les prix réellement obtenus par le transitaire auprès des prestataires des différents services.

Il peut être tentant de penser que l'on fera baisser les coûts par un regroupement et une centralisation du fret maritime entre l'EUROPE et l'AFRIQUE ou en s'assurant la maîtrise directe d'un des maillons de la chaîne de transport (le transport maritime proprement dit par exemple). Cette approche du problème doit être maniée avec la plus extrême prudence et en tout cas être précédée d'une étude sérieuse des trafics de bout en bout et d'une rationalisation des procédures employées.

3.1. Le regroupement et la centralisation dans un port français

L'analyse de l'origine ou de la destination (en France) des marchandises "maliennes" rapprochée du trafic des différents ports français par lesquels transitent ces marchandises (cf annexe 3) fait apparaître que dans la quasi totalité des cas le port français utilisé est judicieusement choisi pour minimiser le coût du transport terrestre en France. Par exemple les biens de consommation produits dans la région parisienne sont expédiés via les ports de Rouen et du Havre, tandis que le coton destiné aux filatures du nord de la France est reçu via Dunkerque. Dans ces deux cas, mais l'on pourrait multiplier les exemples, le circuit physique suivi par la marchandise est de manière certaine le plus économique.

Vouloir centraliser le trafic dans un ou même deux ports français conduirait à augmenter de manière très sensible les frais de transport terrestre en France, compte tenu de la diversité des provenances et des destinations sur le territoire français.

Il faut d'ailleurs souligner que dans les ports français utilisés les marchandises maliennes sont regroupées par les transitaires avec les marchandises destinées à d'autres pays d'Afrique et profitent donc de rabais pour le frêt maritime, le transport terrestre et les opérations portuaires.

Il n'est toutefois pas certain que ces rabais soient répercutés sur les acheteurs maliens et donc que l'économie malienne en profite effectivement.

3.2. Création d'un armement maritime malien

Ce projet doit être examiné avec la plus extrême prudence.

En effet, la concurrence internationale en matière de transport maritime est extrêmement vive et la plupart des armements existants éprouvent d'énormes difficultés à équilibrer leurs comptes d'exploitation. D'autant plus que l'évolution très rapide des techniques de transport - et notamment le développement irréversible de la conteneurisation - oblige sans cesse à des investissements considérables (par exemple chacun des huit navires de la SITRAM a coûté plus de 3 milliards de F.CFA). De tels investissements semblent hors de proportion pour l'instant avec le volume du trafic à destination ou en provenance du Mali.

Certes des navires conventionnels d'occasion peuvent être achetés à très bas prix. Mais ils risquent de se révéler très rapidement absolument inadaptés et n'offrir alors aucune attractivité pour des chargeurs qui ne seraient pas contraints de les utiliser (cf expérience de la SITRAM). Le défaut d'exploitation qui en résulterait se traduirait alors par une perte pour l'Etat malien (cf. annexe 8).

La limitation de cette perte ne pourrait être obtenue qu'en appliquant aux marchandises maliennes des taux de frêt peu compétitifs, supérieurs en tout cas à ce qui peut être obtenu dans un système concurrentiel. Il semble bien préférable que le transport maritime des marchandises maliennes - qui échappe à la règle contraignante des 40 - 40 - 20 tant qu'il n'existe pas d'armement malien - soit confié, après un large appel à la concurrence, aux armements offrant les meilleurs taux de frêt, ou soit négocié dans d'excellentes conditions en échange d'autres avantages (cf projet malien de protocole d'accord de coopération entre la République du Mali et la République de la Côte d'Ivoire en matière de transports maritimes et de transit).

De toute manière un armement malien disposerait de trop peu de bateaux pour assurer des rotations rapprochées entre l'Europe et l'Afrique qui seules **permettent** une régularité d'approvisionnement.

Enfin le transport maritime proprement dit ne représente qu'une part relativement faible du coût de transport de bout en bout (cf Annexe 7) et ce n'est peut être pas sur ce maillon de la **chaîne** de transport qu'il convient de porter en premier lieu ses efforts. La recherche d'une réduction globale du transport de bout en bout, notamment par la répercussion effective sur l'économie malienne des rabais et ristournes obtenus à tous les stades ainsi que par la réduction des rémunérations d'intermédiaires, doit pouvoir donner de meilleurs résultats et rapidement.

3.3. Les vrais problèmes

L'analyse effectuée - par de nombreuses enquêtes - **des** conditions actuelles dans lesquelles s'effectuent les importations et les exportations du Mali fait apparaître deux problèmes principaux :

1°/ Le MALI ne dispose pas actuellement des structures nécessaires à la connaissance et au contrôle des conditions dans lesquelles s'effectuent les transports de bout en bout qui le concernent.

Il n'y a pour l'instant ni **contrôle** statistique ni **contrôle** physique de la marchandise. En bref il y a un manque criant d'information. Quelques unes des conséquences importantes qui en résultent peuvent être indiquées :

- les importateurs commandent des marchandises, mais ignorent ensuite où elles se trouvent et ne viennent pas les retirer dans le port. A ABIDJAN un relevé récent effectué par les EMACI dans les **entrepôts** du port fait **apparaître** que le destinataire de nombreuses marchandises destinées au MALI n'était même pas connu ;

- les prix réels des différentes opérations qui constituent le transport de bout en bout ne sont connus que du transitaire chargé d'une opération donnée, et en l'absence d'interlocuteur malien suffisamment informé et capable d'un contrôle réel, les rabais et ristournes obtenus sont insuffisamment répercutés (peut-être même pas du tout dans certains cas) sur le chargeur ou réceptionnaire malien, ce qui lèse gravement l'économie malienne en général.

2°/ A l'importation les marchandises séjournent beaucoup trop longtemps dans le port d'ABIDJAN et supportent d'énormes frais de magasinage. La programmation des transports ABIDJAN - MALI serait grandement améliorée si l'O.N.T. disposait systématiquement d'informations globales sur les transports de bout en bout.

D'autre part la procédure du connaissance direct sur le MALI, qui permet de se décharger sur l'armement ou le transitaire du transport d'importation jusqu'à destination finale - et quine pose aucun problème dans le cas d'un transport par conteneur - est insuffisamment utilisée.

Enfin les commandes se font souvent par lots bien trop importants en regard des capacités d'enlèvement et un fractionnement avec un espacement des livraisons éviterait le blocage des magasins et terre-pleins et conduirait à de très importantes économies (même si le prix d'achat chez le fournisseur était légèrement augmenté).

Il convient d'ajouter que d'autres causes conduisent au blocage des marchandises dans le port d'ABIDJAN, d'une part les problèmes de trésorerie des entreprises qui ne sont pas toujours capables de payer la facture au moment où les marchandises arrivent et d'autre part la méconnaissance de la part de certains importateurs des pratiques commerciales maritimes et la sous-estimation de l'importance des documents.

Sur ce point le MALI souffre du manque d'une structure d'aide aux importateurs.



4 - RECOMMANDATIONS

Les actions à mener pour améliorer les transports des marchandises importées ou exportées par le MALI doivent s'inspirer d'un certain nombre de constatations générales, qui ont déjà été maintes fois soulignées dans de nombreuses études relatives au commerce international africain.

Les transports maritimes ne se réduisent pas et se réduiront de moins en moins, au trajet des navires entre deux ports. Ceci est particulièrement vrai pour les pays enclavés pour lesquels se pose en fait le problème de l'organisation générale du transport de bout en bout, véritable chaîne de transport pour lequel une faiblesse dans l'un quelconque des maillons (organisation des transports terrestres dans l'hinterland des ports par exemple) compromet l'efficacité de l'ensemble du système.

L'objectif de raccourcir les délais d'acheminement des marchandises doit être prioritaire et il passe par une rationalisation de l'organisation de bout en bout et la standardisation des procédures.

L'Administration chargée de la tutelle des transports doit définir et mettre au point la saisie et l'exploitation des informations et statistiques qui font actuellement cruellement défaut et qui sont pourtant indispensables pour une bonne compréhension, gestion et prévision de l'ensemble du système transport de bout en bout.

Tout ceci nous conduit à une approche globale du problème pour lequel nous allons proposer une structure permettant de rationaliser en vue de gagner rapidité et économie, la procédure correspondante permettant aux importateurs et exportateurs maliens de profiter de cette économie, puis nous ferons quelques recommandations pour renforcer les maillons le plus déficients de la chaîne de transport.

4.1. Une logistique commerciale appropriée

Le problème est que le MALI arrive à se "maritimiser". progressivement. La création d'un armement maritime national ne nous semble pas réaliste, à court terme, compte tenu du niveau de trafic et des investissements nécessaires.

Par contre il peut être envisageable, à terme, d'affrêter, peut être en commun des navires appartenant à la flotte d'un ou de plusieurs pays de la C.E.A.O.

Mais cet aspect ne touche qu'une partie de la chaîne de transport dont le coût ne représente qu'une faible part du coût total du transport de bout en bout EUROPE-MALI, souvent moins d'un cinquième. Par ailleurs, sur un strict plan économique (d'autres raisons politiques pouvant militer pour la création à tout prix d'une flotte malienne), l'étude de la rentabilité d'une flotte malienne nous semble devoir être précédée d'une connaissance approfondie des techniques, des procédures et des prix les meilleurs que l'on peut obtenir pour chacun des maillons de la chaîne de transport de bout en bout dans un système complètement concurrentiel.

Nous proposons ainsi la constitution au MALI d'un organisme permettant d'acquérir progressivement la connaissance des transports de bout en bout, de faire bénéficier l'économie malienne des rabais et ristournes sur chacune des opérations et de conduire à un bon suivi des transports. Pour simplifier l'exposé nous baptiserons provisoirement cet organisme "Organisme malien" (O.M.).

O.M. s'inspire assez largement de la Société Ivoirienne SIETRANS, tout en tenant compte des problèmes particuliers du MALI qui compte tenu de sa situation enclavée, éprouve de grandes difficultés pour suivre ses marchandises de bout en bout.

4.1.1. L'organisme malien (O.M.)

L'idée générale est de réduire l'initiative des transitaires et de les mandater plus **étroitement** par les chargeurs à travers une Société d'Economie Mixte dans laquelle l'Etat malien serait **majoritaire** directement ou à travers ses Sociétés d'Etat d'import-export mais associé à des transitaires internationaux capables d'apporter une partie du capital de départ et d'assurer une représentation de O.M. à tous les points de passage des marchandises **notamment** en Europe (ports maritimes, zones de groupage). O.M. exercerait son activité pour le compte des collectivités et établissements publics, des Sociétés d'Etat et des Sociétés d'économie mixte à participation **financière** publique majoritaire qui seraient tenues de lui confier l'organisation de la totalité des opérations de transit et de transport international relatives à leurs importations et exportations à destination et en provenance du MALI.

O.M. serait tout d'abord une Société d'engineering en transports maritimes et en logistique internationale.

A partir des commandes ou des prévisions de commandes des importateurs, O.M. lancerait des appels d'offres pour le transport de bout en bout **auprès** des transitaires internationaux et maliens. Ce système de large appel à la concurrence aurait pour effet de faire baisser largement le **coût** du transport de bout en bout par d'importantes ristournes sur les transports terrestres, les transports maritimes et les opérations de transit.

Ces ristournes profiteraient aux importateurs maliens alors qu'actuellement elles bénéficient bien souvent aux transitaires qui, débordant de leur **rôle** classique, se comportent vis à vis des différents opérateurs en apporteurs de frêt au lieu et place des Sociétés maliennes.

Une telle procédure ne remet aucunement en cause l'existence des transitaires actuels. Simplement leur cadre de travail sera mieux délimité. D'ailleurs, pour qu'une saine concurrence produise tous ses effets, il serait même souhaitable que leur nombre augmente.

Le premier objectif de O.M. serait de sensibiliser les importateurs aux problèmes de transport de bout en bout, sur lequel on peut faire des économies considérables (à titre d'exemple SIETRANS, en 6 mois de fonctionnement, a fait gagner à l'économie ivoirienne plusieurs centaines de millions de F.CFA : 50 millions F.CFA sur des importations de carton, 500.000 F.CFA par véhicule sur des importations d'autobus). O.M. définirait une politique de transport de bout en bout qui s'imposerait aux chargeurs maliens, et contrôlerait pour le compte des chargeurs l'affectation des frets à tel ou tel transporteur.

Le second objectif de O.M. serait de disposer assez rapidement de cadres formés aux techniques de transit et capables de négocier - toujours pour le compte des chargeurs maliens - avec les transporteurs terrestres et maritimes et les opérateurs portuaires. Lorsque cette aptitude à la négociation serait acquise, les résultats des négociations (ristournes sur fret maritime avec un armement déterminé par exemple) deviendraient des données à inclure dans les conditions de l'appel d'offres sur le transport de bout en bout.

Le troisième objectif de O.M. serait d'assurer le suivi des marchandises par un réseau de correspondants. Pour disposer à moindre coût de ce réseau de correspondants, l'association avec des transitaires internationaux serait judicieuse, car ceux-ci disposent d'agences aux points clés et le suivi des marchandises maliennes ne représenterait qu'un travail marginal n'induisant pas de coût supplémentaire significatif.

En résumé, O.M. serait un organisme exerçant le monopole des négociations relatives au transport de bout en bout pour le compte des chargeurs maliens.

L'opportunité de grouper ou non ceux-ci en Conseil des Chargeurs dépend de la représentation des chargeurs au Conseil d'Administration de l'O.M. et du rôle que l'on souhaite donner au Conseil des Chargeurs. Si ses tâches devaient être de négocier les frets maritimes et de veiller à l'application de la règle des 40-40-20 (comme c'est le cas en Côte d'Ivoire) un tel conseil ne serait compatible qu'avec un O.M. où seul l'Etat Malien serait représenté. Une meilleure solution serait que tous les chargeurs importants qu'ils soient publics ou privés, soient représentés au Conseil d'Administration de l'O.M., ce qui rendrait ce dernier d'autant plus opérant.

4.1.2. Mise en place de l'organisme malien

L'O.M. pour être efficace doit être un organisme léger (à titre d'exemple la SIETRANS compte actuellement une dizaine de personnes dont trois cadres **expatriés** - pour le démarrage - et trois cadres ivoiriens).

La légèreté de l'O.M. (quelques salariés), qui ne serait dans un premier temps qu'une aide aux importateurs et exportateurs maliens, conduira à des frais de fonctionnement réduits. La constitution d'un capital modeste - de l'ordre de 50 millions de FM - et qui serait souscrit par l'Etat Malien, les sociétés d'import-export et plusieurs transitaires internationaux et éventuellement la SIETRANS, permettrait de démarrer. Les frais de fonctionnement seraient rapidement couverts par les économies faites sur le transport de bout en bout (dès le départ plusieurs centaines de millions de FM), économies sur lesquelles O.M. pourrait prélever une somme d'environ 1.000 FM par tonne.

Sa mise en place, si l'on veut réussir rapidement, doit être effectuée avec l'assistance d'un ou plusieurs professionnels spécialistes du transit, très expérimentés dans ce domaine et capables d'être des interlocuteurs valables de tous les opérateurs à qui sera sous-traité le transport de bout en bout et qu'il s'agira de contrôler étroitement.

La plupart des Sociétés que nous avons rencontrées se sont déclarées prêtes à apporter leur concours à l'O.M. pour la mise en place et la formation des cadres maliens qui auront à le diriger.

Il peut sembler paradoxal de préconiser la participation de transitaires à la constitution d'un O.M. chargé justement de faire jouer la concurrence entre eux. Mais tout d'abord l'expérience de SIETRANS a montré que ce n'était pas incompatible et d'autre part il est important que le MALI soit crédible dans sa tentative de maîtriser son frêt. Cette crédibilité sera d'autant mieux acquise que l'O.M. se sera ouvertement doté de spécialistes en transit.

Une bonne solution pourrait être de démarrer avec l'aide de la SIETRANS qui a offert -sous réserve de l'accord du gouvernement ivoirien- à ouvrir en son sein un "bureau malien" se transformant ensuite en O.M.. Cette solution aurait l'avantage de profiter de l'expérience de la SIETRANS mais aussi de permettre immédiatement le contrôle des transitaires d'ABIDJAN où se situent actuellement la plupart des problèmes et donc de la plus grosse part des économies à faire.

4.1.3. Evolution ultérieure de l'organisme malien

Après une ou deux années de fonctionnement, c'est à dire une fois que l'O.M. aura acquis la maîtrise statistique des importations et exportations et que les chargeurs seront rodés à l'utilisation de l'O.M., rien n'empêchera, si on le souhaite, que ce dernier se transforme en véritable Société de transit, discipline dont ses cadres auront peu à peu obtenu la maîtrise.

L'essentiel est d'atteindre progressivement les coûts les plus bas possibles sur les transports de bout en bout. On peut donner un ordre de grandeur des économies qui seraient engendrées par un fonctionnement correct de l'O.M.

	Montant actuel FM/UP	Taux possible	Economie possible
<u>A L'IMPORTATION</u>			
Postes			
- Frais de préacheminement en Europe	p. m.	10 %	p. m.
- Frais d'embarquement	20.000	20 %	4.000
- Frêt maritime	20.000	30 %	6.000
- Assurance maritime	15.000	10 %	1.500
- Acconage ABIDJAN	10.000	25 %	2.500
- Magasinage	10.000	50 %	5.000
- Transport Abidjan - Bamako	p. m.		p. m.
<u>Total à économiser par unité payante (minimum)</u>			19.000 FM

A L'EXPORTATION, pour le
seul coton

- Frêt maritime	15.000	30 %	4.500
- Acconage Abidjan	24.000	25 %	6.000
<u>Total</u>			10.500 FM

Si à terme, l'**O.M. contrôle** 150.000 U.P. à l'importation en provenance de la C.E.E., et 60.000 U.P. à l'exportation, le gain total à réaliser pour l'économie malienne serait environ de :

$$\left. \begin{array}{l} 150.000 \times 15.000 \text{ FM} \\ 60.000 \times 10.500 \text{ FM} \end{array} \right\} \text{ près de 3,5 milliards de FM/an}$$

Un point important est à souligner : pour pouvoir maîtriser effectivement l'appel à la concurrence, l'O.M. devrait pouvoir financer le transport de bout en bout, en lieu et place des chargeurs. La charge financière correspondante (3 mois de trafic environ) serait dans les conditions actuelles de 2.500 FM par U.P. contrôlée. Cette charge est répercutable sur les destinataires des marchandises, en tout état de cause.

A terme, il est important de souligner que les économies réalisées par l'O.M. pourraient alimenter un fonds d'accumulation pouvant bien entendu servir à la constitution d'une flotte propre.

Signalons aussi que la structure de l'O.M. devra rester toujours très légère : une dizaine de personnes au maximum, employés compris.

4.1.4. L'articulation de l'O.M. avec les structures du Ministère des Transports

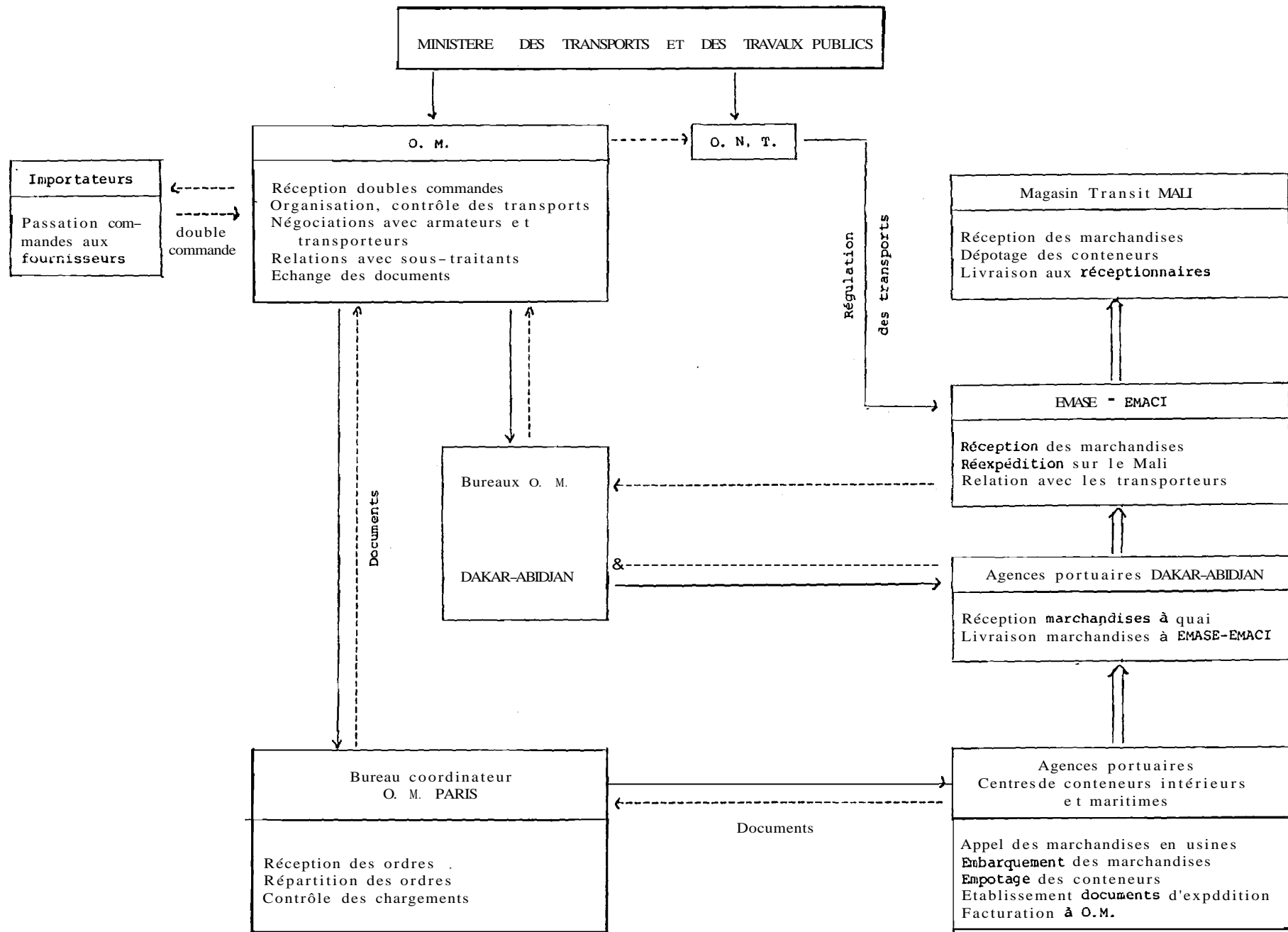
- L'O.N.T.

L'O.N.T. est un organisme administratif chargé notamment de planifier et de réguler les transports. L'efficacité de l'O.N.T. sera grandement améliorée lorsqu'il pourra profiter des informations que lui fournira l'O.M. qui fonctionnera vis-à-vis de lui comme une agence de renseignements. Inversement, dans l'organisation des transports de bout en bout, l'O.M. devra intégrer les contraintes qui s'imposent à l'O.N.T. en matière de régulation (capacité des moyens terrestres d'acheminement entre les ports maritimes africains et le Mali par exemple).

L'O.M. ayant vocation à négocier ne doit pas avoir un statut d'Administration, mais bien d'Etablissement public, ou, mieux, de Société d'Economie Mixte. Il n'en reste pas moins que l'O.N.T. garde le rôle de définition de la politique des transports internationaux que l'O.M. met en oeuvre. Par ailleurs le rôle de planification et de régulation de l'O.N.T. sera grandement amélioré et valorisé par l'O.M., organisme opérationnel de première importance.

- LES EMACI ET LES EMASE

Ces deux organismes ont été mis en place en Côte d'Ivoire et au Sénégal pour accélérer le passage des marchandises maliennes dans les ports d'Abidjan et de Dakar. Leur existence, qui constitue déjà une "tête de pont" malienne dans ces deux ports, ne pourra que favoriser le travail du futur O.M. qui les utilisera en tant que prestataires de services locaux.



_____ Directives - transmission des ordres
 - - - - - Information - Suivi de la marchandise

- UNE COMPAGNIE MARITIME MALIENNE

Si une telle compagnie doit voir le jour - bien que nous estimions sa création peu judicieuse pour l'instant - son utilisation pour les transports de marchandises maliennes ne pourra être que facilitée par l'existence de l'O.M..

Celui-ci en effet, dans les appels d'offres qu'il lancera pour les transports de bout en bout, pourra sans difficulté imposer l'utilisation de l'armement malien dans la limite des 40-40-20.

Dans l'immédiat l'existence de l'O.M. par la connaissance qu'il acquerra des conditions dans lesquelles s'exercent les transports de bout en bout (volumes et prix), constituera pour le Gouvernement malien un outil précieux pour éclairer sa politique dans les discussions au sein de la Conférence des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre relatives à la création d'un pool d'armements africains ou d'un armement communautaire. L'existence de l'O.M. permettra d'introduire le MALI dans les circuits du transport international et par la maîtrise du transport de bout en bout de ses marchandises importées et exportées, accroîtra son poids dans les négociations.

4.1.5. Organigramme du fonctionnement de l'O.M.

Le schéma de fonctionnement de l'O.M. est établi dans le cas d'une importation de marchandises en provenance de France (page 29).

Ce schéma fait apparaître le rôle de l'O.M.

- aide aux importateurs,
- établissement et contrôle du transport de bout en bout,
- suivi de la marchandise,
- aide aux EMASE et EMACI,
- aide à l'O.N.T. pour la régulation des transports.

4.2. L'amélioration de la chaîne des transports

Indépendamment de la création de l'O.M. un certain nombre d'autres actions peuvent être menées pour accélérer le transport de marchandises à l'importation A destination du Mali.

4.2.1. La liaison Dakar - Bamako

Il ne semble pas y avoir de problèmes majeurs à Dakar. La liaison Dakar - Bamako est assurée par le chemin de fer. Le régime douanier (zone franche à Dakar et régime T.I.F. Transit International Ferroviaire sur le transport par fer) fonctionne dans de bonnes conditions. Pour mieux utiliser ce canal, sous réserve de la saturation du **chamin** de fer, il conviendrait de s'équiper en wagons porte-conteneurs, ainsi que d'un engin de déchargement de ces conteneurs A Bamako. Naturellement la rentabilité d'un tel investissement ne peut être assurée que si le trafic de conteneurs continue à se développer, ce **qui suppose** qu'il soit encouragé (ce pourra être une des actions de l'O.M.). Un tarif spécial pour les conteneurs devra être mis en place par les Régies des Chemins de Fer.

4.2.2. La liaison Abidjan - Mali - Le port d'Abidjan

C'est actuellement, bien qu'elle soit de plus en plus utilisée, le point faible du circuit d'approvisionnement du Mali. Les marchandises stationnent beaucoup trop longtemps dans le port d'Abidjan, Nous avons déjà insisté sur ce point.

L'O.M. peut grandement améliorer les choses par diverses actions :

- suivi de la marchandise et relance systématique des transitaires d'Abidjan d'une part pour qu'ils fassent diligence auprès des importateurs maliens, d'autre part pour qu'ils assurent en temps utile la fourniture des documents nécessaires ;

- développement des contrats de transport de bout en bout "rendu BAMAKO", notamment par l'utilisation du conteneur et de la formule du connaissement direct.

Mais d'autres améliorations doivent être apportées :

1°) le magasinage à ABIDJAN

Les EMACI vont pouvoir stocker les marchandises qui ne peuvent pas être évacuées dans le délai de franchise de vingt jours. Mais le magasin dont ils disposent (hérité de la CMTR) se trouve en dehors de la zone portuaire, et l'extraportage qui va se trouver nécessaire (1 500 F CFA la T) risque de grever l'économie qui sera réalisée sur le magasinage proprement dit. .

Il serait judicieux d'obtenir que les EMACI disposent dans la zone portuaire d'un magasin sous douane ou mieux encore de l'équivalent de la zone franche de DAKAR. Des négociations sont à mener sur ce point avec le port autonome d'ABIDJAN et la douane de COTE D'IVOIRE.

2°) la douane de COTE D'IVOIRE

Les marchandises maliennes doivent faire l'objet d'une déclaration complète et très détaillée (D 25). Cette procédure est très lourde (10 jours de délai pour obtenir le "bon à enlever" de la part de la douane ivoirienne). L'expédition des marchandises sur le MALI se fait sous le régime de "l'acquit à caution".

Cet acquit doit être "apuré" (déclaration de mise à la consommation au MALI) dans un délai d'un mois sous peine de pénalité de la part de la douane ivoirienne.

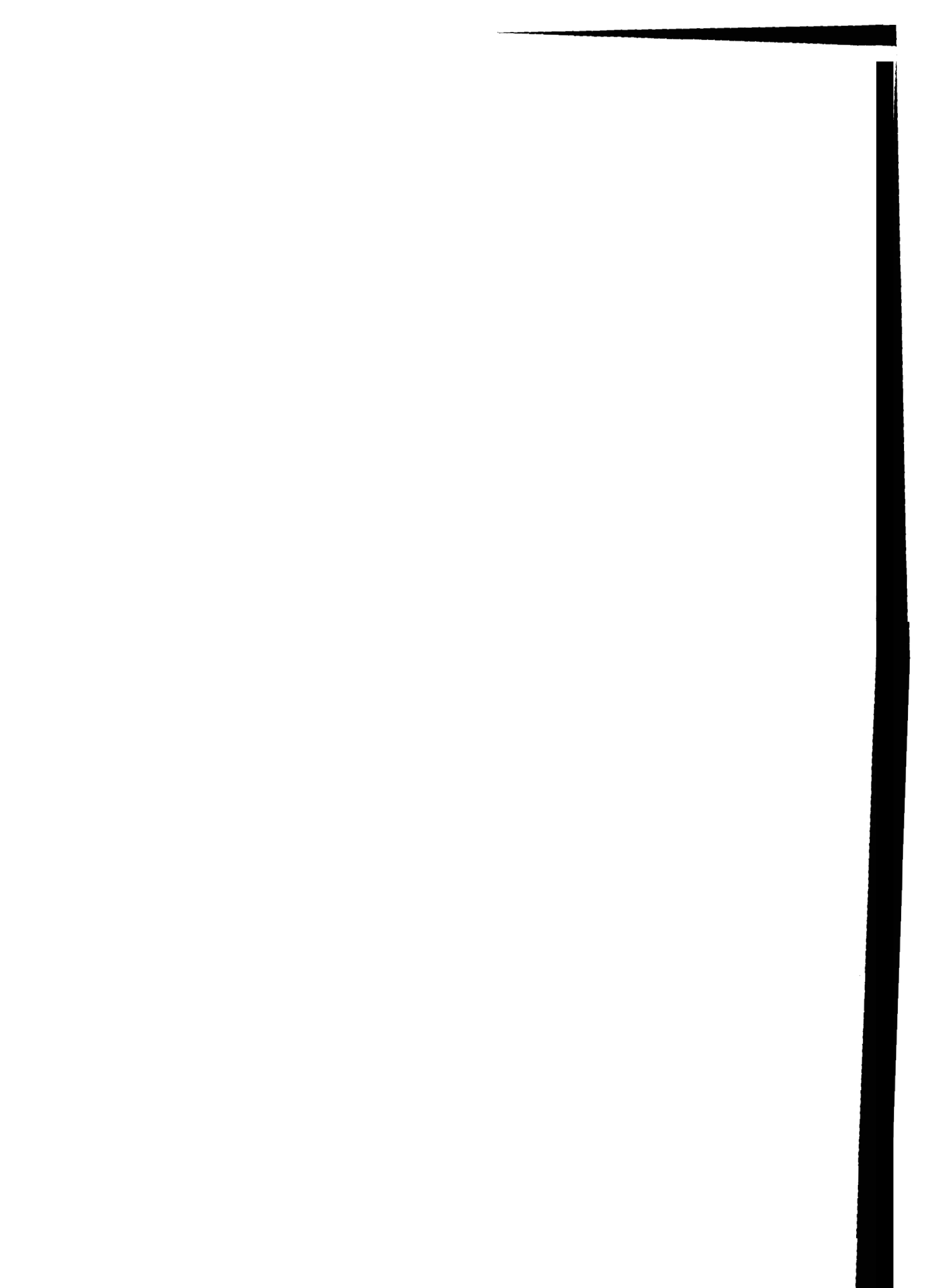
Ce délai trop court (un des principaux transitaires d'ABIDJAN a payé en 1977 45 millions CFA de pénalités) devrait être porté à deux mois.

L'institution pour les transports vers le MALI d'un système de Transit International Routier (TIR) - déclaration simplifiée, carnet à souche avec volet détachable à la frontière Ivoirienne-Malienne - faciliterait grandement les choses, accroîtrait la rapidité d'enlèvement et ferait baisser les coûts (les transitaires ayant bien naturellement tendance à "se couvrir" contre les tracasseries de la douane ivoirienne).

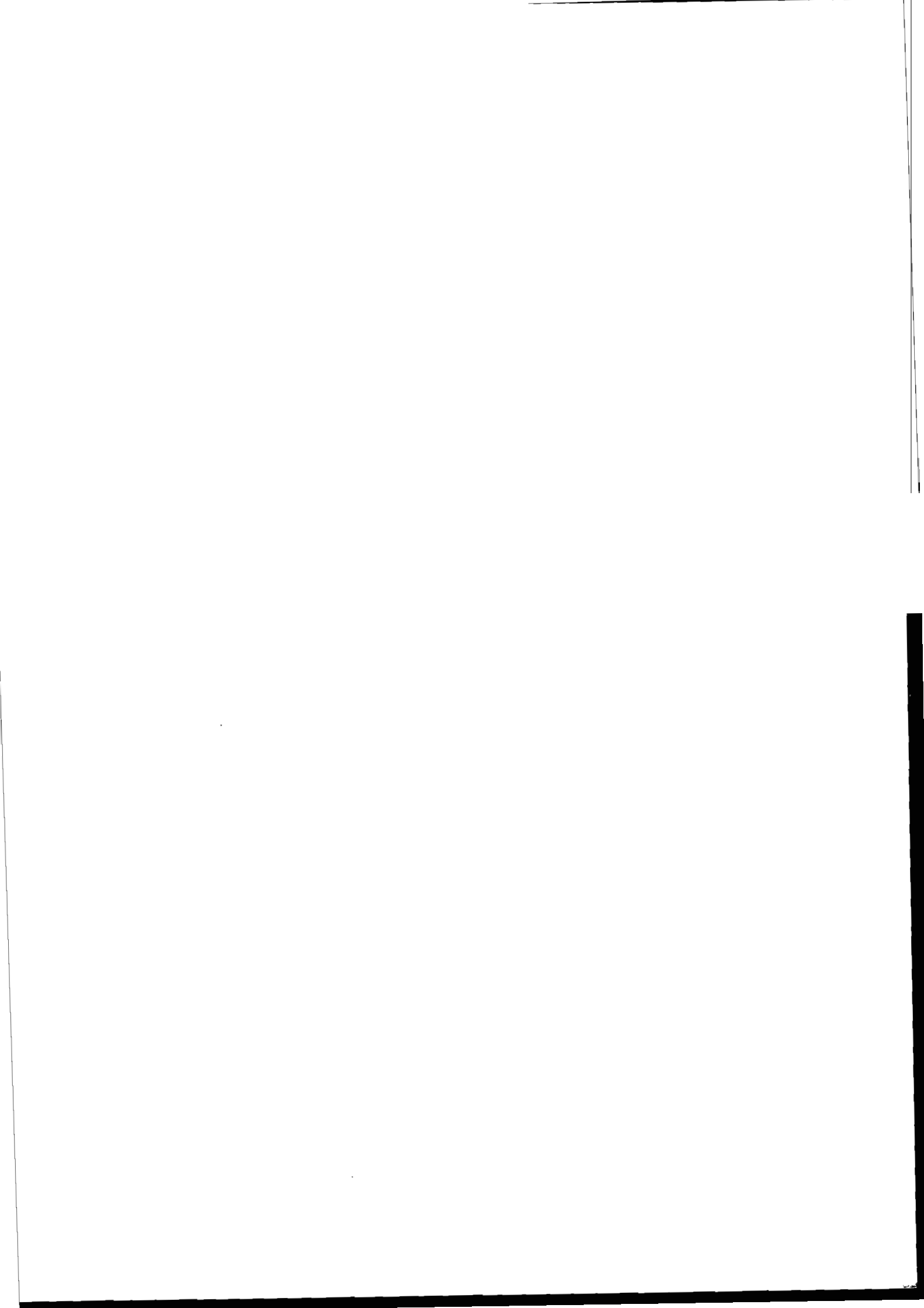
Ces deux problèmes - magasin portuaire des EMACI et formalités douanières - devraient faire l'objet de négociations entre le MALI et la COTE D'IVOIRE dans le cadre du protocole d'accord de coopération entre la République du MALI et la République de la COTE D'IVOIRE en matière de transport maritime et de transit.

4.2.3. Utilisation ultérieure du port de San Pedro

Outre une économie substantielle sur les transports terrestres (200 km de moins pour Bamako), l'utilisation de San Pedro, dès que la jonction routière sera réalisée, permettra de s'affranchir des problèmes de magasinage et d'engorgement que connaît actuellement Abidjan. Le Mali devra, bien entendu, éviter les erreurs autrefois commises dans ce port, et négocier à temps une installation rationnelle à San Pedro du transitmalien.



ANNEXES



- 1 - Liste des personnes et organismes rencontrés au cours de l'étude
- 2 - Importations maliennes par provenance
- 3 - Trafic des régions françaises avec le Mali
- 4 - Importations maliennes par Dakar et Abidjan : rythmes mensuels
- 5 - Exportations maliennes par Dakar et Abidjan : rythmes mensuels
- 6 - Desserte de la COA à partir des ports français au 2^{ème} semestre 1978
- 7 - Importations de ronds à béton - Coût d'acheminement France-Mali
- 8 - Projet de compte d'exploitation d'une compagnie malienne maritime

ANNEXE N° 2 - IMPORTATIONS MALIENNES PAR PROVENANCE

Zones géographiques	1975		1976		1977	
	V	Q	V	Q	V	Q
<u>C.E.E.</u>	<u>35.716</u>	<u>76.363</u>	<u>37.431</u>	<u>74.083</u>	<u>36.784</u>	<u>76.403</u>
▪ France	24.727	41.584	28.652	57.514	24.813	52.419
▪ Belgique et Luxembourg	950	2.224	616	1.881	733	13.112
▪ Pays-Bas	1.362	21.552	670	3.182	75	977
▪ R.F.A.	5.572	7.000	4.127	6.892	4.706	6.782
▪ Italie	1.342	2.560	1.585	2.589	-	-
▪ Royaume Uni	1.529	1.267	1.571	1.879	1.416	1.416
▪ Islande	23	19	36	25	1	10
▪ Danemark	208	157	170	121	246	1.607
<u>AUTRE EUROPE</u>	<u>2.281</u>	<u>7.228</u>	<u>4.000</u>	<u>11.233</u>	<u>3.473</u>	<u>16.020</u>
▪ Yougoslavie	190	124	260	823	203	142
▪ U.R.S.S.	474	1.208	2.026	7.121	1.226	12.401
▪ R.D.A.	267	288	193	178	149	232
▪ Autres pays	1.350	5.688	1.521	3.111	1.895	3.245
<u>AFRIQUE DU NORD</u>	<u>616</u>	<u>4.494</u>	<u>476</u>	<u>3.387</u>	-	-
▪ Maroc	86	243	110	159		
▪ Algérie	173	1.882	293	3.266	290	2.470
▪ Tunisie	355	2.360	4	-		
▪ Autres pays	102	9	69	-		
<u>AFRIQUE OCCIDENTALE</u>	<u>17.626</u>	<u>168.824</u>	<u>17.502</u>	<u>177.800</u>	<u>20.698</u>	<u>139.360</u>
<u>AFRIQUE CENTRALE ET SUD</u>	<u>41</u>	<u>90</u>	<u>9</u>	<u>15</u>	-	-
<u>AMERIQUE DU NORD</u>	<u>2.330</u>	<u>7.910</u>	<u>1.768</u>	<u>2.062</u>	<u>1.270</u>	<u>-2.073</u>
▪ U.S.A.	2.265	7.807	1.694	2.951	1.270	2.073
▪ Canada	665	102	72	110	-	-
<u>AMERIQUE LATINE</u>	<u>4.103</u>	<u>14.779</u>	<u>3.335</u>	<u>15.975</u>	-	-
▪ Cuba	3.536	12.642	2.530	3.077		
▪ Venezuela	374	1.696	3.570	5.810		
▪ Autres pays	193	441				
<u>ASIE OCCIDENTALE</u>	<u>21</u>	<u>146</u>	<u>3</u>	<u>33</u>		
<u>RESTE ASIE</u>	<u>12.674</u>	<u>39.305</u>	<u>6.577</u>	<u>19.435</u>	<u>4.449</u>	<u>7.114</u>
▪ République Populaire Chine	6.577	37.730	3.058	17.550	2.264	5.346
▪ Japon	1.063	1.168	1.267	1.168	1.818	1.159
▪ Hong Kong	153	241	135	336	307	609
▪ Autres pays	4.881	366	2.117	381		

V = en Milliards de FM

Q = en tonnes

ANNEXE N° 3 - TRAFIC DU MALI AVEC LES REGIONS FRANCAISES

ANNEE 1977

Région française de destination	Nature de la marchandise	Trafic en tonnes
Nord	Oléagineux tropicaux Plantes textiles tropicales Huiles et corps gras bruts	7.000
		6.000
		3.000
		16.000
Ile de France	Plantes textiles tropicales	3.000
		3.000
Haute Normandie	Plantes textiles tropicales Huiles et corps gras bruts Divers ; bois etc... ..	5.000
		1.000
		1.000
		7.000
Aquitaine	Oléagineux tropicaux Huiles et corps gras	5.000
		2.000
		7.000
Lorraine	Plantes textiles tropicales	2.000
		2.000
Provence Côte d'Azur	Huiles et corps gras bruts	1.000
		1.000
	TOTAL	36.000

TRAFIC DES REGIONS FRANCAISES AVEC LE MALI

ANNEE 1977

Région française de destination	Nature de la marchandise	Trafic en tonnes
Nord	Produits de la première transformation de l'acier	1.000
	Produits du travail du grain (produits amylicés)	1.000
	Divers : - Matériaux de construction - Véhicules - Sucre - Pomme de terre, etc....	2.000
		4.000
Picardie	produits de la première transformation de l'acier	2.000
Ile de France	Produits de la première transformation de l'acier	2.000
	Engrais et produits chimiques	3.000
	Produits métalliques manufacturés	1.000
	Machines agricoles	1.000
	Matériel électrique	1.000
	Véhicules	2.000
	Farines	9.000
	Sucre	1.000
	Divers :	3.000
	- Produits pétroliers raffinés	
	- Produits non ferreux	
	- Matériaux de construction	
	- Produits de la parachimie	
- Produits pharmaceutiques		
- Machines outils		
- Equipements industriels		
- Matériels de précision		
- Matière textile		
- Papier carton		
- Presse		
- Pneumatique		
- Matières plastiques		
- Récupération		
		23.000
Centre	Divers :	1.000
	- Articles métalliques manufacturés	
	- Véhicules - Bois, etc...	

Région française de destination	Nature de la marchandise	Trafic en tonnes
Haute Normandie	Matériel électrique	2.000
	Sucre	1.000
	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Produits pétroliers raffinés - Produits chimiques - Produits de la parachimie - Lait concentré - Farine - Pneumatique, etc... 	1.000
		4.000
Basse Normandie	Produits de la première transformation de l'acier	2.000
	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Véhicules - Lait concentré, etc.... 	1.000
		3.000
Pays de la Loire	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Articles métalliques - Lait concentré, etc... 	1.000
Champagne - Ardennes	Produits métallurgiques	1.000
	Farine	1.000
		2.000
Lorraine	Produits métallurgiques	1.000
	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Produits de la fonderie - Machines agricoles, etc... 	1.000
		2.000
Franche - Comté	Véhicules	1.000
Bourgogne	Farine	2.000
Auvergne	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Pneumatique, etc... 	1.000
Rhone - Alpes	Divers : <ul style="list-style-type: none"> - Véhicules - Matériel de manutention - Equipement industriel - Produits pharmaceutiques, etc... 	1.000
Provence - Côte d'Azur	Matériaux de construction	1.000
	Sucre	1.000
	Divers <ul style="list-style-type: none"> - Produits chimiques - Produits de la parachimie - Articles métalliques - Véhicules - Farine - Pneumatiques, etc... 	1.000
		3.000
	Total	50.000

ANNEXE N° 4 - IMPORTATIONS MALIENNES EN 1976 PAR DAKAR ET ABIDJAN : RYTHMES MENSUELS

- 44 -

Désignations	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Totaux
Produits non dénommés	5	1	4	7	1	-	6	2	14	19	4	7	70
Alimentation - Boissons - Tabacs	44	400	285	84	1.658	520	2.289	578	485	779	564	1.005	8.699
Produits d'énergie	23	592	76	53	135	40	312	50	75	86	27	789	2.258
Produits d'origine animale, végétale	6	-	20	-	5	93	36	1	20	41	-	-	222
Produits d'origine minérale	-	36	-	-	2	-	1	15	30	-	-	28	112
Produits semi - finis	2.650	490	8.416	816	783	752	526	1.232	1.323	407	389	619	18.403
Produits pour l'agriculture	126	15	9	-	-	41	-	1	-	45	2	43	282
Produits pour l'industrie	259	414	448	299	898	576	494	268	291	149	42	419	4.557
Produits de consommation	502	417	557	133	122	149	192	182	119	127	314	305	3.119
Total Import Ex. Dakar	3.615	2.373	9.815	1.392	3.604	2.171	3.856	2.329	2.357	1.653	1.342	3.215	37.722
Total Import Ex. Abidjan	8.559	7.644	6.824	5.736	10.703(1)	4.177	4.038	9.520(2)	3.411	6.592	5.590	14.065(3)	86.259
Total Import Abidjan - Dakar	12.174	10.017	16.639	7.148	14.307	6.348	7.894	11.849	5.768	8.243	6.932	17.280	123.981
Total Général Import céréales exclus	12.174	10.017	16.639	7.148	11.307	6.348	7.894	11.849	5.768	8.243	6.932	17.280	120.981

(1) 3.000 tonnes Céréales

(2) 4.000 tonnes Ciment

(3) 7.487 tonnes Produits chimiques

ANNEXE N° 5 - EXPORTATIONS MALIENNES EN 1976 PAR DAKAR ET ABIDJAN : RYTHMES MENSUELS

Désignations	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Total
Produits non dénommés	1	-	1	1	1	-	-	1	3	1	3	4	16
Alimentation - Boissons - Tabacs	-	774	-	-	1.004	206	-	1.608	-	-	593	1.033	5.218
Produits d'énergie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits d'origine animale et végétale	6.053	5.188	888	644	4.753	-	31	9.337	3.235	232	557	10.384	41.300
Produits d'origine minérale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits semi - finis	-	-	340	-	-	4	1	-	-	21	-	-	866
Produits pour l'agriculture	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Produits pour l'industrie	-	-	-	91	-	-	-	6	13	-	-	2	112
Produits de consommation	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	-	8	6
Total export Ex. Dakar	6.054	5.962	1.729	737	5.738	210	35	10.952	3.249	254	1.153	11.425	47.518
Total export Ex. Abidjan	2.598	3.962	3.961	5.070	4.337	11.930	2.536	2.389	4.592	6.669	5.590	12.073	68.607
Total général export	8.652	9.924	5.690	5.807	10.095	12.140	2.571	12.941	17.841	6.923	6.743	23.498	116.125

ANNEXE N° 6 - DESSERTE DE LA COTE OUEST AFRICAINE A PARTIR
DES PORTS FRANÇAIS AU 2ème SEMESTRE 1978

ARMEMENTS ET PORTS DESSERVIS	FRÉQUENCE	AGENT
DUNKERQUE		
AFRICATAINERS . .		
Dakar, Monrovia, Abidjan, Lomé, Cotonou, Apapa, Port-Harcourt, Douala, Libreville, Port-Gentil, Matadi, Pointe-Noire	4 par mois	SNCDV
SCADOA		
Dakar, Abidjan, Douala, Libreville, Lomé, Cotonou, Port-Gentil, Port-Harcourt	3 par mois	Jokelson et Handtsaem
SITRAM		
Dakar, Abidjan	3 par mois	Sogetra
COMPAGNIE MARITIME ZAÏROISE		
Boma, Matadi, Pointe-Noire	1 toutes les 3 semaines	Sogetra
CAMEROON SHIPPING LINE		
Dakar, Abidjan, Douala	3 par mois	Sogetra
SONATRAM		
Dakar, Abidjan, Libreville, Douala, Pointe-Noire, Port-Gentil	2 par mois	Sogetra
NIGERIAN NATIONAL SHIPPING LINE (Service combiné) SCADOA		
Apapa	1 par mois	Jokelson et Handtsaem
LE HAVRE		
AFRICATAINERS		
Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Apapa, Port-Harcourt, Douala, Libreville, Pointe-Noire, Port-Gentil, Matadi	3 par mois	CMCR
DEUTSCHE AFRIKA LINIEN		
Abidjan, Lomé, Apapa, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire, Matadi	Tous les 2 mois	CMCR
SITRAM		
Dakar, Abidjan, Lomé, Tema, Cotonou	2 par mois	CMCR
SCADOA		
Dakar, Monrovia, Abidjan, Lagos, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire	6 par mois	SNO
SERVICE COMMUN SCADOA/NNSL		
Apapa	1 toutes les 5 semaines	SNO Herpin
EAST ASIATIC		
Dakar, Monrovia, Abidjan, Lagos, Douala	2 par mois	SCCM
SENAM		
Dakar	Mensuel	Herpin
ROUEN		
SOCIÉTÉ NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX		
Tous ports COA	Hebdomadaire	SNCDV
Service Commun d'Armements desservant l'Ouest Africain (SCADOA)		
	Hebdomadaire	Clamageran
SOCIÉTÉ SÉNÉGALAISE DE NAVIGATION MARITIME (SENAM)		
Tous ports COA	3 par mois	Herpin
SOCIÉTÉ IVOIRIENNE DE TRANSPORT MARITIME (SITRAM)		
Dakar et Abidjan	3 par mois	SNCDV
SCADOA/NIGERIAN NATIONAL SHIPPING LINE (service commun)		
Apapa	Toutes les 5 semaines	Clamageran/Herpin

SOCIÉTÉ SÉNÉGALAISE DE NAVIGATION MARITIME (SENAM) Service roulier sur Dakar	Toutes les 3 semaines	Herpin
SUMA USE De Dakar à Poinre-Noire	3 par mois	Scanfremar
EAST ASIATIC CO Apapa	1 par mois	Transcap
CAMEROON SHIPPING UNE Dakar, Abidjan, Douala	2 par mois	Sogena
SOCIÉTÉ NATIONALE DE TRANSPORTS MARITIMES (SONATRAM) Dakar, Abidjan, Douala, Libreville, Pan-Gentil, Pointe-Noire	2 par mois	Comatran
JECO SHIPPING Port-Harcourt	1 par mois	SATCO
MEDAFRICA LINE Port-Harcourt	1 par mois	CMF
NANTES-SAINT-NAZAIRE		
SCADOA Tous les ports de la COA	2 par mois	Jokelson e Handtsaem
SOCIÉTÉ IVOIRIENNE DE TRANSPORT MARITIME (SITRAM) Dakar, Abidjan	1 par mois	SCAC
SOCIÉTÉ SÉNÉGALAISE DE NAVIGATION MARITIME (SENAM) Dakar	Toutes les 3 semaines	SNCG
BORDEAUX		
SCADOA Dakar, Abidjan, Lomé , Cotonou, Apapa, Port-Harcourt, Douala, Owendo, Port-Gentil, Pointe-Noire	5 à 6 par mois (import) 3 à 4 par mois (export)	Navalden
AFRICATAINERS Dakar, Monrovia, Abidjan, Tema, Lomé , Cotonou, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire , Matadi, Apapa , Port-Harcourt	4 par mois	SNCDV
SNCDV/WOERMANN LINIE Dakar, Banjul, Conakry, Abidjan, San Pedro, Lomé, Cotonou, Apapa, Lagos, Douala, Libreville , Port-Gentil, Pointe-Noire, Matadi	1 par semaine	SNCDV
SITRAM Dakar, Tema, Takoradi, Lomé, Cotonou, Douala, Abidjan	3 par mois	SNCDV
CAMEROON SHIPPING LINE Dakar, Abidjan, Douala	2 par mois	Chargeurs Réunis
SENAM Dakar, Abidjan, Tema, Takoradi, Lomé , Cotonou, Apapa, Port-Harcourt, Douala	2 par mois	Herpin
SENAM Dakar (service Ro-Ro)	1 tous les 18 jours	Herpin
SONATRAM Dakar, Abidjan, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire	1 tous les 23 jours	La Giroday
NIGERIAN NATIONAL SHIPPING LINE Apapa	1 tous les 35 jours	Navalden
SÈTE		
COMARAN AFRICA LINE Dakar, Abidjan, Douala, Owendo	Occasionnel	Le Borgne
MARSEILLE		
SOCIÉTÉ NAVALE CHARGEURS DELMAS-VIELJEUX Dakar, Abidjan	Tous les 8 jours	Agences maritimes Fabre
AFRICATAINERS Monrovia, Libreville, Port-Gentil , Pointe-Noire, Matadi, Lomé, Cotonou, Douala	Tous les 8 jours	SNCDV
NIGERMED EXPRESS SERVICE Nigerbras	Tous les mois	AMF
SNCDV Lauro Line	Tous les mois	SCAC
Lloyd Triestino	Tous les mois	AMG

ANNEXE N° 7

IMPORTATIONS DE RONDS A BETON
COUT D'ACHEMINEMENT FRANCE-MALI

Prix départ 150 000 FM/T

1	Préacheminement au port d'embarquement	25 000
2	Frais d'embarquement	17 000
3	Fret maritime + surcharge de soute	20 100
4	Assurance	12 450
5	Frais débarquement Afrique	11 780
6	Magasinage	10 000
7	Transport terrestre Abidjan-Bamako	37 510
8	I.A.S.	863
9	Taxe d'affrètement	562
		<hr/>
	TOTAL	135 265 FM/T

Prix rendu 150 000 FM/T + 135 265 FM/T = 285 265 FM/T

ANNEXE N° 8

PROJET DE COMPTE D'EXPLOITATION D'UNE COMPAGNIE MALIENNE MARITIME

Hypothèses 2 bateaux de 5 000 T effectuant la rotation en 44 jours entre trois ports français (Dunkerque, Le Havre et Bordeaux) et deux ports africains (Dakar et Abidjan), soit 8 rotations dans l'année.

Ces bateaux sont supposés transporter la totalité du fret malien en provenance (50 000 T) ou à destination (36 000 T) de France.

DEPENSES

<u>par_voyage</u>	soute	17 500 000 FM
	frais de port	7 500 000 FM
	manutention sous palan bord C O A	27 500 000 FM
	arrimage, saisissage France	22 000 000 FM
	commission agences portuaires	9 200 000 FM
	navire (équipage, en- tretien, amortissement, frais financiers, frais généraux)	53 900 000 FM (1 224 800 FM/jour)
	TOTAL	137 600 000 FM

par_an Dépenses pour deux bateaux effectuant huit rotations

$$137 600 000 \text{ FM} \times 16 = 2 201 600 000 \text{ FM}$$

RECETTES

<u>Import</u>	Farine		
	Sucre	32 000 T x 14 500 FM/T	= 464 000 000 FM
	Fer et acier		
	Engrais		
	Voitures		
1 T = 1,96 UP.	Machines	30 400 UP x 24 500 FM/UP	= 745 300 000 FM
	Caoutchouc		
	Divers		
<u>Export</u>	Oléagineux	20 000 T x 17 700 FM/T	= 354 000 000 FM
	Coton	16 000 T x 34 400 FM/T	= 550 000 000 FM
		TOTAL	2 113 300 000 FM

RECAPITULATION

Recettes annuelles	:	2 201 600 000 FM
Dépenses annuelles	:	2 113 300 000 FM
		<hr/>
Déficit		88 300 000 FM

OBSERVATIONS

Ce projet de compte d'exploitation n'a pas été établi à partir de chiffres théoriques, mais à partir de données réelles fournies par des armateurs travaillant sur la C O A, aussi bien en ce qui concerne les taux de fret usuellement pratiqués que le coût journalier d'un navire de 5 000 T.

Il faut noter que toutes les hypothèses prises sont résolument optimistes et que le léger déficit qui apparaît pourrait être beaucoup plus important.

En particulier :

- le coût journalier de 1 224 800 FM correspond au taux le plus bas possible pour l'affrètement d'un navire de 5 000 T : bateau grec conventionnel inapte au transport de conteneurs. A titre de comparaison, un bateau français de même type revient à 25 000 FF/jour soit 2 500 000 FM/jour ;

- l'hypothèse que la totalité du fret maritime entre le MALI et la FRANCE soit transportée par des navires maliens conduit à surestimer considérablement les recettes.

Par ailleurs, 2 navires semblent constituer le minimum pour assurer des touchées pas trop espacées.

Enfin, le compte d'exploitation établi suppose un trafic régulier tout au long de l'année ce qui est loin d'être le cas.

