

DOCUMENT DE RÉFLEXION No. 328

**Les acteurs et intérêts le long du corridor
Dakar-Bamako**

Par Bruce Byiers et Poorva Karkare

Septembre 2022

Les corridors de commerce et de transport sont de plus en plus cités comme un moyen de mettre en œuvre la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et sont au centre de la stratégie «Global Gateway» pour l'Afrique, récemment lancée par l'UE. Ce document se penche en particulier sur le corridor Dakar-Bamako qui relie le Sénégal et le Mali. Jusqu'à récemment, il représentait 80 % du commerce malien et la deuxième plus forte densité de trafic de la région.

Cette situation a également entraîné des encombrements et des inefficacités. En 2011, les deux gouvernements ont discuté de la manière d'améliorer la fluidité du transit et ont convenu de réformes bilatérales lors de la conférence de haut niveau de Kayes entre les deux gouvernements. Cependant, en 2021, la plupart des problèmes subsistaient. Ce document aborde la question suivante : Quels acteurs et facteurs économiques et politiques expliquent la dynamique du commerce et du transport le long du corridor Dakar-Bamako ?

Compte tenu des intérêts économiques et politiques dans le secteur du transport, les acteurs sont motivés par des considérations qui vont au-delà de la seule efficacité (économique). Le port autonome de Dakar semble investir pour consolider son rôle dans le commerce malien en développant sa capacité et son rôle dans la région, avec un soutien politique de haut niveau. Dans le même temps, les expéditeurs maliens sont courtisés par d'autres ports de la région, et cherchent à leur tour à maintenir des options en cas d'instabilité, qu'elle soit due au conflit ou, récemment, aux sanctions de la Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest.

Une série d'intérêts bureaucratiques et autres intérêts de recherche de rentes empêchent la mise en œuvre complète des mesures douanières et de transit visant à améliorer la facilitation du commerce. Ceci, malgré les engagements du gouvernement à améliorer la circulation du trafic et le soutien extérieur continu pour réduire les obstacles et améliorer la facilitation du commerce.

Table des matières

Remerciements.....	iii
Acronymes.....	iii
1. Introduction.....	1
1.1 Les corridors en tant que concept	1
1.2 Principaux résultats.....	3
2. Le contexte - la logique de l'analyse de l'économie politique	4
2.1 Des défis de longue date en matière de transport.....	4
2.2 Adopter une approche d'économie politique	6
3. Acteurs et facteurs affectant la dynamique du corridor Dakar-Bamako	7
3.1 Facteurs structurels	7
3.2 Facteurs externes.....	10
3.3 Institutions régionales et nationales	13
3.4 Acteurs et intérêts politiques	14
4. Les facteurs sectoriels qui façonnent la dynamique	18
4.1 Partage du fret	18
4.2 Transit interétatique	19
4.3 Réglementation de la charge à l'essieu	21
4.4 BNT et harcèlement en matière de transport	22
5. Résumé et implications	25
Références.....	31

Liste des figures

Figure 1 : Ventilation des coûts du corridor (2011)	5
Figure 2 : Origines des importations du Mali (à gauche) et destinations des exportations du Sénégal (à droite), part du total, 2019.	8
Figure 3 : Manutention des conteneurs dans certains ports d'Afrique de l'Ouest (US\$)	12
Figure 4 : Chronologie présidentielle, questions intérieures et relations bilatérales (1960 à aujourd'hui).....	15
Figure 5 : Une cartographie des institutions qui s'occupent du commerce, du transport et de leur facilitation	24

Remerciements

Ce rapport a été rédigé dans le cadre d'un travail conjoint avec ENDA-CACID. Le rapport a grandement bénéficié des entretiens réalisés à Dakar et à Bamako, organisés et facilités par Cheikh Tidiane Dieye (ENDA-CACID), et Amadou Diop (ACTRADE). Le document a également grandement bénéficié des discussions sur les résultats avec ces deux personnes. Nous tenons à remercier les personnes interrogées pour leur disponibilité et leur ouverture à discuter des questions présentées ici. Merci également à Inna Perova et à l'équipe de communication de l'ECDPM pour la mise en page et la préparation de la publication. Les erreurs éventuelles sont celles des auteurs.

Ce document fait partie d'une série d'analyses rendues possibles grâce au financement du ministère néerlandais des Affaires étrangères dans le cadre du programme de facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest (FEAO) ainsi que de leur travail plus large dans la région. Le FEAO est un programme pluriannuel financé par trois partenaires de développement différents - le ministère néerlandais des Affaires étrangères, l'Agence américaine pour le développement international (USAID) et l'Union européenne (UE). Parmi ses partenaires de mise en œuvre figurent la Banque mondiale et la GIZ. La Communauté économique des États d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) ainsi que les pays de la région en sont les bénéficiaires.

Acronymes

APR	Alliance pour la république
APS	Agence de Presse Sénégalaise
BAD	Banque africaine de développement
BCEAO	Banque Centrale des États de l'Afrique de l'Ouest
BNT	Barrière non tarifaire
CAP	Communauté des Acteurs Portuaire
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
COSEC	Conseil Sénégalais des Chargeurs
DNTTMF	Direction Nationale des Transports Terrestre, Maritime et Fluviaux
ECDPM	Centre européen de gestion des politiques de développement
FEAO	Facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest
ONU	Organisation des Nations unies
OPA	Observatoire de Pratique Anormale
PAD	Port autonome de Dakar
PDS	Parti démocratique sénégalais
PNTITD	Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement
PSS	Parti Socialiste Sénégalais
SIGMAT	Système Interconnecté de Gestion des Marchandises en Transit
SLEC	Schéma de libéralisation des échanges de la CEDEAO
SYNCOR	Syndicat des Chauffeurs et Conducteurs Routiers de Mali
TRACE	Traitement des Réclamations des Chargeurs Entreprises
TRIE	Transit Routier Interétatique
UE	l'Union européenne
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international (<i>United States Agency for International Development</i>)
WB	Banque Mondiale (<i>World Bank</i>)
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine

1. Introduction

1.1 Les corridors en tant que concept

Les corridors de commerce et de transport sont de plus en plus souvent cités comme un moyen de mettre en œuvre la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Dans le même temps, les acteurs internationaux du développement les considèrent comme des mécanismes utiles pour soutenir le commerce et les investissements sur le terrain : 11 corridors sont au centre de la stratégie «Global Gateway» de l'UE pour l'Afrique, lancée récemment, tandis que l'infrastructure des corridors est "un pilier principal de la coopération sino-africaine" (Chiyemura et al. 2022).¹ Ces corridors, qui relient les ports côtiers aux États de l'arrière-pays, ne sont en aucun cas nouveaux en Afrique, car ils s'appuient généralement sur des connexions de transport historiques. Si les "approches par corridors" régionaux sont réapparues à la fin des années 1990 comme un moyen de faciliter le commerce et le transport transfrontaliers, et donc le développement économique régional, leur place dans les politiques commerciales et de développement ne cesse de croître (Nugent et Lamarque 2022).

En principe, les pays enclavés ont un intérêt particulier à améliorer l'accessibilité aux ports pour les importations et les exportations, tandis que l'on peut s'attendre à ce que les pays côtiers se fassent concurrence pour le trafic passant par leurs ports. Il est communément admis qu'un corridor plus efficace en termes de coûts, de logistiques et de temps encouragera le commerce, et donc le développement socio-économique.² Mais un examen plus approfondi des acteurs et des facteurs qui façonnent la dynamique du transport le long des corridors révèle que les intérêts des différentes parties prenantes, et leur pouvoir de blocage, sont très divers. En d'autres termes, divers acteurs sont mus par des intérêts autres que l'amélioration de l'efficacité. Il est important d'explorer ce point si les politiques liées aux corridors visant à améliorer l'efficacité et l'efficacité du transport en commun continuent d'occuper une place prépondérante.

Cet article se penche en particulier sur le corridor Dakar-Bamako qui relie le Sénégal et le Mali. Jusqu'à récemment, le Mali dépendait du corridor Dakar-Bamako pour 80% de son commerce (SENtract 2022), ce qui lui conférait le deuxième niveau de densité de trafic le plus élevé de la région (LeQuotidien 2021). Cela a également entraîné des encombrements et des inefficacités, de la corruption et des délais excessifs pour le transport des marchandises le long du corridor Dakar-Bamako. Les sanctions imposées au Mali par la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) au début de 2021 - compte tenu de l'incapacité des autorités de transition à programmer des élections présidentielles pour le retour à l'ordre constitutionnel - ont ralenti le trafic et suscité des inquiétudes quant à l'impact que cela aurait sur le corridor Dakar-Bamako, et donc sur les économies sénégalaise et malienne (Diallo et Assoko 2022). Ces sanctions ont été levées en juillet 2022 (France24 2022), bien que leurs pleins effets n'aient pas encore été analysés.

Les gouvernements sénégalais et maliens ont ostensiblement intérêt à améliorer les flux commerciaux le long du corridor Dakar-Bamako. Pour le Mali enclavé, cela fait partie d'une stratégie plus large visant à conserver des options parmi les ports pour les importations et les exportations ;³ pour le Sénégal, le gouvernement a fait de l'intégration

¹ Les corridors stratégiques de la passerelle mondiale de l'UE peuvent être consultés sur le site web de la Commission européenne (CE 2022).

² Voir, par exemple, la théorie du changement de TradeMark East Africa, un mécanisme financé par les donateurs pour soutenir la facilitation du commerce en Afrique de l'Est le long des principaux corridors (TradeMarkEA 2020).

³ Le gouvernement malien ainsi que ses entreprises ont des relations avec plusieurs ports de la région (BAD 2012). Dans le cadre des sanctions actuelles, le gouvernement malien a accru ses efforts pour faciliter le transport par d'autres ports, notamment Nouakchott et Conakry (Konaté 2022 ; Rizk 2022).

régionale un élément central de son dernier plan national de développement - le *Plan Sénégal Emergent 2019-2023* prévoit que le Sénégal soit une porte d'entrée dans la région (République du Sénégal 2018).

Bien que cela puisse être le cas, la longue liste de défis au commerce le long du corridor Dakar-Bamako n'est pas nouvelle. L'année 2011 a vu une conférence bilatérale de haut niveau entre les deux gouvernements sur les moyens d'améliorer la fluidité du transit et de convenir d'une approche de réforme bilatérale - connue sous le nom de *Conférence de Kayes*. Coprésidée par les deux premiers ministres, avec une large participation d'acteurs des secteurs public et privé, cette conférence était une première dans les relations bilatérales et a abouti à une longue liste d'engagements visant à faciliter le commerce le long du corridor (GIZ 2015). Ces engagements portaient sur la réduction du nombre de postes de contrôle, l'élimination de la corruption qui y est associée, le respect des limites de charge à l'essieu et la mise en œuvre du régime de transit routier interétatique (ISRT - TRIE en français). Il a également conduit à la création de comités conjoints avec un secrétariat permanent pour suivre les progrès, ainsi que de comités de suivi nationaux (GIZ 2015a).

Mais malgré ces engagements et ces structures institutionnelles, les problèmes de transport et de transit cités en 2011 demeurent en grande partie. Des efforts renouvelés ont été déployés par le biais du *Pacte de Saly* en 2020, qui a débouché sur 58 points d'action différents, dont beaucoup avaient été soulevés en 2011, mais qui n'ont guère progressé en 2021, lorsque cette étude a été réalisée. Cela a conduit à des grèves des syndicats de chauffeurs et autres pour protester contre les péages et les prélèvements exigés, à des harcèlements aux points de contrôle et à des plaintes autour des ponts-bascules dans les deux pays. La dernière de ces grèves a eu lieu au Sénégal en décembre 2021.⁴ De nombreux interlocuteurs restent donc sceptiques quant à l'existence d'un intérêt commun entre les multiples acteurs du corridor pour réduire les temps et les coûts du commerce et du transport le long du corridor.

Ce document répond donc à la question suivante : *Quels acteurs et facteurs économiques et politiques expliquent la dynamique du commerce et du transport le long du corridor Dakar-Bamako ?* Il analyse les différents facteurs, pratiques, intérêts et incitations qui façonnent le commerce et le transport le long du corridor en utilisant les cinq "grilles" d'économie politique énoncées par Byiers et Vanheukelom (2016).

Plus précisément, après avoir présenté les arguments en faveur de l'analyse de l'économie politique dans la section 2, la section 3 examine les facteurs structurels, les facteurs externes, les cadres institutionnels de haut niveau et les acteurs qui sous-tendent les relations entre les corridors. La section 4 se concentre ensuite sur cinq problèmes "sectoriels" liés aux corridors :

1. la propriété et la concurrence portuaires ;
2. les mécanismes de distribution du fret ;
3. les procédures de transit interétatique ;
4. l'application des règlements régionaux sur la charge à l'essieu
5. harcèlement et autres barrières non tarifaires (BNT).

Ce document vise à contribuer à l'intérêt croissant pour l'examen du commerce intra-régional, non seulement d'un point de vue technique, mais aussi en examinant les intérêts et les incitations politiques pour promouvoir un commerce transfrontalier plus fluide. Elle cherche à explorer comment les relations entre l'État et les entreprises, les organisations régionales et la combinaison de modèles de propriété privée et de gestion publique des différentes parties du corridor peuvent aider ou entraver les réformes visant à améliorer l'efficacité. Elle est basée sur une

⁴ Des manifestations sont actuellement en cours au Sénégal (TV5MONDE 2021). Des manifestations ont également eu lieu au Mali plus tôt dans l'année, le mécontentement portant sur des questions similaires (Bendhaou 2021).

combinaison de travail de bureau et d'entretiens avec les parties prenantes qui ont eu lieu à Dakar et à Bamako en décembre 2021.

1.2 Principales conclusions

Les principaux points qui ressortent de cette analyse sont les suivants :

1. **Relations politiques** - Bien que Dakar ait été le port dominant pour le commerce malien depuis le début des années 2000, et que les relations (de haut niveau) entre les deux pays aient été bonnes, l'instabilité dans la région a conduit les autorités maliennes à maintenir diverses options de corridor. Cela a été souligné par les récentes sanctions de la CEDEAO, d'autres ports cherchant à attirer le trafic de transit malien.
2. **Port de Dakar** - Bien que les frais de manutention restent élevés par rapport aux normes régionales, la concession du terminal du port de Dakar est gérée par DP World, basé à Dubaï, apportant ainsi un certain degré de concurrence au duopole régional des terminaux à conteneurs. Le Port de Dakar investit également dans le maintien de son rôle dans le commerce malien, et en effet, il étend sa capacité et son rôle dans la région, avec un soutien politique de haut niveau. Ces efforts sont sans doute sapés par ce qui se passe ailleurs dans le corridor.
3. **Distribution du fret** - Une combinaison de quotas formels pour les marchandises en transit et de réseaux informels de transitaires et d'intermédiaires maliens permet de garantir que les camions maliens transportent la majeure partie des marchandises en transit le long du corridor Dakar-Bamako. Malgré les tentatives d'introduction d'une plateforme numérique de partage de fret qui augmenterait la transparence et la concurrence, les incitations en jeu pour les acteurs contrôlant cette section de la chaîne de valeur du transport sont davantage liées à la sécurisation des chargements de fret qu'à la transparence, la concurrence et le coût.
4. **Transit interétatique** Le TRIE n'est pas pleinement mis en œuvre en raison de la résistance des importateurs et des transitaires qui, respectivement, le considèrent comme un "nouveau" coût supplémentaire et comme un moyen de saper leur rôle. Bien que la difficulté pratique du scellement des marchandises non conteneurisées ait en théorie été résolue, les services douaniers ont tout intérêt à maintenir les frais du service d'escorte pour les recettes qu'il génère. Cette utilisation de l'"ancien système" compromet également la capacité du service des douanes du Sénégal à utiliser SIGMAT, la connexion douanière numérique qui vise à faciliter la circulation des marchandises en partageant les données sur les marchandises en transit, réduisant ainsi les avantages potentiels de la numérisation et d'une plus grande transparence des flux commerciaux.
5. **Limites de charge à l'essieu** La nature du secteur des transports, en particulier au Mali, fait que les sociétés de transport et les chauffeurs routiers à leur compte ont investi dans le renforcement des camions afin de maximiser les charges transportées en un seul voyage. Ceci contrevient aux limites régionales de charge à l'essieu, alimente un système de pots-de-vin, endommageant ainsi les routes mais compromettant également l'objectif d'efficacité par des conteneurs scellés, qui seraient alors plus facilement compatibles avec le TRIE.
6. **Obstacles non tarifaires et corruption en bord de route** La combinaison des éléments ci-dessus crée des conditions qui encouragent le harcèlement et la corruption en bord de route - les camions dont les documents sont inadéquats ou incorrects, ou les véhicules surchargés font l'objet de plus de harcèlement et de plus de pots-de-vin aux points de contrôle (Borderless Alliance 2013), ce qui nuit à l'efficacité du corridor et conduit dans certains cas à des grèves du secteur des transports.

Dans l'ensemble, malgré les engagements des gouvernements à réduire les obstacles et à améliorer la facilitation du commerce en 2011, une série d'intérêts bureaucratiques et de recherche de rentes ont retardé les progrès, ce

qui se traduit aujourd'hui par la persistance de ces problèmes et par des coûts de transport élevés. Il reste à voir comment les sanctions de la CEDEAO et la réduction subséquente du commerce le long du corridor Dakar-Bamako ont affecté ces différents groupes d'intérêt.

2. Le contexte - la logique de l'analyse de l'économie politique

2.1 Des défis de longue date en matière de transport

Malgré des tentatives de longue haleine pour mettre en œuvre des réformes du commerce et des transports, le coût du transport le long du corridor Dakar-Bamako reste élevé, ce qui affecte la compétitivité des entreprises et, en fin de compte, la croissance économique et le développement de la région. Le coût des exportations est plus élevé au Mali que la moyenne de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (également connue sous l'acronyme français UEMOA) ou de l'Afrique subsaharienne (BM 2018). En général, les coûts de transport dans les pays enclavés d'Afrique de l'Ouest sont trois à quatre fois plus élevés que dans les pays développés, représentant jusqu'à 15-20% des coûts d'importation (Banque mondiale 2019), et sont 50% plus élevés que dans les pays côtiers (BM 2019). Les coûts de transport le long du corridor routier Dakar-Bamako spécifiquement sont estimés à environ 30% de la valeur des marchandises en 2016 (Ibid.) De nombreuses raisons à cela ont déjà été identifiées. Bien qu'elles soient en partie liées aux infrastructures physiques, les relations et les incitations qui façonnent la mise en œuvre des politiques et le comportement des groupes et acteurs individuels le long des corridors sont également essentielles.

Les coûts de transport varient également selon les produits de base - pour les produits de grande valeur comme l'or, les coûts de transport sont inférieurs à 1 %, contre 13 à 19% pour le coton, et jusqu'à 74% pour les mangues (BM 2018). Pour les pays enclavés comme le Mali, les prélèvements (tant officiels qu'informels) peuvent s'élever à 25-30% de la valeur des produits essentiels (BAD 2012). Les coûts peuvent également se traduire par des retards - le temps d'attente pour les procédures douanières au Mali est passé de 4,8 jours en 2007 à 16,5 en 2016, bien au-dessus des pays pairs (Ibid.). Plusieurs rapports soulignent les avantages potentiellement importants qui pourraient découler de la réduction du temps et des coûts de transport, suggérant que le commerce pourrait être augmenté jusqu'à 25% (BM 2019).⁵

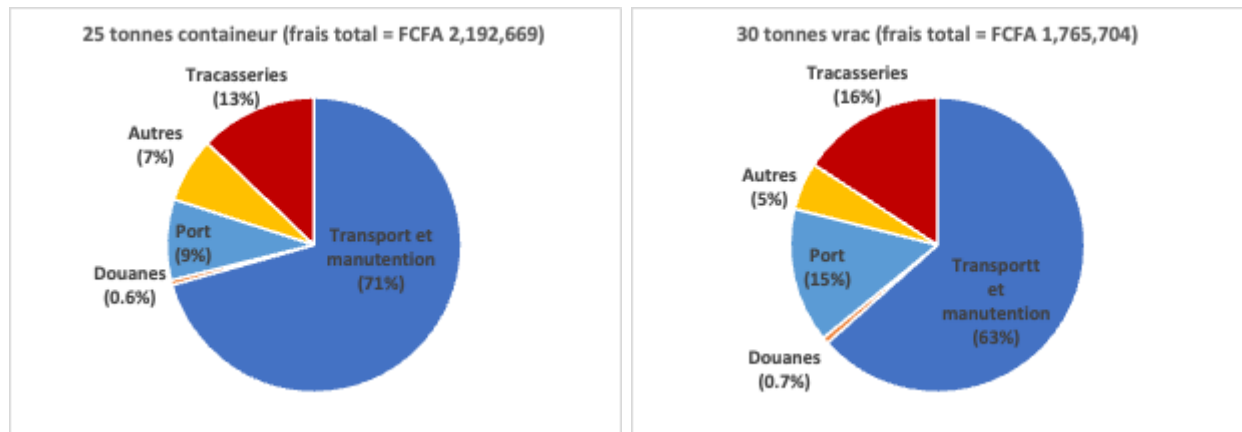
Les coûts élevés du transport le long du corridor Dakar-Bamako reflètent aujourd'hui les mêmes difficultés identifiées il y a plus de dix ans. Une conférence de haut niveau a été organisée en 2011 à Kayes, une ville située du côté malien du corridor Dakar-Bamako, en réponse aux frustrations croissantes liées aux coûts de transport élevés et aux retards. La *Conférence de Kayes* a réuni les Premiers ministres des deux pays ainsi que des membres du personnel d'autres ministères et agences, notamment le Conseil présidentiel pour les investissements au Sénégal et son homologue malien, la Cellule spécialisée chargée des réformes du climat des affaires (CTRCA). Il comprenait également des représentants du secteur privé, des partenaires de développement et des organisations de la société civile, tous signalant l'importance politique apparente du corridor et les contraintes rencontrées (Mali et Sénégal 2011).

⁵ Une autre étude citée par la Banque mondiale estime que la réforme et la modernisation du transport routier en Afrique de l'Ouest pourraient entraîner des avantages économiques nets d'environ 400 à 500 millions de dollars US par an, réduire les coûts du transport de 19 % et augmenter le commerce de transit d'environ 8 %. Les avantages pour des acteurs spécifiques sont également considérables, notamment 60 millions de dollars US de revenus nets pour l'industrie régionale du camionnage, ainsi qu'un gain de 200 dollars US pour les expéditeurs, producteurs et consommateurs des pays enclavés (BM 2016).

À la suite de la conférence de Kayes en mai 2011, toutes les parties ont convenu de mettre fin à "toutes les pratiques illégales" et d'adhérer au traité de l'UEMOA et au protocole de la CEDEAO relatifs à la libre circulation des biens et des personnes. Elles ont notamment convenu de mettre en œuvre la convention sur le "transit routier inter-États" (TRIE) d'ici le 1er juillet 2011, de réduire à trois le nombre de postes de contrôle sur le corridor ⁽⁶⁾ et de se conformer au "Règlement" 14 de l'UEMOA qui vise à harmoniser les limites de charge à l'essieu des camions entre les pays (ci-après "Règlement 14 de l'UEMOA"). À la suite de la conférence de Kayes, une série de comités conjoints ont été créés pour mieux comprendre les goulots d'étranglement spécifiques et rechercher des solutions pragmatiques entre les acteurs concernés.⁷ À bien des égards, il s'agissait au départ d'un processus modèle, avec une adhésion de haut niveau, une approche pragmatique axée sur les problèmes, et un plan de travail clair pour le suivi (Andrews et al. 2015).

Les progrès réalisés pour relever ces défis ont été limités. En 2011, les coûts totaux, tant formels qu'informels, du transport d'un conteneur de 20 pieds transportant 25 tonnes de riz (Figure 1, côté gauche) étaient plus élevés que ceux d'un camion transportant 30 tonnes en vrac (Figure 1, côté droit).⁸ Parmi ces coûts, une part plus importante est consacrée aux paiements informels, y compris les pots-de-vin ("Tracasseries"), comme le montre également la figure 1. Malgré les tentatives pour y remédier, en 2019, le montant moyen des paiements illicites par voyage et par corridor dans l'ensemble de la région UEMOA a augmenté, les montants les plus élevés étant enregistrés le long du corridor Dakar-Bamako (175 253 FCFA contre une moyenne accrue de 71 081 FCFA au niveau régional, OPA 2019).⁹ L'Observatoire de Pratiques Anormales (OPA) a enregistré 20 à 25 points de contrôle récemment au deuxième trimestre de 2020 (OPA 2020). Un autre rapport de l'OPA a constaté que le corridor de Dakar était le "plus critique" de la région (Jeelany 2020).

Figure 1: Ventilation des coûts du corridor (2011)



Source : USAID 2011 cité dans BAD 2012

Suite aux plaintes continues du secteur du transport, de nouvelles discussions ont eu lieu en novembre 2020, aboutissant au "Pacte de Saly". Bien que centré sur les acteurs du port de Dakar, il incluait également des

⁶ Cela comprend l'utilisation d'un livret TRIE unique, la collecte d'une garantie par les chambres de commerce respectives, ainsi que l'utilisation d'un badge pour identifier les véhicules dans le cadre de ce système (Mali et Sénégal 2011).

⁷ Parmi ceux-ci, quatre groupes se sont penchés sur les obstacles liés aux produits agricoles, au bétail, aux produits industriels et un dernier groupe s'est penché sur les transports et les infrastructures.

⁸ Environ 3 343 € contre 2 692 € (BAD 2015).

⁹ Selon la BAD (2015), les frais d'escorte représentent environ 70 % des coûts liés au harcèlement et aux "frais injustifiés". Il est intéressant de noter qu'ils sont plus faibles pour le transport en vrac en termes absolus, mais plus élevés par rapport à leurs coûts globaux.

représentants de l'entrepôt malien et a conduit à un accord sur 58 points à aborder pour améliorer le fonctionnement du port et du corridor routier. Ces points comprenaient à nouveau des appels à l'arrêt du harcèlement des camions pour assurer la fluidité de leur circulation, ainsi que le développement du chemin de fer (Jeelany 2020). Étant donné les chevauchements entre le *Pacte de Saly* et les résultats de la conférence de Kayes en 2011, il semble important de se demander : qui et quels sont les acteurs et facteurs plus profonds qui aident à expliquer les défis continus sur le corridor Dakar-Bamako ? L'hypothèse ici est que le coût élevé du transport est le résultat de la dynamique de l'économie politique le long du corridor. Le fait que de nouvelles grèves dans le secteur des transports aient eu lieu en décembre 2021, souligne encore plus l'urgence de s'attaquer aux problèmes plutôt que les identifier simplement (VOA 2021).

2.2 Adopter une approche d'économie politique

Notre analyse adopte une approche d'économie politique pour examiner comment différents acteurs et facteurs politiques et économiques interagissent pour produire le statu quo, en s'appuyant sur les cinq "grilles" d'économie politique discutées dans Byiers et Vanheukelom (2016). Comme ils l'expliquent, la prise de décision économique et politique et la mise en œuvre des politiques sont souvent déterminées non pas en fonction de décisions et de règles formelles appliquées de manière neutre, mais sous l'influence de considérations politiques, de pouvoir et d'intérêts. L'analyse de l'économie politique met ces considérations en avant, offrant un moyen de systématiser les informations pour aider à comprendre "pourquoi les choses sont comme elles sont", ouvrant ainsi une fenêtre pour le dialogue et l'exploration de réponses adaptatives plutôt que des prescriptions de réforme étroites.

L'analyse se concentre sur les objectifs suivants :

1. **les facteurs structurels/fondamentaux** - caractéristiques sociales, économiques ou politiques qui sont généralement immuables ou à évolution lente - par exemple, la géographie, la démographie, la composition ethnique ou religieuse, la dotation en ressources, la qualité du capital humain, l'histoire coloniale, etc.
2. **les facteurs institutionnels** - à la fois l'État *formel*, le gouvernement, les règles, les stratégies et les lois ; ainsi que les "règles du jeu politique/économique" *informelles* et les aspects comportementaux qui *se combinent* aux règles formelles pour façonner le comportement. Cela inclut les "accords d'élite" - des accords discrets entre les élites socio-économiques, politiques et militaires sur la distribution du pouvoir et l'allocation des ressources (Lemma et te Velde 2017), qui peuvent impliquer un "accord de développement" sous la forme d'un engagement à façonner la politique, l'économie et la société vers la croissance et le développement (Dercon 2022). Ceux-ci dépendent de concepts tels que les relations entre l'État et les entreprises, y compris leurs aspects formels, ainsi que leurs aspects moins visibles et informels.
3. **acteurs** - parties prenantes susceptibles d'affecter ou d'être affectées par le contexte ou l'intervention particulière examinée. Il s'agit d'acteurs politiques ainsi que d'acteurs des secteurs public et privé, qu'il s'agisse de groupes ou d'individus, où les groupes sont soit autodéfinis, soit en fonction d'un intérêt commun apparent.
4. **les facteurs sectoriels** - les caractéristiques de secteurs particuliers ou de domaines politiques spécifiques qui influencent les incitations et les intérêts des parties prenantes (fournisseurs, utilisateurs et politiciens) de différentes manières - certains secteurs (par exemple, les infrastructures) ont une plus grande importance politique. Les politiques plus visibles impliquent souvent un crédit (ou un blâme) plus facilement attribuable.
5. **les facteurs externes** - qui influent sur l'économie politique nationale, par exemple l'évolution de la structure du commerce mondial, les risques et menaces extérieurs en matière de sécurité, le changement climatique. Contrairement aux facteurs fondamentaux, les facteurs externes peuvent changer brusquement.

En systématisant l'information selon ces cinq optiques, nous cherchons à aider à identifier ce qui soutiennent et ce qui s'opposent à l'établissement d'un corridor plus efficace, de sorte que le soutien au corridor puisse à son tour être plus réaliste et ciblé. Si l'on ne tient pas compte de ces aspects, les réformes risquent d'être compromises, comme cela semble avoir été le cas jusqu'à présent, ce qui suggère la nécessité d'adopter des approches plus progressives, axées sur les problèmes, qui recherchent la "meilleure solution" plutôt que les "meilleures pratiques".

La section suivante s'intéresse au commerce et au transport le long du corridor Dakar-Bamako en termes d'acteurs et de facteurs qui soutiennent ou compromettent le bon fonctionnement de ce corridor.

3. Acteurs et facteurs affectant la dynamique du corridor Dakar-Bamako

Cette section examine les facteurs structurels, les facteurs externes, les facteurs institutionnels et les acteurs et intérêts de haut niveau qui ont un impact sur le commerce et les coûts de transport le long du corridor en termes généraux. La section 4 adopte une "optique sectorielle" pour examiner la dynamique de l'économie politique autour d'aspects spécifiques du corridor.

3.1 Facteurs structurels

Les liens qui unissent

L'expérience historique et les liens culturels transfrontaliers se combinent aux facteurs économiques et géographiques pour façonner les relations transfrontalières contemporaines. Le Sénégal et le Mali partagent une histoire commune et riche qui remonte à l'Empire du Mali et partagent aujourd'hui des langues telles que le peulh, le bambara, le soninké et le mandingue, ainsi que la prédominance de l'islam.¹⁰ Peut-être plus spécifiquement pour les relations commerciales et de transport, les deux pays ne faisaient qu'un sous la domination coloniale française d'Afrique de l'Ouest, et ont ensuite formé l'éphémère fédération du Mali (Bach 2016). Bien que la fédération n'ait pas duré,¹¹ les liens et la circulation des personnes entre les deux pays sont étroitement "enchevêtrés" (par exemple, Choplin et Lombard 2010), même si la circulation des personnes entre les deux est souvent "non officielle" et soumise à des barrières. L'affinité culturelle qui en résulte, confirmée dans les entretiens, soutient l'utilisation du corridor Dakar-Bamako plutôt que d'autres corridors pour le commerce malien.

Mais Dakar n'est pas le port le plus proche de Bamako et il n'a pas toujours été la principale route commerciale. Le port le plus proche est Conakry en Guinée, suivi d'Abidjan en Côte d'Ivoire, qui était également la principale route du commerce malien jusqu'au début des années 2000. Lorsque le Sénégal a temporairement fermé sa frontière avec le Mali en 1960 lors de l'effondrement de la Fédération du Mali, l'Ivoirien Houphouët Boigny est intervenu pour négocier un prêt permettant au Mali enclavé d'acheter des camions allemands et de réacheminer le commerce de transit par Abidjan (Bach 2016). Si cela a consolidé la prédominance du port d'Abidjan jusqu'au début des années 2000, la situation a été inversée par la guerre civile en Côte d'Ivoire, permettant à Dakar de prendre l'avantage et de se positionner comme la principale porte d'entrée du Mali. Le commerce de transit à destination du Mali via Abidjan est passé d'environ 80% du commerce de transit en 2000 à 14% en 2003 (Briceño-Garmendia et al. 2011),

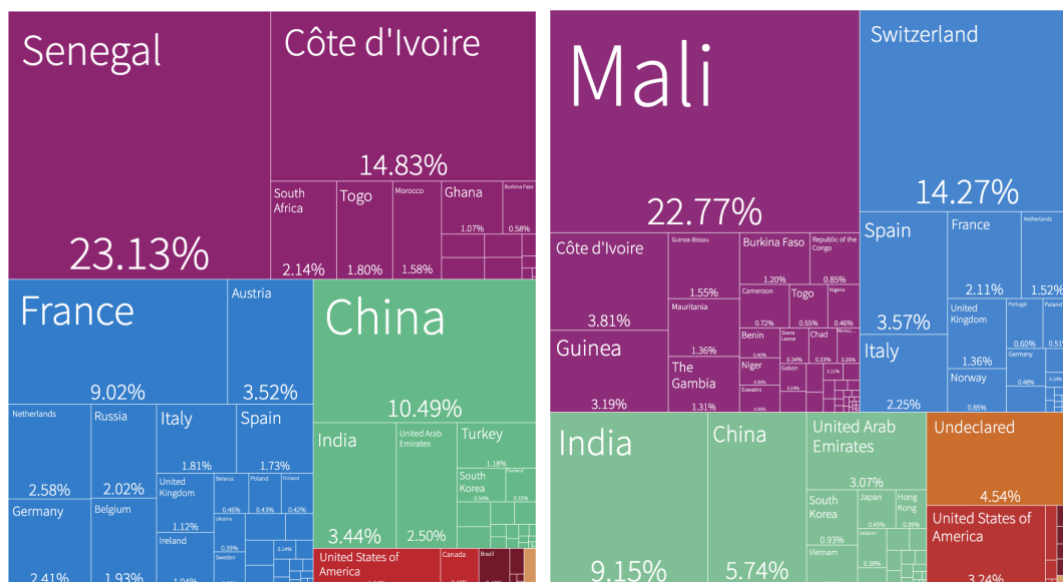
¹⁰ Ce point a été souligné lors de discussions antérieures sur l'amélioration de la facilitation du commerce le long du corridor lors de la conférence de Kayes.

¹¹ Alors qu'Houphouët-Boigny (de la Côte d'Ivoire) ne croyait pas au fédéralisme, Senghor (du Sénégal) et Keita (du Soudan de l'époque) y croyaient, ce qui a conduit à leur participation à la Fédération du Mali avec la Haute-Volta et le Dahomey. Cependant, les tensions sont vite devenues insoutenables entre le "modéré et conciliant" Senghor et le "radical et anti-français" Keita, ce qui a entraîné l'écroulement de la Fédération (Jacob 2013).

tandis que le commerce de transit à destination du Mali via Dakar est passé à deux tiers (BM 2019). Aujourd'hui, cette proportion a encore augmenté pour atteindre 80 % (SENtract 2022).¹²

En plus de ce commerce de transit, le Sénégal et le Mali sont devenus des partenaires commerciaux importants. De 1996 à 2001, environ 25 % des importations enregistrées du Mali provenaient de la Côte d'Ivoire, pour tomber à 10 % en 2003, tandis que celles du Sénégal sont passées de 5 à 7 % entre 1996 et 2002, à 24 % en 2008, un niveau auquel elles se sont maintenues depuis un certain temps.¹³ La part des importations maliennes en provenance du Sénégal s'élevait à 23 % du total (4,15 milliards de dollars) en 2019, au-dessus de la Côte d'Ivoire, du Togo et du Ghana (figure 2, à gauche) ; en effet, le Sénégal représente environ 45 % des importations maliennes en provenance de la région (BCEAO 2020). La figure 2 (droite) montre également la part des destinations des exportations du Sénégal, où le Mali représente à nouveau environ 23 % des exportations totales vers le monde (évaluées à 4,22 milliards de dollars US en 2019).¹⁴ En effet, le Sénégal exporte plus vers le Mali que vers toute l'Asie et la France réunies, les deux tiers des exportations sénégalaises vers la région en 2019 étant destinées au seul Mali. Tous ces chiffres soulignent l'importance des relations commerciales entre le Sénégal et le Mali.

Figure 2: Origines des importations du Mali (à gauche) et destinations des exportations du Sénégal (à droite), part du total, 2019



Source : Atlas de la complexité économique

La nature des marchandises qui circulent du Sénégal vers le Mali est également importante. Bien que les parts varient d'une année à l'autre, sur les 960 millions de dollars d'importations maliennes en provenance du Sénégal en 2019, près de 55% concernaient des produits pétroliers et 12% du ciment, les deux plus grands produits d'importation individuels. Les produits agricoles en tant que groupe représentaient 14%.¹⁵ Ainsi, le Mali dépend du Sénégal pour une part croissante des importations, y compris des produits de base clés. Les exportations maliennes transitant par Dakar sont dominées par le coton (BM 2017).

¹² Le transit à destination du Mali par Dakar, après avoir fluctué entre 300 000 et 600 000 tonnes au début des années 2000, a atteint plus de 2,6 millions de tonnes aujourd'hui (Lombard 2022).

¹³ Sur la base des chiffres fournis par l'Atlas de la complexité économique.

¹⁴ Ces chiffres excluent les marchandises enregistrées comme étant en transit, ce qui suggère qu'une part encore plus importante des importations maliennes passe probablement par le Sénégal.

¹⁵ Voir les données de l'Atlas de la complexité économique [ici](#).

Avant les sanctions de la CEDEAO au début de 2022, 1 000 camions traversaient la frontière chaque jour, ce qui aurait rapporté au gouvernement sénégalais 253 milliards de FCFA (près de 400 000 €) par an (Leye 2021), un représentant plus de 10% des recettes fiscales globales (BM 2022) et donc un fort intérêt sénégalais pour le bon fonctionnement du corridor. Dans le même temps, pour cinq conteneurs d'importation, il n'y a qu'un conteneur d'exportation, ce qui représente un important déséquilibre commercial (BM 2017).

Dans le passé, le transport routier entre Dakar et Bamako était complété par le chemin de fer, aujourd'hui à l'arrêt. Celui-ci transportait 80% du fret le long du corridor, avant de tomber à environ 20% en 2003 (Hamilton 2010). Cela représente une baisse de 566 000 tonnes en 1998 à 38 000 tonnes en 2003 (BAD 2005).¹⁶ Sous l'égide d'un nouveau concessionnaire, le trafic est remonté à 425 830 tonnes en 2004, mais en 2015, l'exploitation de la ligne a été arrêtée en raison de la vétusté du parc d'infrastructures, ainsi que des mauvaises performances opérationnelles du concessionnaire privé et de l'absence de pratiques ferroviaires modernes, autant de facteurs qui ont fait que le trafic est resté limité.¹⁷ Alors qu'avant le début des années 2000, le corridor Dakar-Bamako représentait une part relativement faible de l'ensemble du trafic de transit, la plupart étant transporté exclusivement par rail, l'augmentation du trafic suite à la crise en Côte d'Ivoire n'a pas pu être absorbée par le rail et le mode de transport dominant est passé du rail à la route (BM 2019). Aujourd'hui, environ 90% du trafic de transit de/vers le Mali est transporté par des opérateurs routiers (Lombard 2022).

Les multiples parties prenantes citent beaucoup moins de harcèlement et de retards lorsque le chemin de fer fonctionnait entre Dakar et Bamako.¹⁸ Alors que les acteurs sénégalais et certains partenaires du développement s'intéressent à la relance du chemin de fer, selon les personnes interrogées, cet intérêt n'est pas partagé du côté malien, principalement en raison de la position politique forte des transporteurs routiers (Port, Conseil des chargeurs, syndicat des transporteurs routiers, syndicat des agents de douane entretien 2021) mais aussi compte tenu des niveaux élevés d'investissement de l'État et du secteur privé dans le renouvellement de la flotte de camions maliens (entretiens 2021).¹⁹

Ces liens historiques, sociopolitiques et économiques importants créent une interdépendance entre les deux pays qui contribue à soutenir la dynamique autour du corridor Dakar-Bamako. Ils montrent également pourquoi, lorsque le Mali a fait face à des sanctions de la part de la CEDEAO et de l'UEMOA, des groupes politiques et de la société civile au Sénégal ont fait pression pour dissocier le pays des sanctions et les dénoncer (Ba 2022).

¹⁶ À son apogée, il transportait 30 à 35 % du trafic de passagers, soit environ 2,6 millions de passagers par an (Lombard et Benjamin 2015).

¹⁷ Le volume du trafic est non seulement passé sous la barre des 300 000 tonnes en 2011, mais a également continué à baisser pour atteindre 288 086 tonnes en 2013, 244 858 tonnes en 2014, 210 008 tonnes en 2015 et 74 989 tonnes en 2016 (Lombard 2022).

¹⁸ Jónsson met en lumière la façon dont les femmes commerçantes bana-bana en sont venues à dominer le commerce transfrontalier depuis plus d'un siècle, contrairement aux récents ajustements structurels qui ont créé une grande partie du commerce informel en raison du manque d'autres opportunités productives. Les épouses des employés des chemins de fer ont commencé à se lancer dans le commerce de longue distance dans les années 1920-30. Leurs liens avec les fonctionnaires leur ont également apporté un certain pouvoir et une certaine influence. Cependant, l'auteur affirme qu'avec la libéralisation, ces femmes ont perdu leur compétitivité puisque les importations d'ailleurs sont devenues moins chères, et la privatisation du chemin de fer a également signifié que ces femmes commerçantes ont été obligées de chercher des alternatives (d'autres destinations comme le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et la Guinée Conakry ainsi que la route en bus vers Dakar) qui n'ont pas été aussi optimales (Jónsson 2019).

¹⁹ Par exemple, les pistes du côté malien seraient déjà couvertes par des colonies de peuplement.

3.2 Facteurs externes

Insécurité et diversification des corridors

Bien que les facteurs structurels ci-dessus sous-tendent l'importance du Sénégal dans l'économie malienne à travers le corridor Dakar-Bamako, une série de facteurs externes au corridor Dakar-Bamako déterminent également son utilisation et sa performance.

La prédominance de Dakar dans le commerce de transit malien est renforcée par l'instabilité qui règne aujourd'hui dans la région. Les troubles dans les pays voisins poussent les transporteurs et les expéditeurs maliens vers l'option relativement sûre du corridor de Dakar. Par exemple, les tensions au Burkina Faso rendent l'option d'utiliser le port de Lomé au Togo trop risquée pour les acteurs maliens, même si ce port est parmi les plus efficaces de toute la région ouest-africaine (Ball Nguele et Youfang 2019 ; Kakpo 2018). De récentes attaques ont fait craindre que l'instabilité dans les pays voisins, le Burkina Faso, le Mali et, dans une certaine mesure, le Niger, ne se propage aux pays côtiers comme la Côte d'Ivoire, le Bénin et le Togo, car les groupes terroristes cherchent à avoir accès à la mer (Nsaibia et Duhamel 2021 ; Arslan 2022 ; Toulemonde 2022), comme le soulignent les récentes attaques dans le nord du Togo (Weiss 2022). Une dépendance excessive à l'égard d'un seul corridor risque donc d'entraîner une dépendance excessive.

Étant enclavé, et compte tenu de son expérience pendant la guerre en Côte d'Ivoire, l'accès à de multiples ports maritimes est considéré comme d'une importance stratégique pour les expéditeurs maliens et le gouvernement. Le gouvernement malien a investi dans des relations avec les pays côtiers de la région, jusqu'à l'Algérie (Sene News 2011), tandis que les expéditeurs maliens sont courtisés par les délégations des ports de Tema, Lomé, Conakry et Banjul dans le but de renforcer leur part du commerce malien. La Direction Nationale des Transports Terrestres, Maritimes et Fluviaux (DNTTMF) a mis en place des Entrepôts Maliens dans les pays partenaires dont la Côte d'Ivoire, le Sénégal, la Guinée Conakry, le Ghana, le Bénin, la Mauritanie et le Togo, assurant ainsi une représentation dans chaque port. Depuis 1963, des *Entrepôts Maliens au Sénégal* (EMASE) ont été installés au port de Dakar et à Kaolack (à environ 200 km de Dakar sur la route principale de Bamako) pour assurer l'application du régime de transit international, mais aussi pour représenter les intérêts maliens au port.²⁰

Cela a sans doute favorisé la concurrence entre les États côtiers, au profit du Mali, dont la dépendance à l'égard de l'un d'entre eux est réduite (Lombard 2022). En outre, Lombard (2022) considère que cela renforce la position des commerçants maliens, étant donné que le Sénégal se trouve "à l'extrémité de l'axe par rapport au Mali, et donc par rapport à l'Afrique occidentale centrale", ce qui fait du Mali un "acteur" plus central dans la dynamique d'intégration régionale. Cela suggère que si le Mali a des alternatives, les acteurs sénégalais doivent travailler pour maintenir leur avantage actuel en ce qui concerne le commerce malien comme moyen d'accéder au commerce au-delà.

Cette lutte de Dakar pour maintenir sa position a été mise en évidence par les sanctions de la CEDEAO. Celles-ci ont poussé les commerçants maliens à utiliser d'autres routes via des pays n'appliquant pas les sanctions, comme la Guinée, ou en dehors de la CEDEAO, comme la Mauritanie (voir ci-dessous). Même si le commerce des biens essentiels (hydrocarbures, médicaments, et produits alimentaires) via le Sénégal était autorisé à se poursuivre, les sanctions ont entraîné non seulement une perte d'activité dans le secteur du transport et une perte de revenus pour l'État, mais aussi une perte d'activité pour les entreprises produisant des biens non essentiels, comme le ciment, pour lesquels le Mali est un marché important (LeQuotidien 2020). Le Mali aurait été remplacé par la Suisse comme première destination d'exportation du Sénégal après un mois de sanctions (Diawara 2022). Même sans le choc

²⁰ A titre de réciprocité, il existe également des entrepôts sénégalais au Mali (ENSEMA) qui accueillaient principalement le trafic ferroviaire (République du Sénégal 2004).

temporaire des sanctions, le Sénégal continue néanmoins à faire face à la concurrence pour maintenir sa position de port souhaité par les expéditeurs maliens.

Concurrence et propriété portuaire

Au-delà des enjeux maliens de diversification des corridors, on s'inquiète depuis longtemps du niveau de concurrence entre les ports en Afrique de l'Ouest. La Banque mondiale (2017) évoque comment la vague de concessions portuaires privées n'a apporté que des bénéfices dilués : "Les anciens monopoles publics au niveau national ont dans une large mesure été remplacés par une position dominante, à l'échelle de la région, de deux [sociétés d'exploitation de terminaux Bolloré Logistics Limited (BAL) et APM Terminals], qui se font concurrence ou coopèrent dans différents ports et contrôlent ensemble environ 80 % du débit de conteneurs en Afrique de l'Ouest." Bien que Bolloré ait vendu tous ses actifs africains à MSC au début de 2022, le duopole régional se poursuit sous une autre forme (Caslin 2022 ; Descamps 2022).

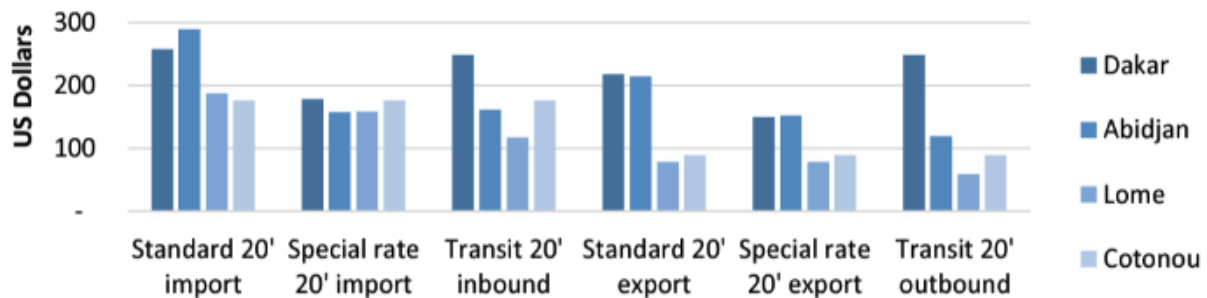
Le Sénégal s'est ostensiblement écarté de cette tendance régionale. Bien que Bolloré et Maersk (qui fait partie d'APM Terminals) aient été présents dans le port de Dakar jusqu'au début des années 2000, cela a pris fin sous la présidence d'Abdoulaye Wade (Lombard 2022). Au lieu de cela, en 2007, la concession du terminal à conteneurs est allée à DP World de Dubaï (Diop 2018).²¹ Cela a fait du port de Dakar une exception dans la région, augmentant ostensiblement la concurrence entre les concessions de terminaux régionaux. Néanmoins, Bolloré a plus tard obtenu la concession du terminal roulier, dans ce que certains considèrent comme une compensation pour avoir perdu le terminal à conteneurs sous le gouvernement précédent (RFI 2013).²² Necotrans, une entreprise française de logistique, a la concession du terminal de vrac, et depuis 2017, elle était partiellement détenue par Bolloré (Rassoul 2017).

Bien que l'on puisse s'attendre à ce que ce petit degré de concurrence régionale fasse baisser les coûts de l'utilisation du port de Dakar, celui-ci reste l'un des plus chers de la région (voir Figure 3). Cela serait dû aux frais portuaires élevés facturés par le Port autonome de Dakar (PAD), ainsi qu'à ceux facturés par les concessionnaires de terminaux, ce qui augmente les coûts de transport des expéditions via le port de Dakar (entretien avec une entreprise de logistique en 2021).

²¹ L'attribution finale n'a pas été sans scandale, nécessitant des paiements supplémentaires de Dubai World au gouvernement sénégalais après des enquêtes menées sous le gouvernement de Maky Sall : "DP World a proposé de payer un ticket d'entrée de 54 milliards de francs CFA pour la concession du terminal à conteneurs. Ce ticket était divisé en deux avec 30 milliards de francs CFA en espèces payés à la signature de la concession, et les 24 milliards de francs CFA restants payés par la détention de 10% des actions de DP World Dakar. Cependant, l'examen de l'IGE a établi que la valeur totale des actions de DP World Dakar n'était que de 1 milliard de francs CFA, et que les 10% attribués à l'Autorité portuaire de Dakar ne valaient que 100 millions de francs CFA. Pour régler ce différend, DP World a accepté en juin 2013 de payer en espèces (?) au gouvernement du Sénégal 24,6 milliards de francs CFA, soit l'équivalent de 48 millions de dollars 31, pour régler cette question d'évaluation." (BM 2017).

²² Il y a un total de cinq concessionnaires au PAD - DP World pour les conteneurs, Bolloré pour les RoRo, Necotrans pour le vrac, Grande Côte Opérations pour les minéraux, Belgian Sea Invest pour le quai pétrolier (PortDakar 2022).

Figure 3: Manutention des conteneurs dans certains ports d'Afrique de l'Ouest (US\$)



Source : BM 2017

L'insécurité pour les navires en attente d'entrée dans d'autres ports du golfe de Guinée aurait aidé Dakar à attirer le trafic régional en tant que port sûr, mais cela a également conduit à une congestion (par exemple, entretien PAD 2021). Les navires peuvent ainsi payer 16 000 dollars par jour pour attendre dans les eaux sénégalaises, ce qui conduit même certains à décharger leurs cargaisons plutôt que d'attendre (entretien PAD 2021). Ce problème pourrait être résolu par une mécanisation plus poussée, mais les 2500 débardeurs employés dans le port s'y opposeraient. Une partie du problème réside également dans la zone limitée disponible pour une nouvelle expansion du port.

Néanmoins, des initiatives sont en cours pour décongestionner le port en travaillant à un (dé)chargement plus rapide des camions, étant donné le trafic élevé de camions qui passent par le port chaque jour (1 800 à 2 000 selon certains).

Au-delà du port de Dakar lui-même, DP World a également obtenu le contrat pour développer un nouveau port à Ndayane, à 50 km de Dakar, dont la construction a été officiellement lancée en janvier 2020 (DP World 2022). Il y aurait également des plans pour une zone économique spéciale d'accompagnement, avec des investisseurs maliens qui ont déjà exprimé leur intérêt (COSEC entretien 2021), et des propositions pour établir plusieurs ports secs le long du corridor qui pourraient également aider à décongestionner le port (COSEC entretien 2021 ; LeQuotidien 2017). Un nouveau port de vrac à Bargny-Sendou, à l'extérieur de Dakar, devrait également soulager le port de Dakar lorsqu'il sera ouvert, initialement prévu pour 2022. ²³

Dans l'ensemble, il y a un sentiment de reconnaissance de la menace de perdre au profit d'autres ports de la région, en particulier Conakry (entretien avec un transitaire malien) et Abidjan, où les frais portuaires seraient moins élevés (entretien avec le secteur privé 2021). Cela semble pousser les acteurs sénégalais à chercher des moyens d'investir et de décongestionner les installations portuaires existantes, soutenant ainsi les initiatives visant à améliorer la compétitivité des ports et des corridors. Le déséquilibre commercial conduit également certains camionneurs maliens à privilégier le Sénégal par rapport à la Côte d'Ivoire étant donné que les exportations de coton, principal produit d'exportation en transit, sont exportées via San Pedro en Côte d'Ivoire d'où les importations à transporter sont très limitées par rapport à Dakar où il y a toujours un retour (entretien avec le secteur privé 2021). En dehors de cela, les personnes interrogées dans le port parlent de regarder au-delà du corridor Dakar-Bamako et de réfléchir à la manière de connecter le port à une région plus large grâce à un transbordement plus important. Cela apporterait plus d'affaires, avec des navires plus petits fournissant des connexions maritimes vers le Cap-Vert, la Guinée-Bissau et la Gambie, où il y aurait un intérêt chinois à investir (PAD entretien 2021).

²³ Le port devait initialement être opérationnel en mars 2022, avec trois terminaux pour les minéraux, le pétrole et les céréales respectivement, d'une capacité combinée de manutention de 20 millions de tonnes (CR 2021). Cette date a été reportée à septembre 2022 (APS 2022).

3.3 Institutions régionales et nationales

Au-delà des facteurs structurels et externes mentionnés ci-dessus, une série d'institutions - comprises comme les " règles du jeu " (North 1990) - façonnent le contexte dans lequel les réformes du commerce et du transport ont lieu et comment les acteurs s'engagent les uns avec les autres le long du corridor Dakar-Bamako. Il s'agit à la fois d'institutions formelles telles que les politiques, les stratégies et les accords mis en place, ostensiblement pour faciliter le commerce, et de normes, de coutumes, d'idées et de croyances moins tangibles mais non moins réelles (ou institutions informelles) qui façonnent différemment le comportement des différents acteurs. Ces deux types d'institutions sont examinés avant que les principaux acteurs et intérêts le long du corridor ne soient abordés dans la section 3.4.

Accords institutionnels

Le commerce et le transit entre le Mali et le Sénégal sont régis au niveau multilatéral par la Convention sur le commerce de transit des Etats enclavés, signée en 1965. Celle-ci prévoit des règles internationales pour garantir l'accès des pays enclavés aux ports maritimes (ONU 1965). Les réglementations sur le commerce et le transit de l'UEMOA et de la CEDEAO régissent également le commerce le long du corridor. Le corridor Dakar-Bamako fait partie de l'union douanière de la CEDEAO, avec un tarif extérieur commun, complété par le schéma de libéralisation du commerce de la CEDEAO (ETLS) qui régit le commerce intra-CEDEAO. Bien que l'ensemble de ces mesures vise à promouvoir le commerce régional, facilitant ainsi le commerce entre le Sénégal et le Mali, l'application de l'ETLS dans la pratique nuit souvent à la fluidité des flux commerciaux (Byiers et Tidiane Dieye 2022).

Le Mali et le Sénégal ont également tenu régulièrement des réunions de coopération bilatérale pour faciliter les échanges le long de ce corridor. Au-delà du *Pacte de Saly* de novembre 2020, évoqué plus haut, s'est tenue en mars 2021 la 13e grande commission mixte de coopération entre le Sénégal et le Mali, dirigée par les ministres des Affaires étrangères des deux pays. Bien qu'étant la première depuis dix ans, elle a débouché sur onze nouveaux accords couvrant divers aspects, dont le transport, et la mise en place d'un comité de suivi (Sunufm infos 2021).²⁴ En juin 2021, une délégation du port de Dakar s'est rendue à Bamako pour discuter des suites à donner au Pacte de Saly (Maritimafrica 2021). L'ensemble de ces initiatives constitue manifestement un signe supplémentaire d'adhésion politique et de cadres de coopération pour la coopération bilatérale par corridor.

Au niveau national, le Sénégal a adopté un *Plan Sénégal Emergent*, le premier couvrant 2014-18 et le second 2019-23. Tous deux citent les corridors comme un moyen de réaliser la transformation économique, le plan le plus récent se concentrant particulièrement sur le rôle potentiel de passerelle du port de Dakar, plaçant le Sénégal comme un centre logistique et industriel. Les propositions incluent la promotion de la réhabilitation du chemin de fer Dakar-Bamako, la modernisation du port de Dakar et la création de plateformes et de hubs logistiques pour tirer parti des flux de marchandises (République du Sénégal 2018).

Au Mali, le gouvernement a adopté une Politique nationale des transports, des infrastructures de transport et du " désenclavement " (PNTITD) en 2015 (République du Mali 2015). Elle décrit le transport routier comme "un service essentiel et un soutien indispensable au développement économique et à la réduction de la pauvreté", soulignant l'importance politique attribuée aux transporteurs routiers (Ibid.).²⁵ Depuis 2015, le gouvernement malien aurait investi près de 400 milliards de francs CFA (plus de 600 millions d'euros) dans les infrastructures routières (Ngueyap 2019).

²⁴ Les autres secteurs comprennent la santé, l'éducation.

²⁵ Plus récemment, le gouvernement malien a adopté son *Cadre stratégique pour une relance économique et un développement durable 2019-2023*, en ne mentionnant qu'une seule fois les " corridors de transport intérieurs et régionaux " et en n'évoquant le transport qu'en termes d'infrastructures plutôt qu'en tant que secteur, mais en faisant référence au PNTITD (République du Mali 2019).

Sanctions économiques

Un défi majeur pour les relations bilatérales concerne les sanctions de la CEDEAO à l'encontre du Mali, en vigueur de janvier à juillet 2022. Celles-ci soulignent l'importance stratégique pour le Mali de maintenir les options de corridor. Alors que certains contestent l'efficacité des sanctions dans la promotion du changement au Mali (Moderan et al. 2022), les biens affectés par ces sanctions représentaient environ la moitié des importations totales du Mali. Les biens essentiels tels que les aliments, les produits pharmaceutiques, les fournitures et équipements médicaux, y compris les matériaux pour le contrôle du COVID-19, les produits pétroliers et l'électricité étaient exemptés des sanctions (CEDEAO 2022), représentant l'autre moitié des importations totales selon les données publiées par ITC Trademap.²⁶ Pour les biens non essentiels, les importateurs maliens ont dû chercher des moyens de transport au-delà du corridor Dakar-Bamako. Même si certains expéditeurs maliens utilisaient déjà le port de Nouakchott avant les sanctions de la CEDEAO, la Mauritanie n'étant pas membre de la CEDEAO, il est probable qu'elle ait gagné une part plus importante du commerce malien pendant les sanctions, établissant peut-être de nouvelles relations et pratiques commerciales dans le processus (Hoijs et Mieu 2022). Bien que membre de la CEDEAO, la Guinée-Conakry n'a pas adhéré aux sanctions, faisant ainsi de Conakry un bénéficiaire potentiel des sanctions de la CEDEAO.

La position sur les sanctions a révélé deux camps (opposés) au sein de la CEDEAO. L'un, mené par les présidents du Ghana, du Nigéria et du Niger, préconisait une position forte pour défendre les principes démocratiques, tandis que l'autre, avec des présidents comme Gnassingbé du Togo, adoptait une approche plus pragmatique et conciliante (Diallo 2022). Le président Sall du Sénégal avait également qualifié les sanctions d'injustes et d'illégales" (Diawara 2022). Malgré les désaccords, les sanctions ont été levées en juillet 2022 (France24 2022).

Au-delà des accords et des politiques formels, une grande partie de ce qui se passe le long des corridors dépend des intérêts politiques au niveau national, et de la manière dont ceux-ci se répercutent sur le terrain dans des domaines sectoriels spécifiques, examinés ci-dessous.

3.4 Acteurs et intérêts politiques

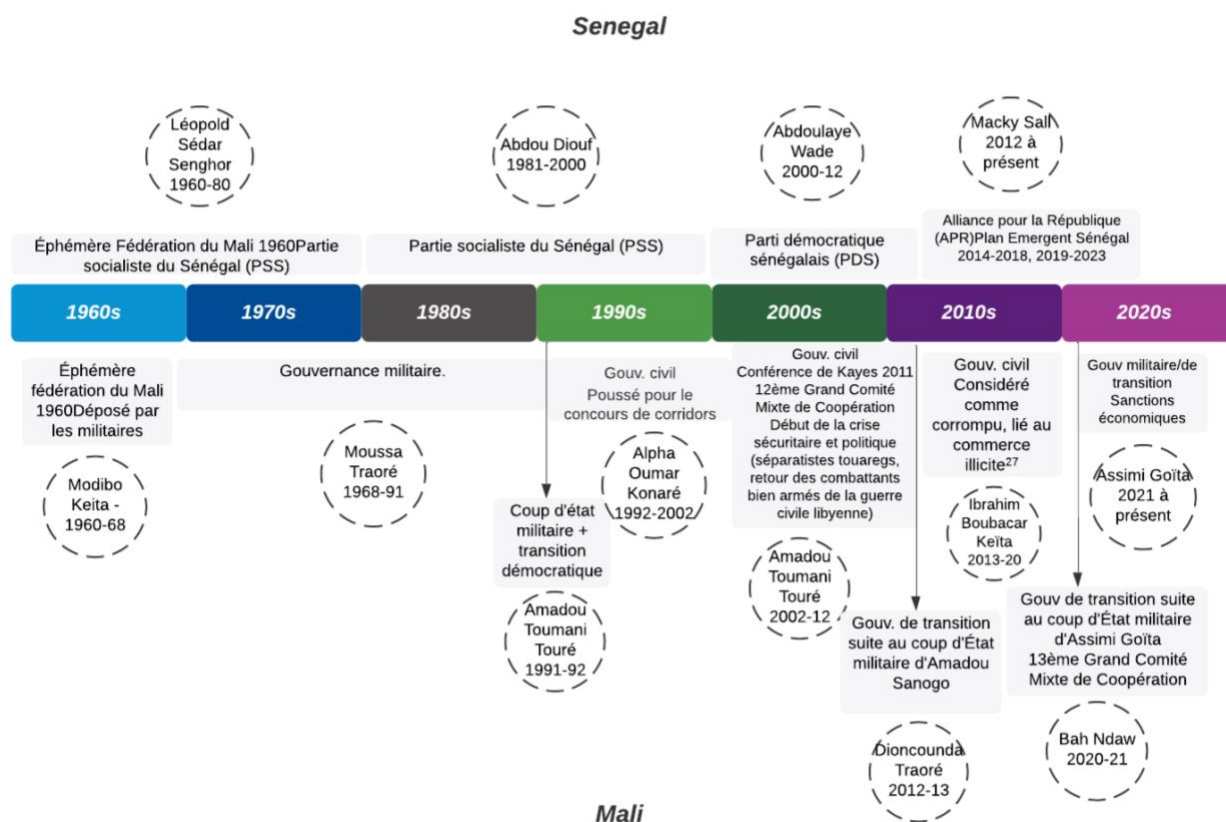
Acteurs et intérêts politiques de haut niveau

Comme le montre la Figure 4, le leadership politique a changé tant au Mali qu'au Sénégal peu après la *Conférence de Kayes*, avec de multiples changements de gouvernement au Mali depuis lors. Même si l'accès aux ports et aux produits de base importés est resté une priorité pour les gouvernements maliens successifs, il est peu probable que le manque de continuité politique ait favorisé le suivi des résultats issus de la conférence de Kayes. Le blocage apparent du récent *Pacte de Saly* peut également être lié à des relations bilatérales plus compliquées depuis 2020 - la Grande Commission Mixte entre le Mali et le Sénégal qui s'est tenue en mars 2021 a eu lieu pendant la courte période de gouvernement civil au Mali (voir Figure 4). Néanmoins, le Sénégal a également cherché à servir de médiateur dans les négociations sur les sanctions de la CEDEAO. Le gouvernement faisait partie du Groupe d'appui de la CEDEAO pour la transition au Mali, tandis que le président Macky Sall a cherché à négocier avec le Colonel Assimi Goita pour surmonter le régime de sanctions régionales qui nuisait également au Sénégal, notamment en raison de l'impact sur l'économie sénégalaise (Maliweb 2022).

²⁶ Voir les données trademap de l'ITC [ici](#).

²⁷ "Les réseaux criminels sont profondément ancrés dans les structures politiques et sécuritaires formelles et informelles du Mali, tirant parti des réseaux de patronage et de la corruption pour atteindre leurs objectifs et garantir l'impunité. Alors que ce statu quo était antérieur à sa présidence, Keita a supervisé un gouvernement profondément corrompu et a maintenu, plutôt que limité, les liens avec les acteurs engagés dans les économies illicites." (Herbert et Tinti 2020).

Figure 4: Chronologie présidentielle, questions intérieures et relations bilatérales (1960-présent)



Source : (auteurs)

Si la présidence de Macky Sall a été associée à une ouverture sur l'extérieur, comme en témoigne le " Plan Sénégal Emergent, 2023 " qui fait du Sénégal une porte d'entrée dans la région grâce au corridor Dakar-Bamako, cela ne s'est pas traduit par la mise en œuvre de mesures de facilitation du commerce. Les journaux font état de liens étroits entre le Président Macky Sall et les hommes d'affaires engagés dans le secteur portuaire (Jeune Afrique 2020). Au minimum, ces connexions informelles semblent aligner les intérêts politiques et économiques autour du port et du corridor de transport plus large, même si elles servent également des intérêts personnels.

Bien que l'on puisse soutenir que le Mali est politiquement très différent du Sénégal, les études sur l'économie politique du Mali décrivent comment " l'autorité réelle se situe entre le formel et l'informel - que ceux qui comptent sont ceux qui combinent des positions dans la structure formelle et informelle de l'économie politique malienne, de sorte qu'ils deviennent, en tant que 'grands hommes', des points nodaux dans des 'réseaux complexes de gouvernance informelle' ". (Ba et Bøås 2017). Ce mélange de règles et de relations formelles et informelles, bien que présent dans tous les pays et contextes, est essentiel pour comprendre le fonctionnement des différents domaines politiques, notamment autour du corridor Dakar-Bamako.

Au-delà de ces acteurs politiques de haut niveau, un large éventail d'organisations et d'acteurs représentatifs sont impliqués dans le corridor - y compris les sociétés portuaires, les Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE) au port, les conseils des chargeurs dans les deux pays, les chambres de commerce, les sociétés de transport, les syndicats de chauffeurs routiers, les transitaires, et les intermédiaires informels qui "facilitent" tout le processus de la

bureaucratie et/ou de la mise en relation des chargeurs et des transporteurs. Les acteurs du corridor comprennent également les "PDG" - *police, douanes et gendarmes* - les différentes forces de police et de douane qui jouent un rôle le long de la route, en supervisant les aspects administratifs mais aussi en appliquant des charges discrétionnaires. Ces différents acteurs jouent des rôles différents dans les divers aspects du corridor, comme nous le verrons dans les sections suivantes, et plusieurs d'entre eux, comme les directeurs des conseils des chargeurs et du port, sont explicitement des nominations politiques. Ce large éventail d'intérêts techniques et politiques complique clairement les efforts visant à aligner les intérêts sur les délais et les coûts des échanges le long du corridor. Comme l'a dit un interlocuteur : "le corridor concerne tout le monde, mais personne ne veut le réparer" (entretien avec le secteur privé 2021). Cela peut également être lié aux différents intérêts des acteurs du secteur portuaire et du transport.

Acteurs et intérêts du port de Dakar

Même s'il est dans l'intérêt du PAD et des concessionnaires de terminaux de maximiser le trafic de transit et donc de rendre le corridor efficace, il est clair que les rentes créées par des frais de manutention portuaire élevés affectent également des intérêts. Ceux-ci concernent les concessionnaires de terminaux mais aussi les diverses organisations opérant dans et autour du port.

Soulignant l'importance du port de Dakar, le directeur général du PAD est une nomination politique. Le directeur actuel a été nommé par le Conseil des ministres en 2017, son prédécesseur étant devenu conseiller à la présidence pour le *Plan national Sénégal Emergent*, un autre poste très médiatisé (La Vie Sénégalaise 2017). Cependant, alors que l'on espérait que le nouveau DG apporterait une nouvelle approche technocratique, il a été accusé de népotisme, un membre de sa famille s'étant vu confier le poste de supervision du stationnement des camions autour du port, une autre activité lucrative (Diop 2020). Les journaux font état de relations étroites avec des hommes d'affaires tels que Baïdy Agne, président du Conseil national des affaires, un groupe représentatif du secteur privé, l'Union des sociétés de manutention portuaire du Sénégal, et chef de nombreuses entreprises dans les secteurs de la manutention portuaire et du transport, sans oublier la construction et les mines (Jeune Afrique 2020). Dans le même temps, la nouvelle concession du terminal de vrac a été attribuée à une société sénégalaise, ce qui contrebalance la domination des investisseurs étrangers dans les concessions portuaires existantes, mais le concessionnaire Sénégal Minergy Port Sa aurait des liens familiaux avec l'épouse du Président Sall, ce qui confirme le sentiment exprimé par beaucoup que la politique et les ports sont peut-être *trop* étroitement liés (Faye 2020).

Au-delà des opérateurs de terminaux, un large éventail d'acteurs détermine l'efficacité avec laquelle le port peut fonctionner. Le principal interlocuteur des douanes sur les questions de commerce et de transit est le COSEC, le Conseil des chargeurs du Sénégal. Sous la tutelle du ministère de la pêche, mais avec 80% de son conseil d'administration issu du secteur privé, le chef du COSEC est également une personne nommée par le pouvoir politique, qui siège à son tour au conseil d'administration du port. Le COSEC lui-même a une grande réserve de fonds à sa disposition - ostensiblement pour promouvoir la formation et les activités de soutien pour aider le commerce et le transit, comme le système de guichet unique pour l'administration de la navigation, mais qui comprend aussi des activités d'investissement dans des entrepôts, des ports secs et des biens immobiliers, et des investissements dans une ligne maritime, COSAMA, engagée dans le transbordement régional vers Conakry, par exemple (COSEC entretien 2021). COSEC reçoit son financement grâce à ses investissements ainsi qu'aux taxes perçues sur les exportations et les importations.²⁸ Cet acteur hybride public-privé joue alors un rôle politique et technique clé dans le bon fonctionnement du port mais aussi des systèmes de partage de fret, discutés ci-dessous, tout en recherchant des opportunités d'investissement à travers le commerce le long du corridor.

²⁸ Le COSEC prélève 0,40 % de la valeur FOB des exportations et des réexportations et 10 000FCFA (environ 15 €) par envoi d'importation (République du Sénégal 2022).

La *Communauté des Acteurs Portuaires* (CAP) a été créée en 1994 pour cette communauté d'acteurs portuaires afin d'aider à résoudre les tensions et les différends. Elle réunit autour de la table les concessionnaires de terminaux ainsi que le PAD, les transporteurs, les transitaires et d'autres acteurs dans le but de maintenir la place prépondérante de Dakar dans le commerce malien et régional. Le fait que les Entrepôts Maliens (EMASE) fassent partie du PAD leur donne également une voix dans la façon dont le port est géré parmi la gamme des différents acteurs. Bien qu'il n'exerce que peu de pouvoir formel et qu'il ait parfois du mal à aligner les intérêts d'acteurs aussi divers - certains interlocuteurs suggèrent que le PAC fonctionnerait mieux s'il était dirigé par le port de Dakar (entretien sur le port 2021) - le modèle fournit néanmoins une plateforme pour régler les conflits sans avoir à utiliser le système juridique et aurait été revigoré après les grèves de 2020 qui ont conduit au *Pacte de Saly* (entretien sur le PAC 2021).

Dans l'ensemble, face à la congestion croissante des ports, à une concurrence portuaire régionale limitée et à des frais de manutention portuaire élevés, il semble y avoir un intérêt politique et commercial à étendre les investissements portuaires en dehors de Dakar. Dans le même temps, les parties prenantes maliennes maintiennent un intérêt à garder leurs options de corridor ouvertes, tandis que les coûts élevés du corridor sont sans doute également liés à la façon dont les marchandises sont distribuées et transportées *le long du corridor*, où la PAC est limitée dans son autorité au-delà d'un rôle de plaidoyer.

Outre la dynamique du port, une série d'acteurs opèrent *le long du corridor*, comme nous le verrons plus loin.

Acteurs et intérêts du transport

Au Sénégal comme au Mali, le secteur du camionnage est dominé par un grand nombre d'opérateurs à petite échelle et informels qui ne sont pas formés professionnellement, et qui n'ont pas l'autorisation d'opérer ou ne respectent pas les normes (inter)nationales pour opérer (Hamilton 2010, BM 2018, Bove et al. 2018). Seules quelques entreprises existent avec une flotte de plus d'une poignée de camions.

Malgré cela, dans l'ensemble, les transporteurs maliens sont largement considérés comme des acteurs puissants par le biais de leurs syndicats, et parviennent à contrôler le processus de distribution du fret. Les camionneurs sénégalais ne détiennent pas beaucoup de pouvoir en termes d'accès au trafic du corridor. Certains parlent de pouvoir transporter du ciment maintenant, car les transporteurs maliens ne le trouvent pas assez rentable par rapport à d'autres marchandises, bien que, selon les informations, le Mali envisage de réimposer le quota dans ce secteur également (entretien avec le syndicat des camionneurs, entretien avec les transporteurs routiers 2021). Dans le même temps, le fret intérieur ne suffirait pas à maintenir à flot les entreprises de transport sénégalaises, qui cherchent donc à accéder aux marchandises en transit à destination du Mali (entretien avec un syndicat de camionneurs, entretien avec un transporteur routier 2021).

D'autre part, les transporteurs maliens et même le secteur public ont fait des investissements importants dans leur flotte nationale de transport routier qui est relativement récente et bien entretenue par rapport au Sénégal, où 85% de la flotte a plus de 10 ans. Au-delà de l'accès au fret, cela donne aux camions maliens un avantage concurrentiel sur les camions sénégalais en termes de fiabilité (Bove et al. 2018). Néanmoins, étant donné la capacité relativement importante de la flotte malienne (offre) par rapport aux besoins domestiques (demande), la concurrence est rude entre les transporteurs, ce qui exerce une pression supplémentaire sur les marges, même si cela ne se traduit pas ensuite par une baisse des coûts de transport pour le commerce le long du corridor dans son ensemble (BAD 2014). Ceci est lié aux faibles barrières d'entrée pour opérer dans le transport routier - 60% des transporteurs opérant sur ce corridor n'ont qu'un seul camion (Bove et al. 2018). Cette situation et le système informel d'allocation du fret le long de la chaîne rendent difficile la promotion d'une action collective et la poussée de réformes, comme l'utilisation du marché électronique du fret, au nom de l'efficacité du transport.

Tout ceci suggère que le pouvoir de dominer le transport sur le corridor Dakar-Bamako appartient aux transporteurs maliens et au réseau d'acteurs autour du port. Bien que leur intérêt puisse être de réduire les tracas le long de la route, leur principal intérêt est de maintenir l'accès au fret et si possible de transporter autant que possible en un seul voyage (voir ci-dessous sur les charges à l'essieu).

4. Facteurs sectoriels qui façonnent la dynamique

Alors que les sections précédentes fournissent une vue d'ensemble des facteurs structurels et institutionnels affectant le corridor et certains des acteurs clés de la dynamique portuaire régionale, cette section se concentre sur certaines zones spécifiques du corridor, où différents acteurs et facteurs jouent différemment.

4.1 Partage du fret

Les pays enclavés du Sahel, dont le Mali, ont souvent un système de quotas qui régit la répartition du fret en transit entre les flottes de transport des pays enclavés et celles des pays côtiers. Pour le corridor Dakar-Bamako, un accord bilatéral stipule que deux tiers des envois en transit sont attribués aux transporteurs maliens et un tiers aux sénégalais (tous les hydrocarbures étant attribués aux transporteurs maliens).²⁹ EMASE, sont responsables de la surveillance et de l'application du quota ainsi que de la fourniture de services publics portuaires et d'installations pour le commerce lié au Mali et d'éviter les retards excessifs dans le dédouanement des marchandises (Touré 2020). Ce rôle est ostensiblement joué par le COSEC, le Conseil sénégalais des chargeurs, du côté sénégalais.

L'ensemble des règles formelles autour de l'allocation du fret, combiné à la récente modernisation de la flotte au Mali et aux pratiques informelles, signifie qu'en pratique, les camions maliens transportent près de 90% du fret sur le corridor (Bove et al. 2018). Cela aurait conduit les transporteurs sénégalais à acheter des camions immatriculés au Mali, afin d'accéder au fret à destination du Mali (entretien du port 2021), tandis que les transporteurs sénégalais n'auraient jamais réussi à remplir leur tiers de fret (Syndicat des camionneurs entretien 2021), bien qu'il ne soit pas clair si cela est dû au manque de capacité ou au manque d'accès au fret.

Bien qu'il existe des règles formelles, la manière dont elles sont appliquées est soumise à une série d'intérêts différents. Bien que l'EMASE soit chargé de superviser l'utilisation du quota, avec le COSEC du côté sénégalais, des "coureurs" informels, appelés "coxeurs" ou "courtiers", ont également beaucoup d'influence dans l'attribution du fret aux camions de manière non transparente, travaillant souvent avec des transitaires individuels et percevant des frais informels (Syndicats de camionneurs au Sénégal et au Mali entretien 2021). Ils sont en partie aidés par le fait que les camions doivent se garer loin du port afin d'éviter la congestion du port. En tant que tels, les intermédiaires ont une vue d'ensemble de la localisation des camions et des marchandises à transporter, ce qui représente un puissant réseau informel (ibid) et un coût supplémentaire en plus des frais payés à l'EMASE et au COSEC, contribuant ainsi à l'augmentation des coûts globaux du transport sur le corridor (BM 2019).

Cet ensemble d'accords de partage du fret est considéré comme mauvais pour l'efficacité des corridors, car les sociétés de transport ne se font pas concurrence sur la base des coûts et de la qualité du service. Le Conseil sénégalais des chargeurs (COSEC) s'efforce actuellement d'introduire un marché électronique du fret, appelé "bourse de fret". Cette bourse est censée apporter de la transparence dans la manière dont les marchandises sont

²⁹ Le transport de marchandises dans le corridor est régi par le Protocole d'Accord relatif aux transports routiers entre le Sénégal et le Mali. Le protocole d'accord définit également des règles concernant les limites de poids et de dimensions totales des véhicules, les exigences en matière d'assurance interétatique, les contrôles routiers et d'autres exigences en matière de visites techniques et de documentation (Bove et al. 2018).

attribuées aux camionneurs. Cependant, cette bourse reste à un stade pilote, offrant une vue du fret disponible mais ne fonctionnant pas comme une plateforme commerciale pour enchérir ou distribuer entre les transporteurs (COSEC entretien 2021). En outre, la plateforme en ligne n'est pas utilisée par les acteurs informels qui bénéficient actuellement de leur propre connaissance de la disponibilité du fret (COSEC, Port, Syndicat des camionneurs entretien 2021). Comme l'a dit l'une des personnes interrogées, "la numérisation est synonyme de transparence", et tous les acteurs ne souhaitent pas cette transparence si leurs revenus actuels dépendent de la connaissance que d'autres n'ont pas (COSEC entretien 2021).

4.2 Transit interétatique

Un domaine de la dynamique du corridor où les intérêts sénégalais semblent dominer concerne la mise en œuvre du TRIE - le régime interétatique de transit des marchandises. Ce régime a été adopté par la CEDEAO en 1982 en tant qu'instrument juridique visant à protéger les marchandises en transit du point de chargement (par exemple Dakar) à leur destination (par exemple Bamako) sans harcèlement ni retard, tout en évitant que les marchandises soient détournées vers le marché intérieur. En d'autres termes, il s'agit d'éviter que les marchandises soient déclarées pour le Mali, évitant ainsi les taxes et les frais d'importation à l'entrée au Sénégal, mais qu'elles soient ensuite détournées vers le marché sénégalais et régional. L'application du TRIE est une priorité affichée depuis les années 1980, avec des efforts renouvelés en 2008 avec un soutien extérieur (BM 2008), et à nouveau suite à la *Conférence de Kayes* avec son lancement officiel en 2013 (Diallo 2013). Mais elle se heurte encore à des difficultés de mise en œuvre.

Le TRIE combine un système de scellés pour s'assurer que les camions en transit ne déchargent pas de marchandises à l'intérieur du Sénégal, avec un paiement à un fonds de garantie pour couvrir toute perte de recettes de droits d'importation si les marchandises en transit sont effectivement détournées, déchargées et vendues avant de sortir du pays. Cependant, l'application du TRIE a été inégale depuis le début, ce qui a nui à l'efficacité du corridor. Une partie de ce problème concerne le dépôt ou le paiement, une autre le scellement des marchandises.

Le TRIE implique le versement d'une somme égale à 0,5 % de la valeur de la marchandise à un fonds de garantie des recettes, qui sera utilisé pour remplacer toute perte de recettes due au détournement de marchandises. Cette somme est censée être partagée entre les chambres de commerce du Mali et du Sénégal et, lorsqu'elle n'est pas utilisée pour remplacer les recettes perdues, elle est utilisée à des fins liées au transport, comme la mise à disposition de ponts-basculés (ou d'escortes douanières au Mali).

Cependant, au Sénégal, le système S110 préexistant demeure également - en effet, le site web des douanes sénégalaises ne mentionne que le S110, et non le TRIE. Au lieu d'un paiement, celui-ci exige un dépôt bancaire remboursable (République du Sénégal 2022), qui est payé par les transitaires - et non par l'importateur. En tant que telle, la taxe de 0,5 % pour le TRIE est considérée comme un coût supplémentaire, contrairement au dépôt remboursable effectué par les transitaires dans le cadre du système précédent. Ceci en dépit du fait que le nouveau système était censé être un moyen de réduire les barrières à l'entrée pour les petits transitaires qui n'étaient pas en mesure de supporter le coût de multiples dépôts importants dans le cadre du système S110. Ainsi, les importateurs, mais aussi les transitaires, qui seraient confrontés à une concurrence accrue dans le cadre du TRIE, s'opposent à la taxe TRIE (entrevue avec un consultant). Cet alignement des intérêts entre les importateurs et les transitaires signifie que le TRIE n'est essentiellement pas appliqué au Sénégal, bien qu'au Mali, la Chambre de commerce ait réussi à mettre en œuvre et à gérer le TRIE, en prélevant 0,25% sur la valeur des marchandises en transit (la moitié du 0,5% prévu).

La mise en œuvre du TRIE a également été retardée en raison de la nature de la circulation des camions et de la nécessité de les sceller. Selon une étude de référence de la GIZ (2015), environ 70 % des camions en circulation sur le corridor sont des camions ouverts qui ne peuvent pas être scellés par les douanes, ce qui implique qu'ils ne répondent pas aux exigences techniques du TRIE.³⁰ Pour y remédier, il a été convenu d'utiliser un badge physique pour les camions à dos ouvert, appelé " macaron ", pour signaler que toutes les procédures de vérification ont eu lieu avant le départ et qu'il doit bénéficier du libre passage, combiné à un système de fermeture pour attacher et sceller les marchandises afin de limiter la possibilité de détournement des marchandises, tandis que les camions pourraient également être dotés d'un émetteur GPS pour suivre l'itinéraire emprunté.

Alors que, selon la politique officielle, les escortes douanières ne sont censées accompagner que des marchandises spécifiques, et que le système du " macaron " était destiné à supprimer la nécessité d'une escorte douanière, l'imposition d'un paiement pour l'escorte douanière demeure, même si aucune escorte physique réelle n'accompagne les camions (plusieurs entretiens, GIZ 2015). Les frais sont facturés à 145 000 FCFA (222 €) par voyage, dont 75 000 FCFA pour l'escorte elle-même et 70 000 FCFA pour le " travail supplémentaire " effectué par les agents des douanes concernés (CNUCED 2022). Les entreprises indiquent que toutes les expéditions doivent payer ces frais (Chambre de commerce du Mali et du Sénégal entretien 2022), tandis que la documentation officielle indique simplement que les douanes "peuvent exiger" que les marchandises soient escortées (République du Sénégal 2003). Les personnes interrogées parlent de 400 à 500 camions traversant la frontière par jour du Sénégal au Mali, ce qui implique des frais d'escorte douanière de l'ordre de 90 000 à 110 000 euros par jour. Selon un rapport de la BAD en 2015, basé sur les données publiées par l'OPA, le coût des escortes douanières était estimé à environ 7,8-10,4 milliards de FCFA (ou 12m-16m€), soit quatre fois plus que les pots-de-vin collectés sur le corridor (BAD 2015). Les personnes interrogées déclarent que les frais sont canalisés pour financer le Fonds social des douanes (République du Sénégal 2012 , Chambre de commerce entretien 2021).

Cela a également des répercussions sur le " Système Interconnecté de Gestion des Marchandises en Transit (SIGMAT) " - un projet pilote visant à connecter les données douanières entre le Sénégal et le Mali (GIZ 2018). Si les systèmes sont apparemment en place pour que SIGMAT fonctionne, ils se heurtent également à une résistance, et à une préférence pour le système papier préexistant. Le dédouanement électronique créerait des perdants évidents sous la forme d'importateurs cherchant à sous-déclarer leurs importations, d'agents des douanes qui s'engagent et gagnent de l'argent grâce à cette pratique, ainsi que de transitaires et d'autres personnes qui, jusqu'à présent, gagnaient leur vie en " facilitant " les formalités administratives à la frontière.

Dans l'ensemble, le TRIE n'est donc pas appliqué dans la pratique comme il est envisagé sur le papier, et comme il a été convenu entre les deux États. En y regardant de plus près, plutôt qu'à des obstacles techniques ou à un "manque d'information", cela semble plutôt lié à différents types de résistance : de la part du secteur privé et des transitaires, de la part des services douaniers et de la part de ceux qui ont tout à perdre d'un système électronique plus transparent.

Une autre partie des problèmes évoqués ci-dessus, où les systèmes formels et informels en place découragent le transport de conteneurs, est également au cœur de la difficulté à mettre en œuvre les réglementations régionales sur la charge à l'essieu.

³⁰ *Etude baseline sur la Mise en Oeuvre du TRIE bilatérale entre le Sénégal et le Mali* (GIZ 2015). Cette étude expose également certains des autres défis contraignants liés à l'utilisation du TRIE entre les deux pays.

4.3 Réglementation de la charge à l'essieu

Étant donné les difficultés à obtenir du fret, les niveaux de harcèlement le long du corridor et les coûts impliqués dans un voyage sur le corridor, les camionneurs cherchent à transporter autant que possible en un seul voyage (COSEC, entretien avec le syndicat des camionneurs 2021). Bien que cela soit logique du point de vue d'un camionneur individuel, cela entraîne des difficultés dans la mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA.

Le Règlement 14 de l'UEMOA cherche à préserver les infrastructures routières et à contribuer à la durabilité des investissements (en infrastructures) en déterminant les limites de charge à l'essieu des camions transportant des marchandises dans la région.³¹ Bien qu'il s'agisse moins de faciliter le commerce, l'application (ou non) de la règle a un impact sur la manière dont les marchandises sont transportées le long du corridor, les surcharges étant fréquentes, offrant ainsi des opportunités de corruption aux ponts-basculés (Byiers et al. 2014).

Dans la pratique, plusieurs conteneurs peuvent être "déstockés" sur un seul camion, ce qui permet aux transporteurs de gagner plus pour un seul voyage.³² Cette pratique est particulièrement fréquente chez les opérateurs pour compte propre qui sont limités dans leur capacité à obtenir des contrats et cherchent à tirer profit de tous les voyages qui se présentent. Les secteurs privé et public maliens ont investi dans une nouvelle flotte de camions, et les transporteurs de baleines ont également investi dans l'adaptation de ces derniers pour leur permettre de transporter un poids supplémentaire (Syndicats de camionneurs au Sénégal et au Mali entretien 2021). De plus, aux ponts-basculés, en l'absence d'un endroit pour décharger les marchandises, les "paiements informels" pour éviter les contrôles fastidieux sont la norme (Syndicat des camionneurs, Chambre de commerce entretien 2021).

Au-delà de l'incitation à réduire les coûts en transportant une plus grande quantité de marchandises, la conteneurisation est dissuadée par le fait qu'une garantie de 1 million de FCFA doit être payée pour transporter un conteneur au-delà du port, où son retour est limité à 20 jours. En raison des risques de retard et du manque de cargaison au départ, les camionneurs sont souvent incapables de ramener le conteneur à temps et renoncent donc à leur garantie (entretien avec une entreprise privée 2021). Cela ajoute ensuite à l'incitation à déstocker les conteneurs, contribuant encore à la surcharge des essieux.

Au-delà des problèmes de surcharge intentionnelle, les chauffeurs routiers se plaignent également des incohérences entre les ponts-basculés, où 20 tonnes peuvent se transformer en 22 tonnes au pont-basculé situé plus loin sur la route (entretien avec un chauffeur routier 2021). Le manque d'harmonisation (étalonnage) des ponts-basculés au sein des deux pays et entre eux est également confirmé par d'autres personnes interrogées (par exemple, la Chambre de commerce entretien 2021).

Bien que la *Conférence de Kayes et le Pacte de Saly* parlent tous deux de l'élimination des paiements informels et de la mise en œuvre du Règlement 14 de l'UEMOA, et bien que cela encouragerait une plus grande conteneurisation, une plus grande sécurité et une plus grande efficacité le long du corridor, comme le suggère cette section, la mise en œuvre de telles politiques va bien au-delà de simples instructions de mise en œuvre. Cela ne représente qu'un des nombreux obstacles le long du corridor, tous représentant des barrières non tarifaires (BNT) mais aussi des problèmes complexes à résoudre étant donné l'éventail d'intérêts et d'incitations en jeu.

³¹ Selon Karaki et Verhaeghe (2017), le règlement a été adopté afin d'éviter la menace de retrait du financement de l'UE pour les infrastructures qui ont été affectées négativement en raison de la surcharge, et de renforcer la limite d'essieu dans le cadre de la TRIE, qui n'a jamais été correctement mise en œuvre, en fournissant des orientations supplémentaires pour la mise en œuvre en termes de règles spécifiées, de tableaux et d'amendes.

³² Ce phénomène n'est pas limité à ce seul corridor et existe dans d'autres pays de la région, par exemple en Gambie (CNUCED 2013).

4.4 BNT et harcèlement dans les transports

L'état du harcèlement

Selon les accords remontant à la Conférence de Kayes, basés sur une directive de l'UEMOA (UEMOA 2005 ; UEMOA 2005a), il ne devrait y avoir que trois points de contrôle pour les marchandises quittant le port de Dakar pour Bamako : un au départ, un à la frontière et un à l'arrivée. Si l'ensemble des mécanismes discutés ci-dessus étaient pleinement mis en œuvre, cela pourrait être considéré comme une possibilité. Mais le Mali compte en moyenne 4 points de contrôle par 100km contre 2 au Sénégal (Zoma 2019), soit un total de 23 points de contrôle sur l'ensemble du corridor (FW 2021). Cependant, même si le côté malien du corridor est considéré comme impliquant moins de harcèlement (par exemple, Chambre de Commerce entretien 2021), les moyens informels utilisés pour contourner chacune des règles formelles soulignent le défi plus large de faire face à ces coûts supplémentaires de commerce et de transport. Alors que certains de ces paiements sont liés à la surcharge des essieux, discutée ci-dessus, il existe d'autres frais illégitimes - les personnes interrogées citent comme exemple que les camions maliens sont facturés 1.000 FCFA à la frontière, ce qui, bien que petit, ne devrait pas exister (entreprises privées, Chambres de commerce entretien 2021) tandis que les camions sont régulièrement facturés pour passer les points de contrôle routier.

Les différentes personnes interrogées citent différents coûts associés aux paiements informels, la plupart inférieurs à ceux cités ci-dessus. Une entreprise exportant des mangues et des poivrons du Mali a indiqué avoir payé 750 000 FCFA (1 145 €) de " tracasseries " pour acheminer sa cargaison jusqu'au port de Dakar (entretien avec une entreprise privée, 2021). Ce montant s'ajoutait au coût du transport, soit 2,5 million de FCFA (3 800 €) et 450 000 à 500 000 FCFA (687 à 783 €) de frais de chauffeur en cours de route (Ibid.). De même, un groupe de commerçantes a cité environ 700 000 FCFA (1 068 €) de paiements informels (Association des commerçantes du Mali entretien 2021). Ces chiffres sont plus élevés que les estimations données par les chauffeurs routiers interrogés, qui ont plutôt cité des paiements informels de 200 000 à 25 000 FCFA (305 à 380 €) et de 300 000 FCFA (458 €) pour les frais de trajet liés à la nourriture et au carburant.

Comme discuté ci-dessus, le montant moyen des paiements illicites par voyage et par corridor dans l'ensemble de la région UEMOA aurait augmenté en 2019, les montants les plus élevés étant enregistrés le long du corridor Dakar-Bamako à 175 000 FCFA (environ 270 €) (OPA 2019). Les pots-de-vin peuvent représenter, selon les rapports, 32 % des coûts de transport du bétail du Mali le long du corridor vers Dakar (Gourichon et Demanet 2017). Le harcèlement le long du corridor à partir de Koutiala (à l'est de Bamako) augmenterait le coût du transport du maïs jusqu'à 43%. L'élimination de ces coûts augmenterait les revenus des collecteurs de Ségou de 14% et ceux des grossistes de Bamako de 18% (Ibid.). Bien que ces coûts varient beaucoup, et que le bétail et le maïs puissent être des cas particuliers, les implications sont claires en ce qui concerne les coûts de transport et les avantages potentiels de l'élimination de ces "tracasseries".

Même si, comme l'a suggéré une personne interrogée, les chauffeurs routiers ont intérêt à exagérer le niveau des paiements informels pour avoir accès à de l'" argent du voyage " supplémentaire (entretien avec une entreprise privée 2021), la gamme des estimations est relativement cohérente.

Bien que les données ci-dessus soient nécessairement approximatives, de telles informations sont recueillies au niveau régional par l'*Observatoire de Pratique Anormale* (OPA), mis en place dans le cadre de l'UEMOA en 2005 avec un financement américain (Stalmans 2013). Il a été créé pour surveiller le nombre de points de contrôle des transports le long des principaux corridors routiers de la région, les redevances illicites perçues et les retards induits par ces contrôles. Chaque État membre a désigné une agence chargée de ce suivi et de fournir une personne de contact afin d'apporter un soutien aux transporteurs confrontés à des difficultés (Chambre de commerce du Sénégal

et du Mali entretien 2021). Dans le passé, des rapports réguliers permettaient aux parties prenantes de comparer les différents corridors de la région.

Cependant, alors que les rapports de l'OPA faisaient auparavant l'objet de discussions au niveau politique, ces discussions n'ont apparemment plus lieu, l'intérêt manifesté par le service des douanes et la direction des transports étant limité (Chambre de commerce du Sénégal entretien 2021). De plus, avec la fin d'un projet financé par l'UE visant à établir ces rapports, la manière dont ces informations seront générées à l'avenir reste incertaine. La discontinuité des initiatives en raison du financement par les partenaires de développement a été évoquée comme une lacune importante des efforts de sensibilisation aux obstacles au commerce et au transport sur le corridor, bien que cela puisse également indiquer un faible niveau de priorité accordé à la question par les gouvernements de la région.³³

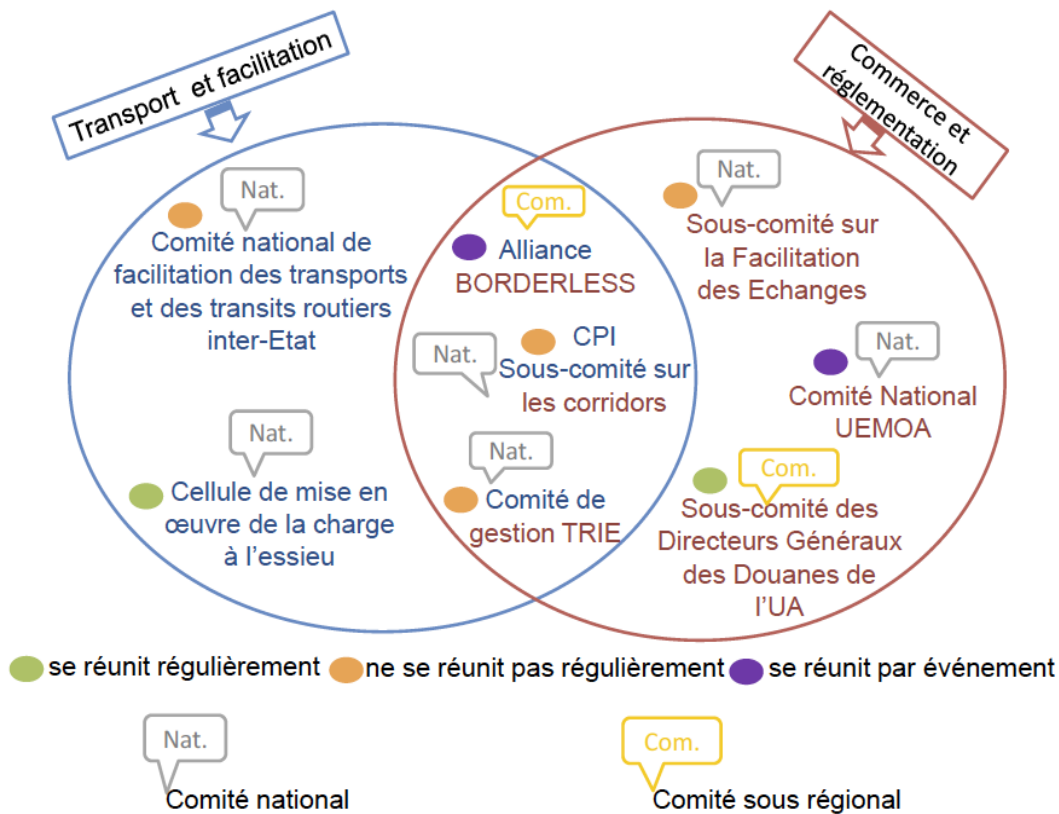
Dans le même temps, la CEDEAO et l'UEMOA disposent de leurs propres mécanismes de signalement des BNT (Alliance sans frontières 2022 ; UEMOA 2022). Bien que cela offre théoriquement aux commerçants du Sénégal et du Mali deux mécanismes de signalement, il n'est pas clair si et comment ces mécanismes sont alignés ou interagissent, ni à quelle vitesse les problèmes signalés peuvent être résolus. L'existence continue, voire l'augmentation, des défis en termes de harcèlement et de corruption le long du corridor Dakar-Bamako, suggère un impact relativement limité.

Le Conseil sénégalais des chargeurs COSEC cherche également à superviser le transport sur le corridor et a investi dans une autre forme de mécanisme de signalement des BNT : TRACE - Traitement des Réclamations des Chargeurs Entreprises (Treatment of Transport Company Complaints). Ce mécanisme risque de faire double emploi avec les mécanismes existants cités plus haut, tandis que les personnes interrogées doutent de la manière dont il fonctionnera et de son efficacité (PAD, Syndicats de camionneurs, Chambre de commerce entretien 2021). Le COSEC a également prévu d'investir dans des aires de repos et de stationnement, considérées comme nécessaires pour la sécurité des conducteurs et pour lutter contre les amendes (ou pots-de-vin) payées par les camionneurs qui s'arrêtent pour se reposer sur le bord de la route. Les aires de stationnement formaliseraient essentiellement ces paiements mais incluraient des services de repos.

Les initiatives ci-dessus complètent un éventail plus large de comités et d'organisations qui ont pour mandat de promouvoir la circulation fluide des marchandises le long du corridor Dakar-Bamako. Ceux-ci sont résumés dans la figure 5. Ils peuvent être divisés en deux groupes : ceux qui s'occupent de la facilitation du transport (cercle de gauche) et ceux qui s'occupent du commerce et des réglementations connexes (cercle de droite). Ces comités existent à différents niveaux, c'est-à-dire au niveau régional ("Com.") et national ("Nat."), avec la participation des organisations membres. Par exemple, le comité national de facilitation des transports et du transit interétatique comprend le Syndicat des Chauffeurs et Conducteurs Routiers du Mali (SYNCOR) ainsi qu'EMASE, assurant ainsi une large représentation. Bien que tous ces mécanismes formels soient en place, comme le montre la figure 3, seuls ceux en vert se sont réunis régulièrement lorsque l'étude a été réalisée en 2015. Selon les entretiens réalisés dans le cadre de cette étude, le comité national sénégalais de facilitation du commerce ne s'était pas réuni depuis deux ans (entretien avec la Chambre de commerce en 2021), bien que l'on puisse penser que cela était également lié aux restrictions liées à la COVID-19.

³³ Par exemple, si les centres d'information frontaliers, financés par USAID et mis en œuvre par Borderless Alliance, étaient très utiles pour les conducteurs, ils n'existent plus. Le CILSS s'en occupe un peu, bien qu'il se concentre sur le commerce agricole. D'autre part, l'initiative TRACE du COSEC s'adresse davantage aux chargeurs qu'aux conducteurs eux-mêmes.

Figure 5: Une cartographie des institutions qui s'occupent du commerce, du transport et de leur facilitation³⁴



Source : GIZ 2015b

Plusieurs personnes interrogées parlent de la nécessité d'un comité du corridor pour coordonner les différents acteurs le long du corridor (par exemple PAD, CAP, Chambres de commerce entretiens 2021). Après la Conférence de Kayes, quelque chose de ce genre aurait été établi sous la forme de comités conjoints, bien que ceux-ci semblent avoir perdu de leur attrait.

Des efforts auraient été faits pour assurer le suivi du *Pacte de Saly*. La Chambre de commerce du Mali travaillerait avec EMASE pour suivre les progrès, tandis qu'en juin 2021, une délégation du port de Dakar a également effectué une visite à Bamako pour discuter des progrès de la mise en œuvre (Maritimafrica 2021). Cependant, une grande partie de tout cela a été jetée en l'air par les sanctions imposées au Mali, sapant ainsi le commerce et les efforts pour faciliter le transport le long du corridor.

Points de contrôle et sécurité

Un défi pour l'élimination des postes de contrôle routier, au-delà de la non-application du TRIE et de la surcharge à l'essieu, est celui des préoccupations sécuritaires. Néanmoins, le nombre actuel de plus de 20 points de contrôle est considéré par la plupart des acteurs comme excessif, comme le montre également la grève des transports qui a eu lieu en décembre 2021, se plaignant explicitement de la corruption et du harcèlement, de l'insécurité au Mali, ainsi que de la difficulté apportée par le Règlement 14 de l'UEMOA (LeQuotidien 2021a ; TV5MONDE 2021). D'autre part, les acteurs exerçant une surveillance dans le corridor Dakar-Bamako (agents de douane, fonctionnaires des

³⁴ Traduction : "Nat." désigne les comités de niveau national ; "Com." désigne les comités régionaux ; ceux en vert "se réunissent régulièrement" ; en orange "ne se réunissent pas régulièrement" et en violet "se réunissent pour des événements".

frontières, autorités portuaires, etc.) considèrent les paiements supplémentaires/informels comme une sorte de prime pour le passage relativement sûr que le corridor offre aux clients, transporteurs et camionneurs (PAD entretien 2021).

Une grande partie du commerce le long de ce corridor est en fait informelle, ce qui a un impact sur les intérêts et les incitations des acteurs. Selon Shaw et Reitano (2014), le transport de marchandises entre l'Afrique du Nord et le Mali est souvent utilisé pour camoufler la contrebande d'armes, de drogues et d'autres biens illicites.³⁵ Alors que la contrebande prospère avec l'instabilité au Nord Mali, les perceptions d'insécurité se répandent plus au sud, y compris le long du corridor Dakar-Bamako (Scheele 2012).³⁶ Ce réseau de contrebande interagit ensuite avec les dynamiques plus larges du transport et de la corruption, ainsi qu'avec la politique au sens large. Selon certains rapports, "les réseaux criminels sont profondément ancrés dans les structures politiques et sécuritaires formelles et informelles du Mali, tirant parti des réseaux de patronage et de la corruption pour atteindre leurs objectifs et garantir l'impunité" (Herbert et Tinti 2020). Les personnes interrogées citent également des problèmes de sécurité plus importants du côté malien depuis le coup d'État militaire, bien que le harcèlement pour les pots-de-vin soit moins important qu'au Sénégal (Chambre de Commerce entretien 2021).

En conclusion, on peut dire que les flux commerciaux le long du corridor Dakar-Bamako sont soutenus par une faible application des règles censées régir le transport. Les pots-de-vin sont sollicités sous de nombreux prétextes - même les camions dotés de documents corrects sont harcelés pour obtenir des pots-de-vin, ce qui, selon certains, enlève toute motivation à respecter les règles. En essayant d'expliquer l'économie politique des barrages routiers, Schouten (2019) les présente comme des "dispositifs par lesquels la capacité à perturber la circulation peut être traduite en d'autres formes de pouvoir, financier ou politique" (Schouten 2019). Encore une fois, cela souligne l'importance des incitations au-delà de la réduction des temps et des coûts de transport.

5. Résumé et implications

Malgré les nombreuses déclarations politiques de haut niveau visant à lever les obstacles au commerce et au transport le long du corridor Dakar-Bamako, remontant au moins à la *Conférence de Kayes* en 2011, bon nombre des mêmes problèmes persistent. Cet article cherche à analyser les différents acteurs et facteurs qui façonnent la dynamique du commerce et du transport le long de ce corridor afin de mieux identifier les obstacles et les ouvertures au changement. Le raisonnement est que la compréhension des facteurs politiques, en plus des facteurs techniques, peut à son tour ouvrir la voie à une réforme qui est également politiquement faisable, par opposition à des propositions techniquement solides qui ne tiennent pas compte des politiques connexes.

Bien que le *Pacte de De Saly* 2021 identifie 58 points d'action différents parmi les acteurs portuaires, le présent document ne peut pas les étudier tous. Il examine plutôt les facteurs structurels qui sous-tendent les relations entre les corridors ainsi que les cadres institutionnels de haut niveau et les relations autour du corridor avant de se concentrer sur cinq domaines problématiques spécifiques liés au corridor : la propriété et la concurrence portuaires ; les mécanismes de distribution du fret ; les procédures de transit interétatique ; l'application des réglementations régionales sur la charge à l'essieu ; et le harcèlement et autres BNT.

³⁵ Il y a souvent une intersection entre les formes légales et illégales de commerce, bien que différents biens nécessitent différents niveaux de secret - la contrebande de marchandises peut être plus ouverte, tandis que la contrebande de drogues ou le trafic d'armes peuvent nécessiter un plus grand secret et ne sont donc pas ouvertement passés en contrebande (Shaw et Reitano 2014).

³⁶ En effet, pour les entreprises maliennes, les principales contraintes perçues sont l'instabilité politique, suivie de près par la corruption et la concurrence du secteur informel (BM 2018). Comme le montrent Shaw et Reitano (2014), ces éléments sont étroitement liés.

Dans l'ensemble, le document cherche à situer le secteur des transports et les cinq domaines problématiques dans le contexte plus large des deux pays, mais aussi des multiples acteurs et intérêts qui jouent pour promouvoir ou bloquer la réforme. Comme Lombard et Benjamin (2015) le soulignent, le secteur du transport est une représentation des influences externes (par exemple, des chargeurs maliens) ainsi que des spécificités locales (par exemple, la dépendance au sentier - la dépendance initiale au transport d'arachides) qui est également façonnée par les politiques nationales. En tant que tel, le secteur du transport représente une interaction entre différents systèmes au niveau local et régional. Le système est agile dans la mesure où il s'adapte aux réalités existantes, avec des rôles qui se chevauchent entre les transporteurs, les chauffeurs et les expéditeurs. Cela souligne la nécessité de mieux comprendre les acteurs et les intérêts en jeu autour des différents domaines de réforme.

Les gagnants évidents des réformes du corridor, tels que les consommateurs maliens, sont peu susceptibles d'être bien organisés ou d'exercer une influence suffisante pour modifier les incitations d'autres acteurs mieux implantés, tandis que les intérêts d'autres acteurs influents, même au niveau politique, peuvent être limités si des groupes puissants ont des gains limités ou risquent de perdre des réformes. Il est donc nécessaire d'identifier des voies de changement qui soient à la fois techniquement solides et politiquement réalisables. Les paragraphes suivants résument les principales conclusions de chacune des sections ci-dessus, avec les implications pour les décideurs politiques et les programmes de soutien.

1. Les facteurs structurels

De nombreux facteurs historiques et socioculturels lient les économies et les peuples du Mali et du Sénégal, fournissant d'une certaine manière une base solide pour les échanges et la coopération le long du corridor Dakar-Bamako. Si Dakar n'est pas le port le plus proche ou le moins cher, il a bénéficié de la situation d'insécurité en Côte d'Ivoire au début des années 2000, alors qu'Abidjan était le principal port du Mali depuis l'indépendance, et a réussi à conserver sa domination. La combinaison de facteurs structurels favorise toujours la coopération autour du corridor Dakar-Bamako.

Implications

- Par définition, les facteurs structurels sont difficiles à modifier. Bien que la violence récente au Mali et les sanctions régionales qui en ont résulté aient été un défi pour l'amélioration de la dynamique du transport, les facteurs structurels sous-jacents sont clairement favorables à une future coopération en matière de corridors.
- Cela dit, l'impact des sanctions récemment levées doit encore être compris et pourrait affecter la viabilité de certaines initiatives visant à développer le port de Dakar.

2. Les facteurs externes

L'insécurité dans la région a augmenté et, en tant que telle, reste un facteur clé dans la détermination de la stratégie des parties prenantes maliennes pour maintenir leurs options en utilisant différents corridors. La concurrence portuaire dans la région est également en hausse. Alors que le Mali cherche des alternatives, d'autres pays du corridor courtisent régulièrement les expéditeurs maliens pour les douanes et les récentes sanctions économiques ont obligé les commerçants maliens à utiliser d'autres routes pour les marchandises autres que les produits de première nécessité.

Implications

- Comme pour les facteurs structurels, les facteurs externes ne peuvent être modifiés, mais il faut s'y adapter. Le défi consistera à trouver un équilibre entre les préoccupations en matière de sécurité, par exemple aux points de contrôle routiers, et la facilitation des flux commerciaux.
- Les acteurs sénégalais sont conscients de la concurrence portuaire croissante, ce qui peut être un stimulant utile pour une plus grande coordination entre les acteurs du port et du corridor afin d'assurer que le corridor Dakar-Bamako maintienne son statut dominant pour le commerce malien.

3. Institutions et relations de haut niveau

Les facteurs structurels susmentionnés ont contribué à la conclusion d'accords institutionnels visant à relever les défis du transport sur les corridors. Avec les multiples changements de gouvernement au Mali depuis 2011, le *Pacte de Saly* de 2020 offre ostensiblement une base, avec de multiples comités nationaux et régionaux existants, pour contrôler et suivre les progrès.

Cependant, le lien entre les relations politiques de haut niveau et la mise en œuvre se heurte à de multiples obstacles, les acteurs concernés cherchant à maintenir le statu quo. Ces obstacles sont examinés plus en détail ci-dessous, en relation avec des "domaines problématiques" spécifiques. D'une manière générale, de multiples organisations sont impliquées dans le fonctionnement du corridor - transporteurs, syndicats de conducteurs, organisations du secteur privé, entreprises, compagnies maritimes, douanes, ports, chemins de fer, etc. Si cela signifie que le pouvoir n'est pas excessivement concentré entre quelques mains, de nombreux acteurs ont intérêt à maintenir les rentes existantes ou ont des difficultés à agir collectivement.

Implications

- Les relations d'État à État entre le Sénégal et le Mali sont cordiales, chacun comprenant la pertinence stratégique de l'autre. C'est peut-être la raison pour laquelle le Président Sall a pu jouer un rôle important avec la CEDEAO sur la question des sanctions.
- L'identification des problèmes ne fait pas défaut, comme l'illustre le *Pacte de Saly*. Au contraire, comme le souligne ce document, le défi consiste à comprendre les intérêts acquis autour de chacun des domaines de réforme et à chercher à permettre la création de coalitions autour d'eux, là où il y a la capacité et l'intérêt de les aborder, et où des discussions peuvent être menées sur la manière de modifier les incitations existantes, ou d'adapter les réformes pour en tenir compte.
- Tout nouvel effort devrait se concentrer sur la *fonction* des comités existants et des réunions conjointes plutôt que sur leur *forme* institutionnelle. Des appels ont été lancés en faveur de la création d'une Autorité du Corridor, mais suivre cette voie risque de détourner l'attention des efforts visant à maintenir et à renforcer l'Observatoire des Pratiques Anormales, par exemple, ou à redynamiser les comités conjoints destinés à assurer le suivi de Kayes et Saly.

4. Dynamique portuaire

Bien que les multiples options de corridor ouvertes au Mali introduisent ostensiblement une concurrence entre les ports régionaux, et que les entrepôts maliens puissent jouer un rôle dans le maintien de cette concurrence, le port de Dakar se distingue de la plupart des ports de la région en ayant une concession de terminal qui se situe en dehors du duopole régional existant. Bien que les frais portuaires restent élevés, l'alignement des intérêts politiques sur ceux du concessionnaire signifie que le port de Dakar est considéré comme une priorité politique, avec un poids politique, ce qui conduit à de nouveaux investissements dans et autour du port de Dakar. Le forum de la

Communauté des Acteurs du Port (CAP) pour tous les acteurs engagés dans le port fournit également un forum utile pour aborder les défis, bien qu'il ait moins d'influence sur le corridor, et qu'il lutte sans doute aussi pour porter l'autorité au sein du port.

Implications

- Alors que certains critiquent la PAC comme manquant de poids politique, sa structure actuelle peut en fait être bonne pour équilibrer les intérêts. Toutefois, si cela bloque les progrès de la réforme, un cadre plus explicite de responsabilité mutuelle pourrait être nécessaire pour progresser sur les questions soulevées dans le *Pacte de Saly*.
- Une façon d'aller de l'avant pourrait être de créer des groupes axés sur les problèmes au sein de la PAC afin d'enquêter davantage et de faire un rapport sur les intérêts et les incitations sous-jacents qui bloquent les réformes proposées, un peu comme ce document a essayé de le faire à un niveau plus général. Bien que cela ait déjà été tenté en 2011 après la Conférence de Kayes, ces groupes pourraient également examiner explicitement les domaines dans lesquels les acteurs risquent d'être perdants, tout en recherchant conjointement des moyens alternatifs pour compenser les pertes ou répondre aux préoccupations.

5. Partage du fret

Le système de quotas régissant le commerce avec l'arrière-pays favorise clairement les camionneurs maliens, tandis que l'utilisation de " coxeurs " ou de " courtiers " nuit également à la transparence. En même temps, il est clair que les transporteurs maliens ont une position forte par rapport à leurs homologues sénégalais, étant donné les niveaux significatifs d'investissements publics et privés dans la flotte.

Implications

- Le fait que le COSEC cherche à introduire le système de marché en ligne peut être considéré avec suspicion par les acteurs maliens, ce qui nécessite une approche conjointe et des efforts explicites pour répondre à ces doutes. Étant donné l'importance d'EMASE dans le processus de distribution du fret, et la domination des camionneurs maliens à la fois en termes de quota et dans la pratique, l'approche du marché électronique devrait être conjointe, et répondre aux préoccupations des deux parties.
- Une approche conjointe devrait donc commencer par comprendre quel problème spécifique le marché électronique cherche à résoudre, et si celui-ci est reconnu par les deux parties. Les progrès peuvent également dépendre des questions de propriété finale de la plate-forme et des informations qu'elle contient.

6. Transit interétatique

Le TRIE représente une interaction complexe de multiples acteurs, d'intérêts et de problèmes liés au corridor. Le nœud du problème, comme le suggère notre analyse, est lié à la résistance des importateurs et des transitaires, et à l'utilisation des fonds collectés auprès des escortes douanières pour financer le fonds social douanier. Outre les problèmes de surcharge des camions, cela encourage les transporteurs à utiliser l'ancien système, sapant ainsi les avantages du TRIE, à savoir un seul document et un besoin moindre de points de contrôle sur les routes. La conformité totale avec le TRIE supprimerait cette source de financement.

Implications

- Alors que les études suggèrent la nécessité d'un renforcement des capacités et d'une information accrue, la question des frais d'escorte des douanes semble être une question centrale, les autres moyens de financement du fonds social douanier étant un exercice nécessaire à entreprendre.

-
- Pour que les choses changent, il faudra peut-être que les coalitions de corridors et de ports fassent plus activement pression pour la suppression de ces frais.
 - Un examen plus approfondi des acteurs et des intérêts entourant le TRIE et son prédécesseur S110 est nécessaire pour procéder à l'extinction du S110. Des leçons pourraient être tirées d'autres pays de la région où cette démarche a été couronnée de succès.

7. Réglementation de la charge à l'essieu

Le défi de la mise en œuvre de la Règle 14 de l'UEMOA dans la région est bien connu. Il s'agit là aussi d'aspects multiples et interdépendants, notamment la réticence des transporteurs à utiliser des conteneurs en raison du risque de perdre leur dépôt de garantie pour les conteneurs ; la structure du marché du transport qui implique un nombre limité de voyages et encourage donc la surcharge des camions ; et la possibilité de passer les ponts-basculés avec un camion surchargé grâce au versement de pots-de-vin.

En outre, le manque d'harmonisation (étalonnage) des ponts-basculés mine la confiance dans leur fonctionnement, ce qui rend l'extraction de pots-de-vin problématique même pour les camions qui sont ostensiblement conformes aux règles.

Implications

- Il serait utile d'explorer davantage les incitations et les relations informelles en jeu entre les chambres de commerce du Mali et du Sénégal, toutes deux responsables de leurs ponts-basculés respectifs, et de chercher à assurer un système harmonisé. Cela pourrait contribuer à établir la confiance des transporteurs qui opèrent dans le respect des règles.
- Étant donné qu'il n'est pas pratique de décharger les camions dont le poids est excessif, une redevance officielle pourrait être établie, à l'instar des bagages excédentaires dans un aéroport, sur une échelle croissante, ce qui rendrait les paiements officiels tout en décourageant la surcharge.
- Les discussions avec les propriétaires de conteneurs autour de la consigne ne sont pas nouvelles, mais des efforts renouvelés pour comprendre leurs préoccupations et comment les aligner sur des délais d'exécution plus longs pourraient aider à trouver une solution.

8. BNT et harcèlement dans les transports

En raison de la combinaison des "problèmes" ci-dessus ainsi que des actions et du comportement des différents acteurs, les "coûts informels" ou les pots-de-vin associés au transport le long du corridor Dakar-Bamako semblent être élevés et en augmentation. De nombreuses initiatives ont été mises en place pour surveiller les points de contrôle, les coûts et le temps perdu, fournissant des informations importantes pour faire pression en faveur du changement. Bien que financées de l'extérieur, ces initiatives ont fourni au secteur privé une base importante pour réclamer des réformes, et jusqu'à récemment, elles ont reçu une attention politique. Cependant, tant le financement de ces initiatives que l'attention politique qu'elles suscitent semblent avoir diminué ces dernières années, malgré la persistance des problèmes connexes et les fréquentes grèves dans le secteur des transports.

En même temps, la prolifération de différents mécanismes au niveau de l'UEMOA, de la CEDEAO et des pays peut créer une duplication des efforts. Comme nous l'avons vu ici, le COSEC est en train de lancer son système TRACE pour les expéditeurs, tandis que l'OPA existe toujours avec une ligne d'assistance téléphonique pour les chauffeurs afin de résoudre les problèmes, ainsi que les mécanismes de déclaration des BNT de l'UEMOA et de la CEDEAO.

Bien qu'il s'agisse d'une question très différente de celle de la mise en œuvre de la politique, les investissements dans le chemin de fer sont susceptibles d'apporter des avantages significatifs aux consommateurs des deux pays, et peuvent trouver la faveur des investisseurs à la recherche d'investissements " verts ". Cependant, ici aussi, les incitations ne sont pas nécessairement alignées - alors qu'il existe un intérêt du côté sénégalais, on craint qu'il n'en soit pas de même du côté malien en raison de l'influence de puissants transporteurs (routiers). Du côté sénégalais, on a le sentiment que tout mouvement en faveur du développement du chemin de fer serait perçu comme allant à l'encontre des intérêts des transporteurs au Mali et qu'ils choisiraient simplement de déplacer leurs activités ailleurs. Un autre exemple d'inégalité du pouvoir de négociation est celui qui existe entre les compagnies maritimes et les expéditeurs (c'est-à-dire les entreprises), où les premières ont le pouvoir de dicter les prix.

Implications

- Le soutien des partenaires de développement a eu un impact direct sur les initiatives de suivi et pourrait être nécessaire pour les relancer, même s'il reste du ressort d'organismes régionaux tels que l'UEMOA ou la CEDEAO pour assurer une certaine comparabilité régionale. Les expériences passées et les possibilités de ressusciter un tel soutien et de rehausser son profil politique devraient être explorées.
- Bon nombre des questions abordées aux points 1 à 6 permettraient de lutter contre la corruption et le harcèlement le long du corridor.

Général

Dans l'ensemble, le transport le long du corridor Dakar-Bamako revêt une importance stratégique pour le Mali, qui est un pays enclavé, mais l'efficacité n'est pas une préoccupation majeure pour la majorité des acteurs du corridor. Non seulement plusieurs acteurs sont impliqués pour vivre de ce secteur à barrière d'entrée relativement faible, mais il y a aussi des acteurs des secteurs privé et public qui captent des rentes dans le secteur, tant au Sénégal qu'au Mali. L'inclusion semble être une considération plus importante que l'efficacité dans un contexte où les emplois pour gagner sa vie sont limités. Ces intérêts signifient également qu'il y a plusieurs perdants potentiels à la modernisation du secteur, même si c'est techniquement la meilleure option.

Les réformes entraînent un changement dans la répartition des ressources et, par conséquent, des réformes différentes affectent des personnes différentes. Dans plusieurs cas, il est nécessaire d'évaluer soigneusement comment les incitations peuvent être alignées de manière à obtenir des résultats souhaitables. Ce document montre comment les intérêts peuvent diverger sur certaines des réformes. Cependant, des efforts peuvent être faits pour les aligner en concevant des options politiques permettant de modifier les incitations ou en soulignant les cas où les interventions doivent être adaptées aux réalités sociopolitiques (par exemple, la recherche de rente dans le secteur), entre autres choses. Ce qui est important, c'est que l'analyse montre la nécessité d'efforts plus axés sur les problèmes pour cibler les principaux goulots d'étranglement des corridors, en s'appuyant sur des coalitions d'acteurs pertinents et avec une responsabilité mutuelle pour les résultats.

Il peut également être important d'investir davantage dans la recherche sur le terrain, afin de comprendre l'utilisation de différentes stratégies par les acteurs opérant sur le corridor et les interactions qui en découlent. Cela est également nécessaire pour concevoir des mesures de réforme bien adaptées au contexte, ainsi que pour comprendre les capacités de l'État et les structures incitatives nécessaires à la mise en œuvre de ces réformes.

Références

- Alliance sans frontières. 2013. *Tendances du transport et de la logistique sur le corridor Tema-Ouagadougou-Bamako*. Rapport technique 51 du West Africa Trade Hub.
- Alliance sans frontières. 2022. *Barrières non tarifaires*.
- Andrews, M., Pritchett, L. et Woolcock, M. 2015. *Faire un travail axé sur les problèmes*. Document de travail du CID n° 307. Cambridge (MA) : Centre pour le développement international (CID) de l'Université de Harvard, Harvard Kennedy School.
- APA. 2022. *Le Mali condamne l'échec de l'UEMOA à lever les sanctions*. Nouvelles de l'APA, Nairobi : APA.
- APS. 2022. *Le port minéralier et vraquier de Bargny-Sendou réceptionné fin septembre (Ministre)*. Agence de Presse Sénégalaise (APS). Sénégal-Économie-Transport.
- Arslan, F. E. 2022. *Le Togo déclare l'état d'urgence en raison de problèmes de sécurité. L'état d'urgence est mis en œuvre en raison de la récente augmentation des attaques terroristes dans la région la plus septentrionale du pays*. Monde, Afrique. Ankara : Agence Anadolu.
- Ba, B. et Bøås, M. 2017. *Mali : Une analyse de l'économie politique*. Rapport commandé par le ministère norvégien des Affaires étrangères. Oslo : Institut norvégien des affaires internationales (NUPI).
- Ba, S. 2022. *Embargo du Mali par la Cedeao et l'Uemoa : Macky appelé à s'en désolidariser, au profit de l'intérêt du Sénégal*. *Sudquotidien*. Actualité. Reportage. Sud Dossiers. Dakar : Sud Quotidien.
- Bach, D. 2016. *Le régionalisme en Afrique : Généalogies, institutions et réseaux transétatiques*. Routledge. Abingdon-on-Thames : Taylor & Francis.
- BAD. 2005. *Programme de réhabilitation des routes et de facilitation du transport sur le corridor Bamako-Dakar en direction du sud*. Rapport d'évaluation. Multinational : WAEMU/MALI/SENEGAL. Abidjan : Banque africaine de développement (BAD).
- BAD. 2012. *Mali/Sénégal : Projet de développement routier et de facilitation du transport : Le Corridor Sud Bamako-Dakar*. Plus rapide, plus sûr sur la route de l'intégration. Projet. Abidjan : Banque africaine de développement (BAD).
- BAD. 2014. *Mali. Note sur le secteur des transports*. Abidjan : Banque africaine de développement (BAD).
- BAD. 2015. *Problématique de la facilitation du transport en Afrique de l'Ouest et Plan d'actions*. Abidjan : Banque africaine de développement (BAD).
- Ball Nguele, V. et Youfang, H. 2019. *Une évaluation des ports d'Afrique occidentale et centrale pour servir de hub sur la gamme des ports à conteneurs du golfe de Guinée*. Open Journal of Applied Sciences. 9 : 285-305. Shanghai : Scientific Research Publishing (Recherche scientifique académique de l'Université maritime de Shanghai).
- BCEAO. 2020. *Rapport sur le Commerce extérieur de l'UEMOA en 2019*. Dakar : Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest.
- Bendhaou, F. 2021. *Mali : Des syndicats des transporteurs, commerçants et consommateurs entament une grève de trois jours - Pour protester contre certaines mesures gouvernementales*. Ankara : Agence Anadolu (AA).
- Bove, A., Hartmann, O., Stokenberga, A., Vesin, V. et Yedan, Y. 2018. *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale*. Document de travail n° 108. SSATP, Programme de politiques de transport en Afrique. Washington (D.C.) : Banque internationale pour la reconstruction et le développement (BIRD), Groupe de la Banque mondiale (BM).
- Briceño-Garmendia, C. M., Dominguez, C. et Pushak, N. 2011. *L'infrastructure du Mali : Une perspective continentale. Country Report*. Rapport. Africa Infrastructure Country Diagnostic (AICD). Washington (D.C.) : Banque mondiale (BM).

-
- Byiers, B., Vanheukelom, J. et McWilliam, D. C. 2014. *Côte d'Ivoire, Burkina Faso. Une analyse d'économie politique des réformes du transport. Le corridor Abidjan-Ouagadougou*. Washington (D.C.) : Banque mondiale (BM).
- Byiers, B. et Vanheukelom, J. 2016. *Une note " comment faire " - Faire le développement régional différemment. Un cadre d'analyse d'économie politique pour identifier les moteurs et les contraintes de l'intégration régionale*. Recherche. Maastricht : ECDPM.
- Byiers, B. et Tidiane Dieye, C. 2022. *L'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : Chevauchements inutiles ou options nécessaires ?* Document ECDPM et ENDA-CACID, mai 2022.
- Caslin, O. 2022. *Bolloré, MSC et l'ébranlement de la logistique maritime en Afrique*. Paris : Le Rapport Afrique.
- CE. 2022. *UE-Afrique : Global Gateway Investment Package - Strategic Corridors*. Bruxelles : Commission européenne (CE).
- CEDEAO. 2022. *4ème Sommet Extraordinaire de l'Autorité des Chefs d'Etat et de Gouvernement de la CEDEAO sur la situation politique au Mali - Communiqué final*. Abuja : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO).
- Chiyemura, F., Gambino, E. et Zajontz, T. 2022. *Infrastructure and the Politics of African State Agency : Shaping the Belt and Road Initiative in East Africa*. Revue chinoise de sciences politiques.
- Choplin, A. et Lombard, J. 2010. *"Suivre la route". Mobilités et échanges entre Mali, Mauritanie et Sénégal*. EchoGéo. 14/2010.
- CNUCED. 2013. *Mise à jour de l'étude diagnostique sur l'intégration du commerce : la Gambie. Exploiter le commerce pour la croissance et l'emploi*. New York (NY) : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).
- CNUCED. 2022. *Importer à Bamako avec Transit à Dakar*. Procédures. New York (NY) : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED).
- CR. 2021. *Projet du port de Bargny-Sendou au Sénégal, dont la livraison est prévue en mars 2022*. Nairobi : Construction Review Online (CR).
- Dercon, S. 2022. *Jouer sur le développement : Pourquoi certains pays gagnent et d'autres perdent*. Éditions Hurst.
- Descamps, A. 2022. *MSC acquiert Bolloré Africa Logistics*. *Le Journal de la Marine Marchande*. Actualités. Transport maritime.
- Diallo, A. 2013. Lancement du TRIE sur le corridor Dakar-Bamako : Pour une fluidité des échanges entre le Sénégal et le Mali. *Lejecos, Le journal de l'économie Sénégalaise*.
- Diallo, F. 2022. *Sanctions contre le Mali : Mohamed Bazoum et Faure Gnassingbé, irréconciliables ?* Politique. Paris : Jeune Afrique.
- Diallo, F. et Assoko J. T. 2022. *Mali : le Sénégal est-il le grand perdant des sanctions de la Cedeao ?* The Africa Report. Kenya Elections. Fais-moi mal une fois, honte à toi. Paris : The Africa Report.
- Diawara, M. 2022. *Sanctions contre le Mali : Des grosses pertes pour le Sénégal*. Le Combat. aBamako. Actualités.
- Diop, Y. 2018. *Bolloré/Wade : Les Dessous de la Présence au Port de Dakar*. ThieyDakar.
- Diop, Y. 2020. *Nepotisme : Le DG Du Port, Sadikh Beye Confie La Société AGS À Son Beau Frère*. ThieyDakar.
- DP World. 2022. *DP World et le gouvernement du Sénégal posent la première pierre pour marquer le début de la construction du port de Ndayane*. Dubaï : DP World.
- Faye, A. 2020. *Concession Port Minéralier de Bargny-Sendou : Dame Diamé obtient un titre foncier de 359 ha... !* PressAfrik.
- France24. 2022. *La Cédéao lève les sanctions économiques au Mali, accord pour deux ans de transition au Burkina*. Paris : France24.
- FW. 2021. *Observatoire des pratiques anormales sur les corridors*. L'Economiste du Faso. Commentaires. 401.

-
- GIZ. 2015. *Etude baseline sur la Mise en Oeuvre du TRIE bilatérale entre le Sénégal et le Mali*. Bonn : Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Non disponible en ligne.
- GIZ. 2015a. *Evaluation du projet Amélioration de la compétitivité sur les corridors Dakar Bamako*. Bonn : Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Non disponible en ligne.
- GIZ. 2015b. *Rapport sur la cartographie des comités et cadres de concertations*. Projet : Amélioration de la compétitivité sur les corridors Dakar Bamako. Bonn : Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Non disponible en ligne.
- GIZ. 2018. *Facilitation du commerce en Afrique de l'Ouest*. Bonn : Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).
- Gourichon, H. et Demanet, C. 2017. *Lutter contre les tracasseries routières pour garantir la sécurité alimentaire au Mali. Synthèse des résultats et des recommandations*. Rapport d'analyse de politique. Rome : Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).
- Hamilton, B. A. 2010. *Analyse des coûts de transport du corridor Dakar-Bamako*. Préparé pour l'USAID Sénégal. Washington (D. C.) : Agence des États-Unis pour le développement international (USAID).
- Herbert, M. et Tinti, P. 2020. *La criminalité après le coup d'État au Mali : le statu quo ?* Genève : Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée.
- Hojje, K. et Mieu, B. 2022. *Le Mali enclavé se tourne vers ses voisins pour éviter les sanctions commerciales*. Édition Europe. Politics. Londres : Bloomberg.
- Jacob, E. 2013. *Le choix de la francophonie dans l'Afrique postcoloniale, 1960-1970*. New York (NY) : Département d'histoire de l'Université Columbia.
- Jeelany. 2020. *Port Autonome de Dakar : Voici les 58 points d'accord du " Protocole de Saly "*. *Sénégal7*. Actualités. Économie. Société. Dakar : Sénégal7.
- Jeune Afrique. 2020. *Sénégal : discrets mais incontournables, qui sont les fidèles de Macky Sall ?* Politique. Paris : Jeune Afrique.
- Jónsson, G. 2019. *Les femmes maliennes commerçantes de navettes : Libéralisation, autonomie et (més)confiance dans le corridor Mali-Dakar*. *Afrique : Journal de l'Institut international de l'Afrique*. 89 (4) : pages 739-758. Cambridge : Cambridge University.
- Kakpo, F. E. 2018. *Le port de Lomé devient le premier port à conteneurs d'Afrique de l'Ouest, dépassant celui de Lagos*. Acteurs économiques. Logistique. Togo First. Lomé : Agence Ecofin.
- Karaki, K. et Verhaeghe, E. 2017. *Comprendre la politique commerciale et la facilitation des échanges de la CEDEAO*. Document de référence. Maastricht : ECDPM.
- Karkare, P., Byiers, B., Apiko, P. et Kane, M. 2021. *Un système, pas une erreur : Le commerce informel transfrontalier en Afrique de l'Ouest*. Document de travail n° 300. Maastricht : ECDPM.
- Konaté, D. M. 2022. *Sanctions de la Cédéao, le Mali a choisi le port de Nouakchott comme alternative pour expédier son coton, mais... Le 360 Afrique*. Mali. Économie. Casablanca : Le360.
- La Vie Sénégalaise. 2017. *Aboubacar Sedikh Bèye, nouveau Directeur Général du Port Autonome de Dakar*.
- Lemma, A. et te Velde, D.W. 2017. *Les relations entre l'État et les entreprises comme moteurs de la performance économique*. In : Page, J. et Tarp, F. (eds) *The practice of industrial policy. La coordination entre le gouvernement et les entreprises en Afrique et en Asie de l'Est*, chapitre 4. Oxford University Press.
- Lequotidien. 2017. *COMMERCE - Faciliter les échanges entre le Sénégal et des pays de la sous-région : Kédougou veut un port sec*. LeQuotidien. Économie.
- Lequotidien. 2020. *Concurrence avec les ports de la sous-région : Ndayane prend du retard*. LeQuotidien. Économie.
- Lequotidien. 2021. *Perte de temps, pots-de-vin : Dakar-Bamako, l'axe du mal*. LeQuotidien. Économie.

-
- Lequotidien. 2021a. *Grève - Contre les tracasseries policières : Les transporteurs mettent le frein*. LeQuotidien.
- Leye, M. K. 2021. *Les camions maliens font rentrer 253 milliards dans l'économie sénégalaise (Sg général des acteurs portuaires du Sénégal)*. Teranga News. A LA UNE. Actualité. Économie. Dakar : Teranga News.
- Lombard, J. et Benjamin, S. 2015. *Le monde de transports sénégalais : ancrage local et développement international*. Marseille : IRD Editions.
- Lombard, J. 2022. *Le corridor Dakar-Bamako : entre essor et contradictions*. Dans : Nugent, P. et Lamarque, H. (eds.), 2022, *Transport Corridors in Africa - Synergies Slippage and Sustainability*, Chapitre 6. Melton et Martlesham : James Currey et Boydell&Brewer.
- Mali et Sénégal. 2011. *Communiqué conjoint de la conférence transfrontalière sur la fluidité des échanges commerciaux entre la République du Mali et la République du Sénégal*. Non disponible en ligne.
- Maliweb. 2022. *Mali : Macky Sall s'est entretenu avec Assimi Goita pour une " solution négociée " de la crise*. Bamako : Maliweb.
- Maritimafrica. 2021. *Mise en œuvre du pacte de Saly, une forte délégation du Port Autonome de Dakar à Bamako*. Dakar : Maritimafrica.
- Moderan, O., Koné F. R. et Maïga, F. 2022. *Au-delà des sanctions de la CEDEAO, comment le Mali peut-il surmonter la crise ? Un bras de fer improductif détourne des questions essentielles et pourrait éloigner encore plus les Maliens de la démocratie*. ISS Today. Pretoria : Institut d'études de sécurité (ISS).
- Ngueyap, R. 2019. *Depuis 2015, le Mali a investi près de 400 milliards FCFA dans les infrastructures routières*. TRANSPORT Agence Ecofin. Transports. Yaoundé et Genève : Agence Ecofin.
- North, D. C. 1990. *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*. Cambridge : Université de Cambridge.
- Nsaibia, H. et Duhamel, J. 2021. *Sahel 2021 : Communal Wars, Broken Ceasefires, and Shifting Frontlines*. Madison (WI) : Armed Conflict Location & Event Data Project (ACLED).
- Nugent, P. et Lamarque, H. (eds.). 2022. *Corridors de transport en Afrique - Synergies, dérapages et durabilité*, chapitre 6. Melton et Martlesham : James Currey et Boydell&Brewer.
- ONU. 1965. *Commerce international et développement. 3. Convention des Nations Unies sur le commerce de transit des Etats enclavés. Acte final. No. 8641*. Dans : ONU. 1965. *Série des traités*. 597 : 3-4 (version anglaise). New York (NY) : Nations Unies.
- OPA. 2019. *41ème rapport de l'observatoire des pratiques anormales rapport du 4e trimestre 2019*. Observatoire des Pratiques Anormales, UEMOA.
- OPA. 2020. *43ème rapport de l'observatoire des pratiques anormales rapport du 2e trimestre 2020*. Observatoire des Pratiques Anormales, UEMOA.
- PortDakar. 2022. *Nos projets*. Dakar : Port Autonome de Dakar.
- Rassoul, E. (Iopinion.fr). 2017. *Acquisitions d'une partie des actifs de "Necotrans Sénégal" : Bolloré, maître du transport et de la logistique multimodale du Port autonome de Dakar*. Sénégal Export.
- République du Mali. 2015. *Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de transport et du Désenclavement - (PNTITD)*. Bamako : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement de la République du Mali.
- République du Mali. 2019. *Cadre Stratégique pour la Relance de l'Économie et le Développement durable - CREDD 2019-2023*. Bamako : Ministère de l'Économie et des Finances.
- République du Sénégal. 2003. *DECRET n° 2003-161 en date du 27 mars 2003 portant nomination d'un Directeur de l'Administration générale et de l'Équipement au Ministère de l'Intérieur*. Journal Officiel n° 6116. Dakar : Ministère de l'Intérieur de la République du Sénégal.

-
- République du Sénégal. 2004. *LOI n° 2002-29 du 9 décembre 2002. Journal Officiel* n° 6179. Dakar : Secrétariat Général du Gouvernement de la République du Sénégal.
- République du Sénégal. 2012. *Mutuelles des douanes sénégalaises. Règlement intérieur*. Dakar : Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan de la République du Sénégal.
- République du Sénégal. 2018. *Plan Sénégal Émergent, Plan d'Actions Prioritaires 2019-2023*. Dakar : Ministère de l'Économie, des Finances et du Plan de la République du Sénégal.
- République du Sénégal. 2022. *Procédures. Import-Export. Formalités à l'exportation. Portail d'Information Commerciales du Sénégal*.
- RFI. 2013. *Le retour du groupe Bolloré dans une concession portuaire au Sénégal*. Paris : Radio France Internationale.
- Rizk, Y. 2022. *Les sanctions au Mali : Les investissements étrangers en route ? The Africa Report*. Kenya Elections. L'aide internationale. Paris : The Africa Report.
- Schouten, P. 2019. *La politique des barrages routiers en Afrique centrale*. 37 (5) : 924-941. Thousand Oaks (CA) : Sage Journals.
- Sene News. 2011. *Corridor Dakar-Bamako. La leçon du Mali au Sénégal*. Sénégal - Actualités. Économie.
- SENtract. 2022. *80% du fret malien passe par Dakar : en fermant sa frontière, le Sénégal se tire une balle dans les pieds ! SENtract*. L'Éco des savanes.
- Shaw, M. et Reitano, T. 2014. *L'économie politique du trafic et du commerce au Sahara : instabilité et opportunités*. Sahara Knowledge Exchange. Washington (D.C.) : Banque mondiale (BM).
- Stalmans, M. 2013. *Observatoire des pratiques anormales d'Afrique de l'Ouest*. Unité DEVCO Infrastructures, Réseaux. Bruxelles : Union européenne (UE).
- Sunufm infos. 2021. *Mali-Sénégal : La Grande Cellule Mixte de Coopération est de retour*.
- Tasamba, J. 2022. *Le Mali accuse l'Union économique ouest-africaine d'ignorer l'ordre de lever les sanctions*. Afrique. Ankara : Agence Anadolu (AA).
- Toulemonde, M. 2022. *Le djihadisme au Sahel : la propagation imparable vers le Golfe de Guinée*. Le Rapport Afrique.
- Touré, A. M. 2020. *DNTTMF : Les entrepôts maliens, outils de développement du transport et du transit*. Le 22 Septembre. *aBamako*. Actualités. Société.
- TradeMarkEA. 2020. *Nos piliers pour le succès. Stratégie directrice. Vue d'ensemble*. Nairobi : Trade Mark East Africa.
- TV5MONDE. 2021. *Sénégal : la grève des transporteurs devient illimitée*. TV5MONDE. Afrique. Sénégal : politique, religion, économie... quelle actualité ? Paris : TV5MONDE.
- UEMOA. 2005. *Directive n°08/2005/CM/UEMOA relative à la réduction des points de contrôle sur les axes routiers inter-états de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)*. Actes. Conseil des Ministres de l'UEMOA. Abuja : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- UEMOA. 2005a. *Décision n°15/2005/cm/UEMOA Portant modalités pratiques d'application du plan régional de contrôle sur les axes routiers inter-etats de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)*. Actes. Conseil des Ministres de l'UEMOA. Abuja : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- UEMOA. 2022. *Alerte aux obstacles au commerce*. Abuja : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA).
- VOA. 2021. *Fin de la grève des transporteurs sénégalais*. VOA Afrique. Sénégal.
- WB. 2008. *Proposition de projet régional comprenant des crédits au Burkina Faso, au Ghana et au Mali pour le projet de facilitation du transport et du transit en Afrique de l'Ouest*. Document d'évaluation du projet. Rapport n° 41461-AFR. Département du développement durable. Unité Transport - Région Afrique. Washington (D. C.) : Banque mondiale (BM).

-
- WB. 2016. *Deuxième opération de politique régionale de facilitation des échanges et de développement de la compétitivité*. Rapport n° 109882-AFR. Association internationale de développement. Pratique globale en matière de commerce et de compétitivité - région Afrique. Washington (D. C.) : Banque mondiale (BM).
- WB. 2017. *Concessions de terminaux à conteneurs- Tirer le meilleur parti des ports en Afrique de l'Ouest*. Rapport No. ACS17308. GTI08. Afrique. Washington (D. C.) : Banque mondiale (BM).
- WB. 2018. *Mali. Croissance et diversification. Volume 1*. Pratique globale de la macroéconomie, du commerce et de l'investissement (MTI), région Afrique. Rapport n° : AUS0000825. Washington (D.C.) : Banque mondiale (BM).
- WB. 2019. *Projet de Corridor Intermodal Dakar-Bamako (P171122). Document d'information sur le projet (DIP)*. Washington (D.C.) : Banque mondiale (BM).
- WB. 2022. *Indicateurs du développement mondial* : <https://data.worldbank.org/indicator/GC.TAX.TOTL.CN?locations=SN> consulté le 26.8.22.
- Weiss, C. 2022. *Les djihadistes tuent des dizaines de personnes dans le nord du Togo*. Journal de la longue guerre du FDD.
- Wikipédia. 2019. *Liste des présidents du Sénégal*.
- Zoma, V. 2019. *Transport et intégration régionale dans l'espace UEMOA : défis et perspectives du transit routier du Mali et du Niger via le Burkina Faso*. Colloque international sur les transports en Afrique Subsaharienne. Pages 417-432. Abidjan : Institut de Géographie Tropicale (IGT).

À propos de l'ECDPM

L'ECDPM est un centre indépendant de réflexion et d'action œuvrant dans le domaine de la coopération internationale et des politiques de développement en Europe et en Afrique.

Depuis 1986, notre équipe fournit des recherches et des analyses, des conseils et un soutien pratique aux décideurs politiques ainsi qu'aux professionnels à travers l'Europe et l'Afrique pour favoriser des politiques efficaces au service d'un développement global, durable et inclusif.

- Politique étrangère et de développement de l'UE
- Migration et mobilité
- Economie et gouvernance numériques
- Relations UA-UE
- Paix, sécurité et résilience
- Gouvernance démocratique
- Relance et transformation économiques
- Changement climatique et transition verte
- Intégration économique africaine
- Systèmes alimentaires durables

Pour plus d'informations, visitez www.ecdpm.org

Cette publication a été commandée et financée par le gouvernement néerlandais pour soutenir le programme de facilitation des échanges en Afrique de l'Ouest avec la CEDEAO et l'UEMOA, ainsi que ses partenariats plus larges en Afrique de l'Ouest. Elle bénéficie aussi du soutien structurel de la part des partenaires institutionnels de l'ECDPM: les Pays-Bas, la Belgique, l'Estonie, la Finlande, l'Irlande, le Luxembourg, la Suède, le Danemark et l'Autriche.

ISSN1571-7577