

## LA CREATION DES PORTS SEC AU MALI (présenté par M. Harouna CISSE – source DNT)

### CONTEXTE GENERAL :

Le Mali est un vaste pays enclavé se situant au cœur de l’Afrique Occidentale. Il est limité au nord par l’Algérie, à l’ouest par la Mauritanie et le Sénégal, à l’est par le Niger et le Burkina Faso et au sud par la Côte d’Ivoire et la Guinée Conakry.

Dans le cadre de son approvisionnement régulier, il s’est doté d’une politique de diversification de ses voies d’accès à la mer. Cette démarche a abouti à la signature avec la plus part des pays côtiers de desserte, des accords de coopération en matière de transport et de transit maritimes. Deux (2) parmi ces pays sont aussi continentaux et enclavés (le Burkina et le Niger). Le port le plus proche en Guinée est situé à près de 1000km, handicapant ainsi le pays dans ses échanges avec ses différents partenaires.

Au terme de ces accords, ces pays consentent l’installation sur leurs territoires respectifs de services publics maliens chargés de la gestion globale des trafics d’importation et d’exportation du Mali. Il s’agit :

- Des Entrepôts Maliens en Côte d’Ivoire (EMACI) ;
- Des Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE) ;
- Des Entrepôts Maliens au Togo (EMATO) ;
- Des Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU) ;
- Des Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI) ;
- Des Entrepôts Maliens au Ghana ( EMAGHA ) .

Ces Entrepôts disposent d’espaces portuaires et de magasins sous douane dans zone active du port pour l’allotissement des marchandises maliennes à l’importation et à l’exportation. Ces marchandises qui séjournent sur des espaces portuaires supportent des frais d’entreposage ainsi qu’il suit :

- 80 FCFA la tonne/jour pour les divers ;
- 60 FCFA la tonne/jour pour les céréales ;
- 20 FCFA la tonne/jour pour les dons ;
- 40 FCFA /M<sup>2</sup> / jour pour les véhicules.

Avec une franchise de 20 jours à l’importation et de 30 jours à l’exportation.

Les trafics d’échange du Mali avec l’extérieur se composent essentiellement :

A l’importation : des denrées de première nécessité constituées de céréales, de produits alimentaires et chimiques, de matériels et équipements, de véhicules et pièces détachées, de matériaux de construction et d’autres produits et divers. Les importations sont de 1 500 000 tonnes en moyenne par an.

A l’exportation : de coton et produits cotonniers, des amandes et beurres de karité, de tourteaux, de céréales, de gommés arabiques, de peaux et cuirs, de fibres, e d’ah et d’autres produits divers. Les exportations sont de 260 000 tonnes en moyenne par an.

La position d'enclavement du Mali constitue une contrainte majeure, pour un pays avec une économie très dépendante de l'extérieur

La problématique réside alors dans la recherche des voies pour relever ce défi qui handicape les échanges avec les partenaires économiques. Cette réalité se traduit par :

- Une lenteur et une irrégularité du circuit d'approvisionnement en intrants des principaux secteurs économiques et des exportations maliennes.
- Un système fragile de ravitaillement des populations en produits de première nécessité.

A cause de cette lenteur, les délais de séjour moyen des produits dans les ports sont :

- Riz 50 jours ;
- Engrais 60 jours ;
- Blé 43 jours ;
- Sucre 27 jours ;
- Conteneurs 20 jours.

Pour 100 tonnes occupant une superficie de 180 m<sup>2</sup>,

- Les frais d'entreposage en zone entrepôt malien :

60 F X 100 Tonnes X 30 jours = 180 000 FCFA

- Les frais d'entreposage en zone hors entrepôt malien :

173 F X 180 m<sup>2</sup> X 30 jours = 934 200 FCFA  
( le taux d'occupation est de 173 F/m<sup>2</sup>/jour )

L'engorgement des zones Entrepôts maliens se traduit par des paiements de frais d'entreposages (5 fois plus chers) aux opérateurs maliens.

Il s'agit donc de soustraire les produits à ces taxations hors zone malienne, pour constituer des stocks suffisant en territoire malien.

D'où la nécessité d'assurer un approvisionnement régulier des populations ainsi que des principaux secteurs de l'économie et d'imaginer des mesures appropriées permettant d'assurer avec sérénité et régularité, la satisfaction des besoins des populations et la fourniture d'intrants aux entreprises nationales

La conteneurisation qui est la tendance actuelle du trafic, a milité en faveur de la création de terminaux à conteneur, notamment :

- Le terminal à conteneur de la SDV Mali qui occupe une superficie de 15000 m<sup>2</sup>
- Pour une capacité de stockage de 1000 TEU et un traitement de 3.790 TEU en 1990
- Le terminal à conteneurs de MAERSK MALI qui occupe une superficie de 10.000 m<sup>2</sup> pour une capacité de stockage de 400 TEU et traitement de 3500 TEU en 1999

- Le terminal de la SDV à Kayes (SETERKO) qui occupe une superficie de 30 000 m<sup>2</sup> avec un traitement de 28 à 30 TEU/mois.

Il faut aller au-delà de la simple manutention des conteneurs dans les terminaux, mais prévoir des infrastructures d'accueil avec des fonctions des dépôts pouvant être sériees comme suit :

- le dédouanement ;
- l'entreposage temporaire des conteneurs d'un mode à un autre ;
- la possibilité de transférer les conteneurs d'un mode à un autre ;
- le dépotage et l'empotage de conteneurs ;
- le groupage des cargaisons ;
- l'entretien et la réparation des conteneurs.

Ces fonctions des dépôts font appel à la promotion et au développement des infrastructures maritimes et aussi routières et ferroviaires au site du terminal.

D'où la notion de port sec peut donc être définie comme un terminal intérieur servant de point de départ, de transit ou d'arrivée des flux de marchandises générées par le commerce international.

De façon générale le port sec qui permet pour un pays enclavé comme le Mali, de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation du pays, abritera les administrations et organismes professionnels de la chaîne de transport et de transit (Douanes, Transitaires, Opérateurs Economiques) au même lieu pour faciliter les opérations de commerce.

La création des ports secs dans les pays sans littoral a été vivement recommandée lors des rencontres régionales et internationales (Table ronde de Cotonou II, Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement, Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport Maritime etc.)

Eu égard à la position géographique du Mali, les installations des ports secs pourraient être utilisées par certains pays côtiers pour atteindre plusieurs pays de l'hinterland dans l'exercice de leur commerce et vice-versa. A l'exception de la configuration géographique d'un port maritime, toutes les autres activités portuaires s'y déroulent de manière fluide. Ce qui amène à dire qu'un port sec est un entrepôt sous douane. C'est aussi un terminal multimodal où peuvent arriver des trains blocs ou des trains routiers ou engins de logistique, décharger ou charger des produits pour d'autres destinations. Il faut comprendre ici l'existence de plate –forme de logistique multimodale.

## **II. OBJECTIFS DU PORT SEC**

De façon générale, le port sec et ses installations doivent permettre pour un pays enclavé comme le Mali, de rationaliser, rentabiliser et sécuriser le système d'approvisionnement et d'exportation.

Pour éviter que le port sec ne constitue un obstacle de plus à la fluidité du trafic, il y a lieu de requérir en amont :

- la collaboration des autorités portuaires, maritimes des dessertes et ;
- celle des pays de transit.

Cette collaboration devrait se solder par l'accord d'un traitement préférentiel à réserver aux marchandises en transit sur la base d'accords et de Conventions.

Cet objectif global, peut être atteint à travers les objectifs spécifiques d'ordre macro-économique stratégique.

### **2.1 Objectifs macro-économiques :**

Les incidences escomptées sur l'économie nationale sont entre autres :

- la régularité et l'accélération du circuit des importations et des exportations permettant une relance de l'économie par l'accroissement de la consommation ;
- la maîtrise du volume des échanges ainsi que la maîtrise des statistiques nationales qui constituent un outil stratégique de politique économique ;
- une facilitation du recouvrement des recettes fiscales à travers un centre unique de traitement.

### **2.2 Objectifs micro-économiques :**

A ce titre, on peut noter :

- la disponibilité des intrants nécessaires pour l'économie ;
- la réduction des coûts et de la durée d'acheminement des produits à travers un pôle unique qui regroupe tous les intervenants ;
- une plus grande sécurité des marchandises par la mise en place des techniques et équipements appropriés pour les opérations physiques de manutention, de stockage, de livraison etc.

### **2.3 Objectifs stratégiques :**

La création du port sec permet :

- de disposer d'un circuit d'approvisionnement d'urgence efficace ;
- de constituer et mobiliser rapidement un stock de sécurité (produits stratégiques comme les hydrocarbures, produits alimentaires, intrants industriels, autres produits) ;
- de contribuer à la lutte contre les fraudes fiscales à travers les modes de gestion de magasins cales ou sous douane ;
- le paiement des frais d'entreposage et de passage dans l'entrepôt aux opérateurs économiques nationaux.

Bamako, le 29 avril 2005