

La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali

The place of road transport in the economy of a landlocked country. Case of the Republic of Mali

TOGOLA Lassina

Enseignant chercheur

Ecole Supérieure des Métiers du Commerce et de la Gestion (ECOSUP)
Centre Universitaire en Recherche Economique et Sociale (CURES), Mali
lassinatogola09@gmail.com

Date de soumission : 05/10/2021

Date d'acceptation : 09/11/2021

Pour citer cet article :

TOGOLA L. (2021) «La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali », Revue Française d'Economie et de Gestion«Volume 2 : Numéro 11» pp :289 -308.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

L'article s'intitule : « La place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali ». L'économie des Etats africains enclavés est beaucoup tributaire du transport routier. Pays continental, les infrastructures routières du Mali contribuent fortement à son essor économique. L'objectif de l'article est de mettre en lumière la place du transport routier dans l'économie malienne. L'approche méthodologique a consisté à l'exploitation et à l'analyse des ouvrages, des rapports d'activités, des thèses de Doctorat et des sites Internet. Des enquêtes de terrain ont eu lieu auprès des agents du ministère malien des transports, des membres de l'ordre des chargeurs, des conducteurs routiers pour avoir des données. L'étude a permis d'obtenir un certain nombre de résultats. Au Mali, le transport routier assure 80% des flux d'échanges extérieurs en transit à partir des ports de Dakar, d'Abidjan, de Conakry, de Lomé, de Nouakchott, de Takoradji, etc. Le transport routier est l'un des piliers du développement économique du Mali. Aussi, Il a un rôle important dans le trafic international des marchandises maliennes. Les tonnages transportés à l'exportation en 2019 dans les entrepôts maliens s'évaluaient à 336 647 tonnes.

Mots clés : économie ; enclavé ; Mali ; routes ; transport

Abstract

The article is entitled the place of road transport in the economy of a landlocked country. Case of the Republic of Mali. The economy of landlocked African States is highly dependent on road transport. As a continental country, Mali's road infrastructure contributes significantly to its economic development. The purpose of the article is to highlight the place of road transport in the Malian economy. The methodological approach consists in the exploitation and analysis of books, activity reports, doctoral theses and websites. Field surveys were conducted with officials of the Malian Ministry of transport, members of the order of charges, and road drivers to obtain data. The study produced a number of results. In Mali, road transport provides 80% of the external trade flows in transit from the ports of Dakar, Abidjan, Conakry, Lomé, Nouakchott, Takoradji, etc. Road transport is one of the pillars of Mali's economic development. It also plays an important role in the international traffic of Malian goods. Tonnages transported for export in 2019 in warehouses amounted to 336 647 tons.

Keywords : economy ; landlocked ; Mali ; roads ; transport

Introduction

Le transport routier joue un rôle capital dans le développement des pays en général et ceux des Etats enclavés en particulier, tels : le Mali, le Burkina Faso, le Niger, le Tchad, etc. L'économie des pays enclavés est tributaire en grande partie du transport, et singulièrement, du transport routier. Entre les pays côtiers et ceux sans littoral, le transport routier assure la liaison. Les corridors assurent les processus d'intégration sous régionale et régionale. Le transport routier occupe une place déterminante dans l'activité économique des pays enclavés. La libre circulation des personnes et des biens constitue un défi majeur économique des pays de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Cette intégration régionale doit surmonter d'importants défis. Il s'agit notamment, des obstacles physiques, c'est-à-dire, l'insuffisance des infrastructures de transport et non physiques, l'absence de dispositif de facilitation du transport et du commerce. Ces obstacles entravent le bon fonctionnement du transport routier des marchandises sur les différents corridors routiers du Mali (SSATP, 2018).

Le Mali est un pays enclavé et se situe au cœur de l'Afrique Occidentale. Les infrastructures routières contribuent énormément à son développement, eu égard à sa situation géographique de continentalité. L'économie du Mali se trouve fortement tributaire du transport en général et en particulier, du transport routier constituant le principal moyen d'importation et d'exportation des Etats n'ayant pas de débouché sur la mer. Le transport routier, vecteur de développement constitue ainsi en plus des autres modes de transport, un facteur déterminant de promotion des échanges et d'intégration sous régionale du Mali. Face aux difficultés d'approvisionnement de sa population, le Mali a adopté une politique de désenclavement intérieur et extérieur, axée sur la diversification des corridors routiers d'accès à la mer afin d'éviter les risques d'étranglement économique, réduire les coûts, les délais de transport et de transit. L'application de la politique de diversification des corridors routiers d'accès à la mer a conduit le Mali à la création d'organismes dénommés : « entrepôts maliens » dans les ports des pays voisins et Ouest africains à façade maritime, notamment, en Côte d'Ivoire, en Mauritanie, en Guinée Conakry, au Sénégal, au Ghana, au Bénin et au Togo. Ainsi, le gouvernement malien, dans le souci d'harmoniser sa politique en matière de transport et de transit routiers, de promotion et d'identification des échanges commerciaux a signé des protocoles d'accords bilatéraux de coopération en matière de transport, de transits routier et maritime avec ses pays voisins (BAD, 2011).

L'objet de cet article est de mettre en lumière la place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé comme le Mali. Pour répondre à cet enjeu, notre problématique s'articulera autour de la question suivante : En quoi, le transport routier occupe-t-il une place importante dans l'économie d'un pays enclavé comme la République du Mali ?

Pour répondre à cette problématique, après l'introduction, le reste de l'article sera structuré en quatre parties. La première partie mettra en exergue la revue de la littérature. La deuxième mettra l'accent sur le cadre méthodologique de l'étude. Dans les troisième et quatrième parties, nous présenterons et interpréterons les résultats. Enfin nous terminerons par une conclusion en faisant ressortir les contributions et recommandations de l'étude.

1. Revue de la littérature

Elle est indispensable pour mieux cerner l'article. La revue critique de la littérature des ouvrages que nous avons consultés, a permis de faire l'état des lieux des travaux d'auteurs ayant antérieurement travaillé sur la place du transport routier dans l'économie des pays en général et en particulier, des pays enclavés.

Un document sur les transports du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Désenclavement du Mali (2014) met en évidence la part importante du secteur des transports dans l'économie du pays et le rôle capital qu'il peut jouer pour le développement du Mali. Le document précise que le secteur des transports routiers constitue l'un des secteurs, les plus dynamiques de l'économie du Mali. Le transport terrestre, avec ses volets routiers, sa contribution au Produit Intérieur Brut s'est élevée à environ 4%. Selon OWEN W. (1968), les transports ont une importance unique, du fait qu'ils concourent au succès de presque toutes les autres activités économiques, ce qui est réel, puisque le transport sert de pont entre les lieux de production (usines de fabrication, champs et fermes, etc.) entre eux d'une part, puis, les lieux de production et les marchés de consommation d'autre part. Dans le même sens, BERNADET M. (1999), le secteur du transport routier de marchandises et de passagers se caractérise par une croissance économique. Cette affirmation, certes, se vérifie sur la place du transport routier dans l'économie d'un Etat enclavé comme la République du Mali.

DIDIER M. & PRUD'HOMME R. (2007), soulignent dans leur étude que pour analyser les relations entre les infrastructures, la mobilité et la croissance, et pour éclairer les politiques, il est important de considérer le caractère systémique des transports qui est caractérisé, notamment, par la part considérable du capital, tant en infrastructures qu'en matériels, du temps et du travail, mais aussi, un ensemble d'externalités et des conséquences pour les

finances publiques. Une situation à son tour, agit sur l'économie et la société. Pour le document SSATP (2018), un partenariat international de la Banque Mondiale qui a pour mission, de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique. De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économique sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale. Sous la direction d'un comité de chercheurs remarquables par leur expérience et leur compétence, affirme qu'en Afrique de Ouest et en Afrique centrale, la croissance économique et l'emploi dépendent encore en grande partie de l'agriculture, des industries minières, et reposent largement sur les importations.

Dans le même registre ROBENATE J C. (2009), le transport routier est le mode dominant de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale. Il représente 80 à plus de 90% du trafic interurbain des marchandises. Dans le cas du transport des passagers, sa contribution est plus élevée, se situant entre 80 et 99%. Ce mode de transport a aussi un rôle important dans le trafic international des marchandises, tant pour les pays enclavés, que pour leurs voisins côtiers, lorsqu'on compare le transport terrestre de marchandises avec les autres modes de transport. Selon une étude du Département des Transports, du Développement Urbain et des Technologies de l'Information et de la Communication (2011), dans le souci de développer et de renforcer l'intégration régionale en Afrique, la Banque Africaine de Développement souhaite faire l'état des lieux des corridors de désenclavement reliant le Sénégal et la Guinée aux pays frontaliers de l'Afrique de l'Ouest. L'intégration régionale apparaît comme un atout important pour les pays en développement et les Etats les moins avancés. Elle leur offre non seulement la possibilité d'accroître leur production du fait d'un marché intégré plus large que le marché national, mais aussi, d'accroître la compétitivité de leurs économies. LIHOUSSOU M. (2017), les dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l'Ouest : l'exemple du corridor Abidjan-Cotonou. Il indique que l'Afrique de l'Ouest s'est dotée d'institutions, de mécanismes et de textes juridiques pour promouvoir un espace communautaire intégré.

Pour y parvenir aux résultats, nous avons formulé quatre hypothèses de recherches qui ont été établies sur la base de notre revue de la littérature. Ces hypothèses de recherches sont les suivantes :

- le rôle du transport routier dans un Etat enclavé comme le Mali est déterminant, car, il permet le désenclavement du pays ;

- le transport routier permet de faire des opérations économiques d'importations au Mali avec des produits provenant de la Côte d'Ivoire, du Sénégal, de la Mauritanie et de la Guinée Conakry ;
- le transport routier permet d'opérer des actions d'exportation au Mali vers les Etats voisins comme le Sénégal et la Côte d'Ivoire ;
- la place du transport routier est déterminante dans l'économie malienne avec les opérations d'importation et d'exportation qui s'opèrent sur les corridors routiers reliant le Mali et ses Etats voisins dans l'espace d'intégration sous régionale.

2. Cadre méthodologique

La rédaction de l'article a nécessité la lecture et l'analyse des ouvrages, des rapports d'activités, des politiques nationales, des thèses de Doctorat. Les sources Internet ont été également exploitées avec profit. Des enquêtes de terrain ont eu lieu du 01 janvier 2021 au 30 mars 2021 avec des questionnaires préalablement élaborés auprès de 150 acteurs du monde des transports pour avoir des données quantitatives. Il s'agit entre autres, des agents du Ministère des transports et des infrastructures : 80, des membres du Conseil Malien des Chargeurs : 20, des membres du Conseil Malien des Transporteurs : 20, et des transporteurs routiers sur les corridors Bamako-Dakar, Bamako-Abidjan, Bamako-Conakry, Bamako-Nouakchott, Bamako-Cotonou, Bamako-Lomé, Bamako-Takoradji : 30. L'exploitation des différents documents ainsi que les résultats obtenus au cours des enquêtes auprès des acteurs du transport routier, ont permis de cerner toute l'importance et la place du transport routier dans l'économie d'un Etat enclavé, comme le Mali (tableau 1).

Tableau 1: échantillon d'enquêtes auprès des acteurs du transport routier

Enquêtés	Effectifs	Pourcentages (en %)
Agents du Ministère des transports et des infrastructures	80	53,34
Conseil Malien des Chargeurs	20	13,33
Conseil Malien des Transporteurs Routiers	20	13,33
Transporteurs routiers sur les corridors	30	20
Total	150	100

Source : Auteur

3. Résultats de la recherche

Les données recueillies s'articulent autour de quatre axes principaux, à savoir : le rôle du transport routier dans le désenclavement du Mali, les opérations d'importation du

transport routier au Mali, les opérations d'exportation du transport routier au Mali et la place du transport routier dans l'économie du Mali.

3.1. Rôle du transport routier dans le désenclavement du Mali

Le Mali est un pays sans littoral. Le transport routier joue un rôle déterminant dans le désenclavement intérieur et extérieur dont dépend l'approvisionnement du pays. Au Mali, le transport routier assure l'essentiel des flux d'échanges, environ 80% des échanges extérieurs en transit à partir des ports (USAID, 2011). Pour son désenclavement, le Mali a élaboré des politiques nationales du transport qui ont permis la réhabilitation et le maintien d'un réseau prioritaire d'infrastructures de transport ; l'amélioration de l'efficacité des opérations de transport et la réduction des coûts de transport routier. Le premier Projet Sectoriel des Transports a couvert la période 1994-2004 et a certes permis l'amélioration des corridors routiers du pays tout en facilitant les importations et les exportations avec les pays, voisins maritimes de la sous-région (DNTTMF, 2015). Le Mali a ratifié plusieurs conventions et accords relatifs au transport et au transit routier. Il est membre de nombreux organismes régionaux, dont les deux plus importants sont : l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine et la Communauté Économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (photo 1).

Photo 1 : camions-remorques maliens à Pogo transportant des marchandises sur le corridor routier Abidjan-Bamako



Source : Auteur

La photo 1 montre des camions remorques maliens transportant des marchandises de la Côte d'Ivoire au Mali. Ils sont stationnés à Pogo, à la frontière ivoiro-malienne pour les contrôles et les procédures administratives pour la traversée de la frontière.

A ce titre, le Mali a adopté de nombreux textes réglementaires à caractère communautaire se rapportant au secteur des transports routiers, de libre échange des marchandises, de facilitation et de douane, parmi lesquels, il y'a :

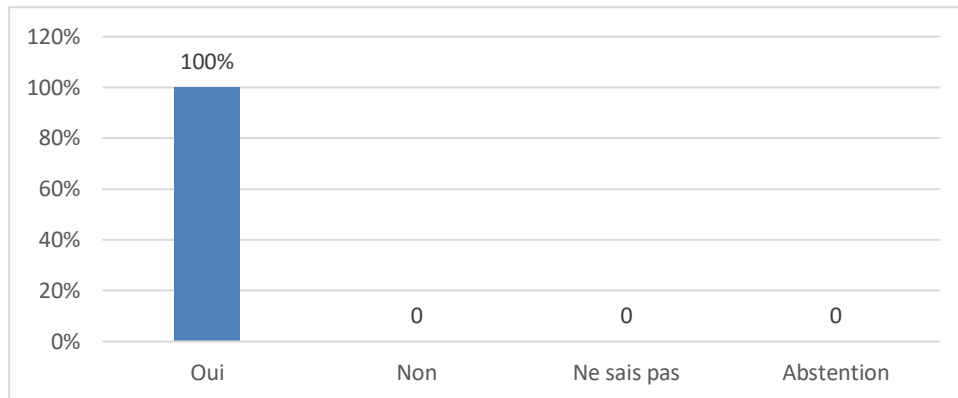
- l'Acte uniforme de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires du 1er janvier 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route ;
- la Convention de Cotonou A/P2/5/82 portant sur la réglementation des transports routiers inter-Etats (ou convention TIE), identifie des trajets dans les réseaux routiers des 15 Etats, définit les normes des véhicules (dimensions et capacité, charge à l'essieu fixée à 11,5 tonnes), la lettre de voiture comme preuve de contrat de transport, l'assurance civile au tiers obligatoire ;
- la Convention de Lomé A/P4/5/82 relative au Transit Routier Inter-Etats des marchandises (ou Convention TRIE) a créé un régime de transport et de transit routier inter-Etats, destiné à faciliter la circulation des marchandises au sein de l'espace Communauté Économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest en suspension des droits et des taxes de douane ;
- la Résolution C/RES 4/5/90 relative à la réduction du nombre de postes de contrôle routier dans les Etats de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. La Convention additionnelle A/SP 1/5/90 portant institution d'un mécanisme de garantie des opérations de transit routier Inter-Etats des marchandises pour la mise en place d'un système harmonisé de caution pour les marchandises en transit ;
- la Décision A/DEC/13/01/2003 relative à l'établissement d'un programme régional de Transport Routier et de Facilitation pour aider le commerce intracommunautaire et les mouvements aux frontières (USAID, 2011).

Les accords commerciaux et de transports, deux principales conventions qui caractérisent les politiques de transport routier et de transit du Mali, dans le cadre de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine. Ces conventions ont à leur tour été complétées par une multitude de protocoles et de recommandations, du fait principalement du peu de progrès accompli dans l'application de ces conventions par les Etats membres de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine. De plus, un cadre d'accord bilatéral existe entre le Mali et ses pays voisins.

Ces accords et traités visent le désenclavement extérieur et intérieur du Mali. L'Etat des lieux des corridors en 2019. L'Observatoire sur les Pratiques Anormales de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine a retenu trois indicateurs pour mesurer la bonne fluidité routière

sur les corridors. Les indicateurs sont entre autres : la densité des points de contrôle, les prélèvements illicites et la perte de temps. De nos enquêtes, il ressort que le Mali reste en tête de toutes les tracasseries. Malgré une diminution des contrôles et des perceptions illicites, le Mali est le pays, où les harcèlements sont les plus élevés (Lihoussou et Steck,2018),(figure 1).

Figure 1: avis des enquêtés par rapport à la nécessité du transport routier au désenclavement intérieur et extérieur du Mali



Source : Auteur

Pays sans littoral, tous les enquêtés sont unanimes de l'importance du transport routier dans le désenclavement intérieur et extérieur de la République du Mali. Le transport routier assure les échanges commerciaux entre le Mali et le reste du monde. Il occupe une place primordiale dans l'économie malienne.

3.2.Opérations d'importation du transport routier au Mali

Le transport des marchandises à l'importation sur les corridors routiers du Mali occupe une place déterminante dans l'économie de la République du Mali. Il permet l'approvisionnement du pays en hydrocarbures, en produits nationaux de ses pays voisins et en marchandises de transit portuaires (tableau 2).

Tableau 2 : marchandises transportées à l'importation sur les différents corridors routiers du Mali

Importations	Marchandises transportées
Marchandises en transit portuaire	Véhicules et pièces détachées, librairie et papeterie, engins, riz, thé, lait, sucre, tomates concentrées, matériels et équipements, pesticides, produits chimiques, produits alimentaires, produits pharmaceutiques, engrais, etc.
Achats locaux	Mil, sorgho, maïs, blé, pomme de terre, huile végétale et animale, ciment, bois, fer, acier, etc.
Hydrocarbures	Produits pétroliers

Source : Auteur

Le Mali étant un pays moins industrialisé, les marchandises transportées à l'importation sur les différents corridors routiers comblent les insuffisances de la production nationale et contribuent beaucoup à son développement économique (tableau 3).

Tableau 3: importations du Mali des marchandises solides par corridor

Entrepôts Maliens	Tonnages transportés	Pourcentage (en %)
Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI)	746 943	20,24
Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE)	2 548 453	69,07
Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI)	115 761	3,13
Entrepôts Maliens au Togo (EMATO)	71 976	1,9
Entrepôts Maliens au Bénin (EMABE)	16 039	0,43
Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU)	85 503	2,40
Entrepôts Maliens au Ghana (EMAGHA)	104 551	2,83
Total	3 689 226	100

Source : rapports annuels d'activités des Entrepôts Maliens, 2019

Le tableau 3 montre que l'axe routier Bamako-Dakar occupe la première place des importations des marchandises solides du Mali avec 69,07% de tonnages transportés, suivi de la Côte d'Ivoire avec 20,24% en 2019. Les tonnages transportés sur les autres corridors routiers du Mali ne dépassent guère les 3% la même année (tableau 4).

Tableau 4 : importations du Mali en hydrocarbures par corridor

Pays	Tonnages transportés	Pourcentage (en %)
Côte d'Ivoire	304 854	20,76
Sénégal	905 815	61,70
Guinée	-	-
Togo	22 917	1,56
Bénin	140 778	9,59
Mauritanie	9 555	0,68
Ghana	83 953	5,71
Total	1 467 872	100

Source : rapports annuels d'activités des Entrepôts Maliens, 2019

Le tableau 4 montre que les corridors Bamako-Dakaret Bamako-Abidjansont des axes stratégiques dans l'approvisionnement du Mali en hydrocarbures. Le corridor Bamako-Dakar occupe la première place avec 61,70% de tonnages transportés, suivi de celui du Bamako-Abidjan avec 20,76% de tonnages transportés en 2019 et les autres corridors

routiers du Mali ne dépassent pas les 9% à l'importation des hydrocarbures la même année (photo 2).

Photo 2 : camion-citerne malien à Diboli transportant des hydrocarbures sur le corridor routier Dakar-Bamako



Source : Auteur

La photo 2 montre un camion-citerne malien transportant des hydrocarbures sur le corridor routier Dakar-Bamako. Il était stationné à Diboli à la frontière sénégal-malienne pour les contrôles et les procédures administratives pour la traversée de la frontière (tableau 5).

Tableau 5 : trafic des conteneurs débarqués par corridor au Mali

Entrepôts Maliens	EMACI		EMASE		EMAMAU		EMAGUI		EMATO		EMAGHA	
	Conteneurs (en pieds)											
Conteneurs (en pieds)	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40	20	40
Nombre de conteneurs	1 406	975	19 553	7 846	915	357	251	231	1 105	521	76	0
Poids des marchandises en conteneur (en tonnes)	40 178,841		820 778		25 062,28		9 762,995		36 589,133		1 866,975	

Source : annuaires statistiques des transports du Mali, 2019

Le tableau 5 indique que le corridor Bamako-Dakar occupe la première avec 19 553 de conteneurs 20 pieds et 7 846 de 40 pieds transportés, suivie de celui du Bamako-Abidjan qui occupe la deuxième place pour le nombre de conteneur débarqué au Mali, avec 1 406 de conteneurs 20 pieds et 975 de 40 pieds transportés par les camions en 2019 et les autres corridors ne dépassent pas les 1 100 de conteneurs 20 pieds et 500 de 40 pieds transportés la même année. Le transport routier est un pilier de développement social et économique du Mali. Les véhicules poids lourds sur les corridors jouent un rôle capital dans

l'approvisionnement du Mali. Le transport routier a un rôle important dans le trafic international des marchandises pour les pays enclavés en général, et le Mali, en particulier. L'économie du Mali dépend de l'importation des produits agricoles, des biens d'équipements et des produits pétroliers.

3.3. Opérations d'exportation du transport routier au Mali

Le Mali est un pays sub-saharien pauvre, lourdement endetté, sans débouché maritime, comptant nécessairement sur les exportations de matières premières, ayant peu d'activité industrielle ou d'activités à valeur ajoutée. Les exportations sur les corridors routiers sont les moteurs de la croissance économique du Mali. Le fonctionnement efficace du système de transport international des exportations sur les différents corridors routiers contribuent énormément pour le développement économique du Mali. Une chaîne renforcée de transport et de logistique est absolument nécessaire pour permettre certes aux exportations du Mali, telles que : le coton, le bétail, les mangues, de faire concurrence sur les marchés sous régional et international (USAID, 2004), (tableau 6).

Tableau 6: marchandises transportées à l'exportation sur les différents corridors routiers du Mali

Exportations	Marchandises transportées
Marchandises destinées aux navires	Coton et dérivés, coton fibre, etc.
Achats locaux (Pays transit)	Bovins, ovins, caprins, mangues, oignons, chaussures usées, peaux et cuirs, etc.

Source : Auteur

Au regard du tableau 6, le transport du coton occupe plus de 90% des exportations sur les différents corridors routiers du Mali. Le transport routier facilite le commerce extérieur de la République du Mali. Le coton fait vivre plus de 4 millions de personnes. Le transport routier est l'un des piliers de l'économie malienne et du désenclavement du pays. Les véhicules poids lourds sur les différents corridors routiers jouent un rôle important dans les exportations de la République du Mali. Ils facilitent les échanges commerciaux entre le Mali et l'extérieur. L'économie malienne est profondément dépendante du marché international, avec les exportations des matières premières. (tableau 7).

Tableau 7 : tonnages transportés à l'exportation dans les Entrepôts Maliens

Entrepôts Maliens	Tonnages transportés	Pourcentage (en %)
Entrepôts Maliens en Côte d'Ivoire (EMACI)	151 466	44,99
Entrepôts Maliens au Sénégal (EMASE)	164 134	48,75
Entrepôts Maliens en Guinée (EMAGUI)	5 150	1,52
Entrepôts Maliens au Togo (EMATO)	-	-
Entrepôts Maliens au Bénin (EMABE)	-	-
Entrepôts Maliens en Mauritanie (EMAMAU)	15 702	4,66
Entrepôts Maliens au Ghana (EMAGHA)	195	0,08
Total	336 647	100

Source : rapports annuels d'activités des Entrepôts Maliens, 2019

L'analyse du tableau 7 montre que le corridor Bamako-Dakar occupe la première place dans les exportations du Mali avec 48,75% de tonnages transportés, suivi de celui du corridor Bamako-Abidjan avec 44,99% de tonnages transportés en 2019, et les autres corridors routiers ne dépassent les 4% de tonnages transportés la même année.

3.4.Place du transport routier dans l'économie du Mali

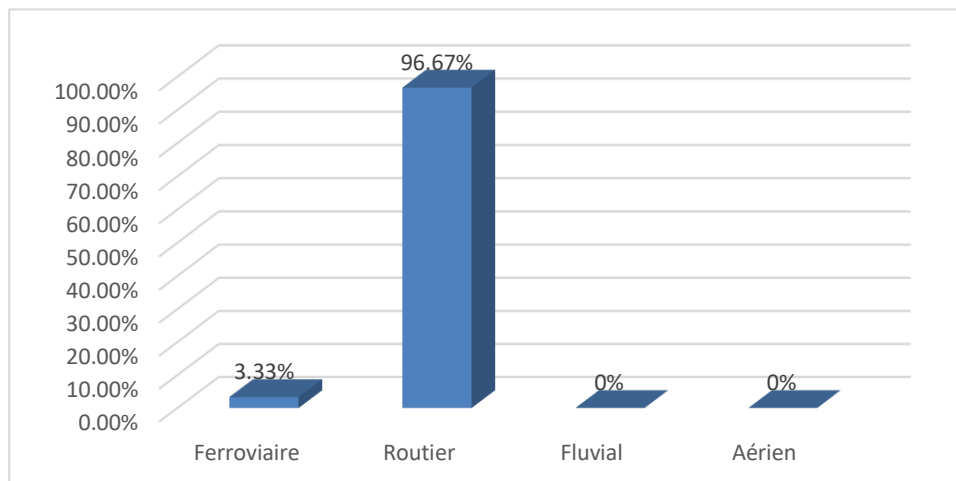
Le Mali est un pays sans littoral. Il présente à l'instar des autres Etats en développement, des structures économiques, marquées par une très grande dépendance de l'extérieur. Le pays est tributaire des moyens du transport maritime par l'utilisation des ports de transit de ses voisins à façade maritime pour faciliter ses importations et ses exportations. Les corridors routiers sont des piliers d'échanges et de développement socio-économique du Mali. Le secteur des transports en général, et en particulier du transport routier, est un levier important de la croissance économique du Mali, 5% du Produit Intérieur Brut en 2019 (DNTTMF, 2019). Il contribue, entre autres, à relier les zones de production, à celles de consommation, valoriser les potentialités agricoles, minières, touristiques, renforcer les échanges, intégrer les économies et créer des emplois et de la richesse.

De nos jours, les corridors routiers du Mali sont des véritables théâtres d'opérations économiques. Ils jouent un rôle capital dans les échanges commerciaux. Le Mali est ainsi le premier partenaire économique de ses voisins à façade maritime dans la sous-région Ouestafricaine. Les échanges ne cessent de prendre de l'importance, grâce au transport routier, qui s'effectue sur les différents axes routiers. La grande capacité des ports Ouest africains avec leurs terminaux à conteneurs et les conditions adéquates à savoir : les moyens

logistiques, la manutention, les aires de stockage pour le transit des marchandises à destination du Mali, favorisent la validité des corridors routiers maliens (TOGOLA L. 2021).

Les axes routiers jouent un rôle déterminant dans l’approvisionnement de la population et de l’économie du Mali. Les infrastructures routières constituent un outil essentiel de développement, de par, leur rôle prépondérant dans le transport des personnes et des biens. Tout obstacle à la fluidité du trafic routier constitue en effet un handicap pour la compétitivité des produits sur le marché régional. D’où, la nécessité de prendre certaines mesures pour simplifier ou améliorer les conditions de transport et de transit routier de véhicules, de marchandises sur les corridors du Mali. Les corridors routiers du Mali contribuent fortement à l’amélioration de la compétitivité de l’économie malienne par la fluidification des échanges et par la suppression des barrières non tarifaires. Aussi, Les corridors routiers maliens contribuent beaucoup aux recettes budgétaires de l’Etat et des Collectivités Territoriales. Ils jouent un rôle capital dans l’économie de la République du Mali. Les activités du transport routier sur les différents corridors de l’Union Economique Monétaire Ouest Africaine contribuent à l’amélioration des conditions de vie de la population et au développement des Etats membres (figure 2).

Figure 2 : avis des acteurs sur les modes de transport, le plus important au Mali



Source : Auteur

L’analyse du figure 2 montre que, 96,67% des acteurs pensent que le transport routier est le mode de transport, le plus important au Mali, car, c’est le seul mode de transport qui peut faire le porte à porte. Le transport routier assure le préacheminement et le post acheminement des marchandises dans le transport multimodal. Le Mali étant un pays de

l'hinterland, le transport routier assure la liaison entre le Mali et ses voisins à façade maritime qui jouent un rôle important dans le commerce extérieur du Mali. Aujourd'hui, le corridor Dakar-Bamako, est le premier corridor routier avec plus de 60% des importations et des exportations du Mali. 3,33% des enquêtés préfèrent le transport ferroviaire, si l'Etat du Mali réhabilite le réseau ferroviaire Bamako-Dakar, le transport ferroviaire va jouer un rôle essentiel dans les importations et les exportations du Mali, car, son coût est moins élevé et sa capacité de transport est grande par rapport à celle du Transport routier.

Il est à noter que, pour que le transport routier contribue davantage à occuper une place importante dans l'économie d'un pays enclavé comme le Mali, il est nécessaire de former les acteurs du transport routier. La majorité des transporteurs routiers sont des analphabètes. La mise en place d'un programme de formation des conducteurs routiers à la conduite professionnelle et la sécurité s'avèrent nécessaires. Il faut réduire aussi les temps de séjour des camions dans les ports maritimes qui facilitent les échanges extérieurs du Mali par une meilleure information et une bonne organisation des acteurs du transport routier.

IL faut également l'adoption et l'application des textes et des règlements de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine et de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest sur les normes, les règles et les procédures de contrôle relatifs à la facilitation du transport routier international ne sont pas respectées sur les corridors routiers du Mali. Le non-respect des normes et des règles est la cause principale des tracasseries policières, gendarmes et douanières, qui est un manque à gagner pour l'économie malienne (TOGOLAL. 2021).

L'entretien des différents corridors routiers internationaux du Mali doit intégrer une amélioration de la sécurité routière. L'aménagement d'aires de stationnement / repos aux lieux habituels des chauffeurs, combiné à des mesures d'accompagnement (sanitaires, toilettes, petits commerces) permettront en effet de mieux gérer les temps de repos des conducteurs routiers. Il faut également signaler, l'aménagement et l'extension des capacités de parking des camions poids lourds à Dakar et à Abidjan.

Il est important aussi de moderniser le parc des véhicules de transports routiers des marchandises sur les différents corridors. Le parc de transports routiers des marchandises du Mali est caractérisé par sa vétusté et sa surcapacité. Des mesures incitatives doivent être prises par

l'Etat malien pour permettre aux transporteurs routiers internationaux de renouveler leurs parcs automobiles de plusieurs catégories de véhicules neufs, en collaboration avec le Conseil Malien des Transporteurs Routiers et le Conseil Malien des Chargeurs, qui ont pour objectif essentiel, la défense des intérêts de la profession. La modernisation du parc automobile, certes, va permettre de résoudre un certain nombre de problèmes de transport routier. Elle permettra également d'éviter des accidents routiers qui se font sur les différents corridors. Aussi, la modernisation du parc va permettre la fluidité de transport des marchandises sur les axes routiers (TOGOLA L. 2021).

4. Discussion des résultats

Elle consiste à faire la synthèse des travaux des études antérieures portant sur notre thématique réalisées par d'autres chercheurs. Les résultats obtenus au cours de nos recherches par rapport à la place du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé : cas de la République du Mali présentent des similarités et des disparités avec ceux d'autres chercheurs dans les différents corridors routiers internationaux du Mali. Le Mali étant un pays enclavé, le transport routier occupe une place importante dans son économie. Le transport routier assure plus de 80% des trafics internationaux du Mali. Le transport en général, et en particulier, le transport routier représente 5% du Produit Intérieur Brut du Mali. Les différents corridors routiers du Mali facilitent les importations et les exportations. Ils permettent l'approvisionnement du Mali en hydrocarbures, en produits nationaux des pays voisins et en marchandises de transit portuaires. L'étude confirme que le transport routier joue un rôle considérable dans le désenclavement de la République du Mali. Les résultats de nos recherches se rapprochent à ceux obtenus par une étude sur la contribution du transport dans le développement de la République du Mali : cas de l'axe routier Bamako-Abidjan. L'étude a montré que le corridor routier Bamako-Abidjan contribue beaucoup au développement de la République du Mali. Il assure les échanges entre la République du Mali et la Côte d'Ivoire et contribue énormément à la réduction de la pauvreté, du chômage et assure l'intégration sous régionale. Les camions remorques qui transportent les marchandises représentent 70% du trafic global, contre seulement 25,12% pour les camions citernes qui assurent le transport des marchandises liquides et 4,88% pour les autocars qui transportent les passagers. Il contribue énormément aux recettes budgétaires de l'Etat malien et des Collectivités Territoriales à travers le paiement des taxes, des impôts payés par les transporteurs routiers. Cette étude a montré le rôle du corridor Bamako-Abidjan dans l'économie malienne (TOGOLA L. 2021).

Les résultats de cette étude du Département des Transports et du Développement de la Banque Africaine de Développement sur les corridors routiers de désenclavement en Guinée Conakry et au Sénégal, (2011) visent à faire l'état des lieux des corridors de désenclavement existants au Sénégal, en Guinée Conakry et reliant ces pays à la sous-région. Le transport en général et le transport routier, en particulier, joue un rôle important dans le désenclavement entre le Sénégal et la Guinée Conakry. Il permet le rapprochement entre les marchés et les zones de productions. L'intégration régionale apparaît comme un atout important pour les pays en développement et les pays moins avancés. Elle leur offre non seulement la possibilité d'accroître leur production du fait d'un marché intégré plus large que le marché national, mais aussi, d'accroître la compétitivité de leurs économies.

Par ailleurs, il est à noter que le transport routier joue un rôle capital dans le désenclavement d'autres pays de l'Afrique de l'Ouest comme le Burkina Faso. L'enclavement du Burkina constitue un handicap pour son accès aux marchés internationaux. Les marchandises échangées devant transiter par les ports des pays voisins, notamment, Abidjan (Côte d'Ivoire), Tema (Ghana), Lomé (Togo) ou Cotonou (Bénin), tous situés à plus ou moins 1 000 kilomètres de Ouagadougou. En effet, la plupart des importations sont acheminées par camion depuis les ports des pays limitrophes (SSATP, 2019). La répartition du trafic par axe au Burkina Faso en 2014, le Togo retient plus de la moitié du trafic avec des taux de 51% des importations et 58% des exportations (Ministère des infrastructures du désenclavement et des transports Burkinabè, tableau de bord 2013).

Quant au Niger, pays sahélien et enclavé de l'Afrique de l'Ouest, les corridors routiers entre le Niger et ses pays voisins maritimes (Togo, Ghana, Côte d'Ivoire, Bénin, etc.) contribuent énormément au désenclavement du Niger. La situation des importations nigériennes à travers les corridors place en tête le corridor béninois à hauteur de 58,40% (YONLIHINZA, 2011).

Les économies nationales de nombreux pays enclavés du continent africain sont déjà très dépendantes du bon fonctionnement d'un ou plusieurs corridors d'approvisionnement, tant pour leurs importations que pour leurs exportations, et sont donc également de l'efficacité des ports associés à ces corridors selon NORAY (2015). Une étude a montré que l'Afrique de l'Ouest s'est dotée d'institutions, de mécanismes et de textes juridiques pour promouvoir un espace communautaire intégré. L'un des principaux objectifs est de faciliter les échanges commerciaux et les flux humains. Les infrastructures de transport routier sont identifiées

comme les instruments indispensables de ces processus de développement territorial. Mais, de très nombreux dysfonctionnements entravent la fluidité des circulations sur les corridors, maillons déterminants de l'intégration économique et régionale. Dans le même sens (LIHOUSSOU, 2017) a souligné que Une intégration régionale réussie suppose que, par-delà la fluidité améliorée des circulations, soit rendue possible leur capacité à féconder les territoires traversés au profit des économies et des sociétés dont elles impactent la vie quotidienne.

5. Implications managériales et scientifiques

Sur le plan managérial, les résultats de cette recherche seront utiles pour les autorités du Mali en général et en particulier, le Ministère des transports et des Infrastructures. Ils montrent l'importance du transport routier dans l'économie d'un pays enclavé comme de la République du Mali. En outre cette recherche permettra aux autorités maliennes d'investir dans les infrastructures routières pour le désenclavement du pays. Sur le plan scientifique cette étude permettra d'enrichir la littérature de l'apport de transport routier dans l'économie d'un pays enclavé.

Conclusion

L'objectif de cet article consistait à analyser la place du transport routier dans l'économie du Mali. Pour y parvenir, d'abord nous avons mis en évidence la revue des écrits sur l'économie du transport routier. Ensuite, nous avons orienté notre réflexion sur la méthodologie basée sur l'approche quantitative et la revue documentaire. Par suite, Les résultats ont montré que le transport routier est indispensable dans l'économie d'un pays enclavé comme le Mali. L'étude a permis de porter un regard sur la place que joue le transport routier dans le désenclavement intérieur et extérieur du pays.

L'étude a permis de constater que beaucoup de recherches ont été faites par de nombreux chercheurs sur le transport en général et le transport routier en particulier. Nous allons rappeler succinctement le sens de nos démarches. Nous n'avons aucunement pas la prétention de revenir sur ces études antérieures. Nous avons opté à partir de notre propre approche du transport routier, montré comment le transport routier joue un rôle important dans le désenclavement intérieur et extérieur du Mali.

Le Mali étant un pays sans littoral, les résultats de nos recherches sur les différents corridors routiers du Mali ont montré que le transport en général, et le transport routier, en particulier,

occupe énormément une place dans l'économie malienne. Avec le développement des échanges commerciaux inter-Etats et la globalisation de l'économie, la demande de transport routier international au Mali en général, et celle des corridors Bamako-Dakar et Bamako-Abidjan en particulier, est toujours plus haute qu'avant. Les analyses présentées dans cette étude de transport routier dans le désenclavement du Mali ont ainsi montré que les corridors routiers du Mali sont des axes stratégiques dans l'économie du Mali. Ils facilitent certes les importations et les exportations des marchandises du Mali. Le transport routier contribue à accroître la compétitivité des entreprises maliennes, à améliorer les niveaux des services, à accélérer et à faciliter enfin la circulation des marchandises entre le Mali et le reste du monde. Il contribue énormément aux recettes de l'Etat malien, à lutter contre le chômage et à réduire la pauvreté dans le pays.

Les principales limites de la recherche demeurent la non analyse de l'état des infrastructures routières au Mali. A cela, il faudra ajouter le non intéressement de l'étude à l'enveloppe budgétaire allouée annuellement par le gouvernement malien à l'entretien des routes, eu égard à leurs apports dans l'économie nationale. L'étude a permis de cerner dans toutes ses dimensions, le rôle du transport routier dans l'économie malienne. La place du transport routier dans les opérations d'importations et d'exportations ont été également analysées.

En termes de perspective, il s'agira pour nous d'orienter notre réflexion sur l'apport des routes nationales 1 et 7 dans l'économie d'un pays enclavé comme le Mali, en vue de cerner leurs poids économiques dans le pays.

Bibliographie

BAD (Banque Africaine de Développement) (2011). Etude sur les corridors de désenclavement en Guinée Conakry et au Sénégal, département des transports, du développement urbain et des TIC.

DIDIER, M., et PRUD'HOMME, R.(2007). Les infrastructures de transport, mobilité, et croissance, Paris : la documentation française.

DNTTMF (Direction Nationale des Transports Terrestres Maritime et Fluviaux) (2019). Rapports annuels d'activité des Entrepôts Maliens.

DNTTMF (Direction Nationale des Transports Terrestres Maritime et Fluviaux) (2019). Annuaire statistiques des transports du Mali.

DNTTMF (Direction Nationale des Transports Terrestres Maritime et Fluviaux) (2015). Politique Nationale des Transports, des Infrastructures de Transport et du Désenclavement du Mali.

DNTTMF (Direction Nationale des Transports Terrestres Maritime et Fluviaux) (2014). Etude d'actualisation des coûts d'exploitation des véhicules de transport de marchandises et de voyageurs au Mali.

LIHOUSSOU, M. et STECK, B. (2018). Moderniser les ports Ouest-africains, enjeux et perspectives, Paris : Editions EMS.

LIHOUSSOU, M. (2017). Les dysfonctionnements et entraves à la circulation en Afrique de l'Ouest, Cahiers scientifiques du transport numéro 72, pp : 43-66.

Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports du Burkina Faso (2013). Tableau de bord 2013.

NORAY, O. (2015). Les ports africains une modernisation en marche, Réalités industrielles, pp : 21-25.

OWEN, W.(1968). Distance et développement, Transport et Communication, Washington : Brookings Institution.

ROBENATE J. C. (2009) : « Politiques de transport routier dans la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale » thèse de Doctorat Université Lyon 2

SSATP (Programme de politique de Transport en Afrique Subsaharienne) (2019). Politiques de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes du Burkina Faso.

SSATP(Programme de politique de Transport en Afrique Subsaharienne) (2018). Le transport routier en Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale.

TOGOLA L. (2021) : « Contribution du transport dans le développement de la République du Mali : cas de l'axe routier Bamako-Abidjan » thèse de Doctorat IPU Bamako

USAID (Agence des Etats Unis pour le Développement International) (2011). Etude des coûts du transport sur le corridor Dakar-Bamako.

USAID (Agence des Etats Unis pour le Développement International)(2004).Impact du transport et de la logistique sur la concurrence commerciale du Mali.

YONLIHINZA A. I. (2011) : « Transport et désenclavement dans la problématique du développement local à Téra au Niger » thèse de Doctorat Université Toulouse.