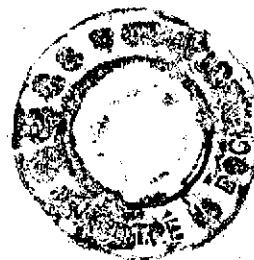


Projet Hydro-agricole
du Bassin du Fleuve
Sénégal

RAF 65/061



LES PAYS DE L'OMVS ET
LE BASSIN DU FLEUVE SENEGAL

ANALYSE ECONOMIQUE POUR UN PROGRAMME
DE DEVELOPPEMENT HYDRO-AGRICOLE

Volume XIII - LE SECTEUR DU TRANSPORT ET DU COMMERCE

(Chap. XV - XVI)

Roland RODIS, Economiste
Saint-Louis, Décembre 1972

CHAPITRE XV - LES TRANSPORTS DANS LES PAYS DE L'OMVS ET DANS LA ZONE DU PROJET

1 - LA PLACE DES TRANSPORTS DANS L'ECONOMIE NATIONALE ET REGIONALE

Vu l'entente des trois pays, le secteur des transports est appelé à jouer un rôle économique de première importance.

Dans le tableau suivant on notera la place du secteur dans les trois économies. Toutefois, l'estimation de la valeur ajoutée se heurte à des problèmes statistiques. Elle ne tient compte que du secteur moderne dans le cas du Mali et de la Mauritanie tandis que pour le dernier pays la V.A. du commerce y est incluse.

Tableau 141 - Evolution de la valeur ajoutée de l'économie nationale et du secteur des transports dans les pays de l'OMVS
(en milliards F CFA, FM)

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
<u>SENEGAL</u>								
V.A. totale de l'écon.	159,7	166,2	180,1	174,3	189,7	174,1	190,8	176,2
V.A. secteur tertiaire	72,5	73,5	73,3	72,6	76,9	75,0	79,8	77,8
dont transports	-	-	10,00	10,10	10,24	-	-	-
<u>MAURITANIE</u>								
V.A. totale de l'écon.	29,2	-	-	-	43,1	-	-	-
V.A. secteur tertiaire	6,3	-	-	-	7,8	-	-	-
dont transport/commerce	5,6	-	-	-	5,4	-	-	-
<u>MALI</u>								
V.A. totale de l'écon.	80,6	83,9	92,3	116,1	-	118,9	126,4	-
V.A. secteur tertiaire	24,5	25,9	26,3	37,8	-	41,3	-	-
dont transports	3,0	3,3	3,7	4,0	-	5,4	-	-

Le secteur tertiaire est particulièrement développé où il représente plus de 40 % de la Valeur Ajoutée de l'économie du pays. Ensuite viennent le Mali (30 %) et la Mauritanie (18 %). Dans les trois cas, le transport représente environ 15 % de la Valeur Ajoutée du secteur tertiaire.

3 - SITUATION ACTUELLE DES TRANSPORTS

3.1. Les transports routiers

Le développement des transports routiers est lié au développement économique général du pays et celui de la production agricole et des importations en particulier. Son rôle est presque exclusif dans le domaine du transport des personnes et prépondérant dans celui des marchandises.

a/ SENEGAL

Une partie importante, mais difficile à apprécier, des transports terrestres à courte distance est assurée par des moyens artisanaux (ânes, charrettes).

Le parc de voitures a pratiquement doublé entre 1960 et 1967 et s'accroît régulièrement d'environ 3.000 unités/an. L'augmentation du nombre des voitures privées est normale (7 %/an) mais se concentre surtout dans la région du Cap-Vert. On retrouve ici l'évolution du parc automobile officiellement enregistré.

Tableau 142 - Evolution et composition du parc automobile du Sénégal (en nombre)

	1961	1963	1965	1967	1968	1969	1970	1971
V.P.C.	20.140	24.973	28.142	33.063	35.965	38.235	40.380	42.734
Autocars	2.080	2.257	2.395	2.441	3.327	3.407	3.485	3.716
Camion (ettes)	12.530	14.421	15.647	17.126	16.910	17.481	18.078	18.821
Véhicules spéc.	550	604	635	695	684	688	691	715
Tracteurs rout.	460	353	378	463	501	532	563	593
TOTAL	35.760	42.608	47.197	53.788	57.387	60.343	63.197	66.579

Les estimations sont plutôt surestimées que sous-estimées car, si les entrées sont correctement estimées, celles des véhicules détruits ne le sont pas. Ce gonflement artificiel apparaît surtout par la comparaison de l'évolution de l'effectif avec celle de la consommation de carburants. La consommation d'essence par exemple n'a que très légèrement augmenté (93.700 m³ en 1960 contre 105.300 m³ en 1970) pendant la même période.

Nous attirons l'attention surtout sur le secteur du transport routier dont l'effectif et la composition du parc déterminent les principales caractéristiques et le rôle de ce secteur dans l'économie sénégalaise.

Sur un effectif de 18.000 unités, la plus grande partie (environ 12.000) du parc de transport est constituée par des camionnettes. Leur rôle est très important car elles assurent non seulement le transport urbain dans les différents centres du pays mais aussi le transport sur les quelque 3.000 km de pistes inaccessibles pour les poids lourds. Ainsi elles assurent une bonne partie du transport primaire de la récolte arachidière (du terrain aux accès des coopératives).

Sur le secteur des transports lourds, les renseignements sont plus détaillés. La composition du parc de transport de marchandise de plus de 2 T d'unités a été la suivante pendant les dernières années (nombre et charge utile(en tonne)).

Tableau 143 - Evolution et composition du parc de transport lourd au Sénégal

	1968		1969	
	M	C.V.	M	C.V.
2 - 6 T	3.024	12.968	3.146	13.098
6 - 9 T	1.072	8.012	1.115	8.313
9 - 15 T	384	4.125	378	4.001
15 T +	198	3.949	199	4.134
TOTAL	4.678	29.054	4.838	29.546

La charge utile totale atteint donc environ 30.000 T. En tenant compte de la prépondérance des petits camionneurs, la capacité unitaire moyenne d'un camion se situe autour de 6 T, ce qui est très faible. Nous ne reprenons pas les chiffres détaillés par catégorie d'âge. L'âge moyen du parc actuel est estimé à 10 ans.

En général, le parc de camions munis de licence de transport public (c'est-à-dire transport de marchandises pour compte d'autrui) représente environ 32 % du prix total, le reste étant les camions de la zone urbaine, de transport privé en zone non-urbaine et des non licenciés. Les licences suivantes ont été renouvelées à partir de 1968.

Tableau 143 bis - Evolution et composition du parc (licencié) de transport au Sénégal

	Nombre				Charge utile (tonnes)			
	1968	1969	1970	1971	1968	1969	1970	1971
Privé								
2 - 6 T	337	369	227	44	1.404	1.478	1.114	213
6 - 9 T	167	184	131	21	1.230	1.110	997	166
9 - 15 T	40	61	21	8	462	532	220	98
+ 15 T	7	13	74	-	186	306	341	-
TOTAL	551	627	453	73	3.282	3.426	2.672	479
Public								
2 - 6 T	662	664	690	862	3.156	3.113	3.399	3.908
6 - 9 T	425	469	497	721	3.114	3.201	3.400	3.476
9 - 15 T	223	235	253	302	2.304	2.440	2.745	3.310
+ 15 T	159	196	223	261	3.028	3.883	2.567	5.566
TOTAL	1.469	1.564	1.663	2.146	11.602	12.637	12.111	16.260
2 - 6 T	999	1.033	917	906	4.560	4.591	4.513	4.121
6 - 9 T	592	653	628	742	4.344	4.311	4.397	5.644
9 - 15 T	263	296	274	269	2.766	2.972	2.965	3.408
+ 15 T	166	209	297	261	3.214	4.189	2.908	5.566
TOTAL	2.020	2.191	2.116	2.178	14.884	16.063	14.783	18.739

Comparé avec le tableau 143 ci-dessus, on note déjà qu'environ la moitié du parc de transport n'a pas de licence. Ceci est surtout le cas pour la catégorie des petits transporteurs (2 - 6 T) qui représente 90 % de l'effectif global du parc de transport, mais seulement 70 % de l'effectif du parc "licencié". Ceci démontre l'âge élevé du parc de petits transporteurs qui ne se présente plus aux visites techniques pour le renouvellement des licences.

Surtout depuis 1971 on assiste à une réduction très dramatique du parc privé où tous les poids lourds (tout au moins licenciés) ont disparu de la route tandis que les poids légers, très importants pour le dégagement de la récolte par les pistes, ont diminué considérablement de manière à le compromettre dangereusement.

En général, le parc affecté au transport d'arachide représente 30 % du parc total de transport routier au Sénégal. Etant une branche où le transport primaire est particulièrement important, le transport est très touché par le vieillissement du parc de petits transporteurs. Cette catégorie, qui représente pour l'année 1969, 60 % de l'effectif "arachidier" et 34 % du tonnage transporté, avait un âge moyen de 12 ans. Par contre, le renouvellement du parc de gros porteurs semble correct.

A peine capable d'évacuer (ensemble avec les chemins de fer) une récolte arachidière normale (1) le parc actuel est incapable d'évacuer une très forte campagne préconisée par l'administration de plus de 800.000 T (2). Récemment des mesures ont été prises pour augmenter l'effectif des petits transporteurs et assurer un meilleur taux de rotation du parc existant (3).

Comme pour les deux autres pays, les renseignements sur les flux de transport sont incomplets. Pour l'année 1970, la Direction des Transports sénégalais estimait le trafic routier à 180 millions TK. La Banque Mondiale préconise une augmentation annuelle moyenne du tonnage à transporter de 5 - 6 %, chiffre estimé optimiste par la Direction des Transports.

b/ MAURITANIE

La politique dans le domaine des transports routiers est inspirée par deux idées fondamentales :

- limitation des relations commerciales directes avec le Sénégal et le Mali
- la création d'un port commercial à Nouakchott.

C'est dans ce cadre que s'inscrivent toutes les mesures d'intervention étatiques afin de faire de Nouakchott le centre commercial du pays.

-
- (1) Il a fallu faire appel à des camions militaires
 - (2) En général, le transport primaire effectué par le parc de petits transporteurs représente la moitié des TK routiers dans ce secteur.
 - (3) Meilleur accès au crédit bancaire pour les transporteurs.

Tableau 144 - Evolution et composition du parc automobile de la Mauritanie
(en nombre)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
voitures priv.	632	827	1.020	1.174	1.390	1.390	1.599	2.996	3.563	4.161
autocars	8	14	19	25	38	38	35	39	44	-
camions/ettes	1.284	1.543	1.768	2.140	2.377	2.431	2.462	3.858	4.299	4.962
tracteurs	62	88	108	117	121	121	119	127	129	-
reste	303	395	441	478	484	484	444	201	210	-
TOTAL	2.289	2.867	3.356	3.934	4.410	4.464	4.659	7.221	8.245	9.092

Jusqu'en 1967, le parc des voitures s'accroît annuellement avec 250 unités quantité qui a doublé depuis. Malgré le problème d'une sous-utilisation de la charge utile des camions, le parc vient d'agrandir de 660 unités pendant la seule année 1969.

Nous analysons de plus près le transport de marchandises. Comme au Sénégal, c'est le parc de camions de 1 - 30 T qui effectue le gros des transports nationaux inter-urbains. Faute de données statistiques précises nous analysons le parc pendant la dernière année 1969.

En 1969, on comptait 929 camions dont 578 immatriculés à NKT

124	"	à Rosso
2	"	à Alog
5	"	à Boghé
9	"	à Kaédi

Environ 14 % du parc de camions mauritaniens opérait donc à partir de la zone du projet.

Un calcul rapide permet de constater la surcapacité manifeste du parc.

- 929 camions - capacité 5.680 T
- capacité de transport annuel 1.400.000 T ou 530 millions TK
- besoins de transport max. 200.000 T ou 60 millions TK

Le parc de camion n'est donc utilisé qu'à 12 % seulement de sa capacité. Ceci mène à des tarifs de transports "exorbitants" et explique l'intervention étatique dans le secteur (voir organisation). Le chiffre mentionné est probablement encore flatteur car basé sur le chiffre de 200.000 T avancé par la Direction des Transports (1).

Faute de données plus complètes nous reprenons quelques chiffres de la Banque Mondiale sur la répartition du trafic routier par tronçon.

axe Nord - Sud	80.000 T
axe Est - Ouest	40.000 T

Une importante activité pour le secteur routier est le transport des minerais de cuivre sur l'axe Akjoujt - Nouakchott. Il est certain qu'une partie importante de la capacité inutilisée du parc de camions sera occupée par ce transport dont le tonnage doit atteindre 35.000 T en année normale (2).

Le transport traditionnel est relativement important. Des caravanes importantes de chameaux assurent encore le transport du sel-gomme du Nord vers le Sud et le frêt malien (aucune route carrossable ne relie les 2 pays). Au total on estime ce transport à 12.000 T.

c/ MALI

En 1972, le parc de véhicules utilitaires était composé comme suit :

voitures/taxis	1.804	camions 4 - 9 T	2.094
camionnettes	729	10 T +	256
cars-rapides	555	citernes 5 - 30.000 l	119

Le trafic routier augmente annuellement d'environ 3,2 %/an et atteignait en 1971 145 millions TK. Faute de données plus précises une analyse plus détaillée n'a pas été effectuée.

(1) En 1971, un peu plus de 70.000 T transitaient par le wharf de Nouakchott et 58.500 T passaient par le Bureau du Transport.

(2) En 1971, 10.000 T ont été embarquées au wharf.

3.2. Les transports maritimes et fluviaux

3.2.1. Les transports maritimes

Quatre installations portuaires maritimes fonctionnent actuellement: le Port Autonome de Dakar, les Etablissements Mauritanien de Nouakchott, le port administratif et le port minéralier de Nouadhibou.

Dans le tableau suivant on retrouve les statistiques portuaires générales disponibles.

Tableau 145 - Evolution de l'activité des ports maritimes des pays de l'OMVS (en milliers de tonnes)

	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
DAKAR							
Nombre bateaux	4.273	4.450	4.336	4.103	4.043	5.310	5.600
trafic Suez	-	-	1.137	1.796	1.270	-	-
Tonnage à l'entrée	1.783	1.742	2.201	2.136	1.974	1.900	1.990
dont hydrocarbure	873	828	1.307	1.208	974	1.018	967
reste	910	914	894	928	1.000	882	1.023
Tonnage à la sortie	2.327	2.565	2.781	3.141	2.794	2.819	2.820
dont ravitail.	880	811	1.333	1.434	1.195	1.147	962
phosphates	985	1.075	808	971	912	956	1.173
reste	462	679	640	736	687	716	685
Passager							
embarquement	27.300	22.500	19.400	17.200	19.700	14.000	14.100
débarquement	21.200	19.100	15.400	16.100	15.400	12.700	10.300
NOUAKCHOTT							
Nombre bateau	-	14	71	82	81	76	78
tonnage à l'entrée	-	10.759	33.888	42.589	54.546	43.508	63.800
" à la sortie	-	-	610	341	2.625	218	7.480
NOUADHIBOU							
Port administratif							
Nombre bateaux	-	281	186	417	356	-	312
Tonnage à l'entrée	-	10.800	11.700	11.500	16.100	-	9.010
à la sortie	-	54.500	101.400	55.400	57.000	-	67.270
port minéralier							
Nombre bateaux	-	331	296	280	296	-	302
Tonnage à la sortie	-	4.529	7.536	7.595	8.570	-	8.370

L'activité du port de Dakar est fortement influencée par la fermeture du canal de Suez. Pour mieux refléter son rôle dans le développement, il faut séparer le trafic dérouté de celui qui est lié à l'activité économique de son arrière pays.

Le Wharf de Nouakchott était équipé pour un trafic de 50.000 T par an mais sa capacité vient d'être augmentée à 100.000 T permettant l'écoulement des minerais de cuivre d'Akjouit (7.000 T en 1971).

Nouadhibou dispose de 2 ports tout à fait distincts : le port minéralier de la Miferma et le port commercial qui sert également comme port de pêche. Le trafic du premier évolue avec les exportations de minerais de fer (voir industries extractives) tandis que celui du deuxième est dominé par les besoins d'équipement de la même MIFERMA. Sa fonction d'approvisionnement est limitée aux hydrocarbures pour le Nord du pays.

En plus, les activités de pêche ne provoquent qu'un léger trafic de 5 à 6.000 T par an.

3.2.2. Les transports fluviaux

En dehors du port de Dakar, le Sénégal dispose encore des 3 installations portuaires dont celui de Saint-Louis est le plus important dans la zone du projet. Avant d'analyser de plus près le trafic de ce dernier nous mentionnons le trafic global des 3 ports fluviaux dans le tableau suivant.

Tableau 146 - Evolution de l'activité des ports fluviaux dans les pays de l'OMVS (en tonnes)

Marchandises	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
KAOLACK								
- entrées	2.588	1.625	1.625	1.410	1.007	1.284	1.077	12
- sorties	153.088	194.538	246.229	181.952	219.721	128.884	155.750	124.762
ZIGUINCHOR								
- entrées	18.845	16.695	13.066	16.680	11.359	13.883	12.922	10.177
- sorties	66.278	76.128	71.479	74.134	65.311	63.568	49.026	50.029
SAINT-LOUIS								
- entrées	1.784	2.356	2.288	1.989	1.738	1.303	2.895	2.843
- sorties	23.586	18.303	21.707	18.382	13.111	25.769	18.740	17.782
Passagers								
KAOLACK								
néant								
ZIGUINCHOR								
- entrées	4.976	6.510	7.911	6.223	7.512	7.278	4.496	3.617
- sorties	4.229	5.634	5.583	4.327	4.480	4.597	4.052	3.304
SAINT-LOUIS								
- entrées	-	7.562	9.955	8.822	4.263	5.024	4.355	3.739
- sorties	-	4.061	1.897	1.363	637	777	703	509

Le port de Kaolack et ses annexes est exploité par 2 sociétés privées (les Salins du Saloum et la SODEC) qui y embarquent leurs productions. Notons que Kaolack était autrefois utilisé comme port d'exportation-importation du Mali mais sa fonction a diminué avec le développement du port de Dakar et l'ensablement du Saloum -tonnage max. 3.000 T).

Le port de Ziguinchor sur la Casamance a perdu aussi de son importance. Depuis la construction de la route transgambienne son trafic a diminué aussi par l'accès difficile de ses installations (ensablement). Le trafic enregistré est celui effectué par cabotage entre Ziguinchor et Dakar.

Le port fluvial de Saint-Louis est en déclin. Plusieurs facteurs entrent en ligne de compte dont celui d'une absence de produits à transporter est le plus important. D'autres facteurs sont : l'ensablement de l'embouchure du fleuve et la concurrence de la route et du chemin de fer. Le trafic sur le fleuve Sénégal a évolué comme suit .

Trafic à la montée	1963	1964	1965	1966	1967	1968
Total (T)	19.452	23.586	18.303	21.707	18.382	13.111
dont : sucre	6.256	5.141	4.726	4.697	5.709	3.447
riz	1.224	1.859	2.329	1.860	1.489	811
farine	1.405	1.805	943	1.449	783	559
huile	899	814	812	724	430	225
matér. constr.	4.762	9.310	5.776	8.353	6.169	4.320
carburants	1.117	709	543	461	802	611
Trafic à la descente						
TOTAL (T)	1.952	1.784	2.356	2.288	1.989	1.738
dont : gomme	119	167	85	444	211	193
mil	416	169	1.164	784	453	952
riz	740	447	80	121	149	159

Le trafic ci-dessus est celui de la Compagnie des Messageries du Sénégal qui avait une flotte de 6 chalands (de 50 à 200 T) et un bateau le Bou-el-Mogdad qui peut transporter 350 T de marchandises et 400 passagers. La flotte avait une capacité totale de 30 à 40.000 T. Depuis la Compagnie est liquidée et le trafic sur le fleuve a pratiquement disparu.

En plus, quelque 250 pirogues de 50 à 100 T transportent annuellement environ 8.000 T de marchandises à la montée et 5.000 T à la descente.

	1964	1965	1966	1967	1968	1969
TOTAL	17.147	10.650	16.431	11.741	13.701	8.378
vers zone du fleuve	10.688	3.741	12.576	9.396	11.491	6.243
- St-LOUIS	7.600	2.515	10.925	6.820	7.405	4.370
- R. BETHIO	-	70	-	-	-	-
- R. TOLL	3.088	127	110	-88	22	340
- DAGANA	-	223	184	1.980	2.962	-
- PODOR	-	50	334	125	66	124
- MATAM	-	756	1.023	383	1.036	1.400

Le trafic avec le Mali sur le tronçon Dakar-Kidira est très déséquilibré. A la montée de Dakar, il atteint en fin de période 170.000 T/an réparties entre les produits alimentaires (70.000 T) et hydrocarbures (35.000 T). Le flux à la descente atteint environ 55.000 T dont 35.000 T de produits arachidières. Si le tonnage est peu important, celui des TK est 3 fois plus important à cause de la grande distance.

En général, le phénomène de substitution du rail par la route n'est pas essentiellement provoqué par un changement des coûts comparatifs mais par le maintien de la capacité de traitement du rail.

b/ MAURITANIE

La MIFERMA exploite la seule ligne ferroviaire qui relie des exploitations de minerai de fer avec le port minéralier de Nouadhibou (880 km). La Société Nationale des transports Ferroviaires Mauritaniens (SNTFM) transporte, en accord avec la MIFERMA, des marchandises. Elle peut attacher deux wagons-plateforme de 60 T de capacité chacun aux trains minéraliers. En 1969, environ 8.000 T ont été transportées à partir de Nouadhibou vers les 2 stations de Choum et Zouerate.

Notons encore l'importance du chemin de fer Dakar-Bamako pour l'approvisionnement du Sud-Est du pays. Aucune donnée statistique n'est disponible sur ce trafic.

c/ MALI

La Régie des Chemins de Fer du Mali exploite la section Kidira-Bamako-Koulikoro du Dakar-Niger sur une longueur de 645 km.

Son trafic est relativement important. Car en 1966/67 il transportait 43 % du tonnage kilométrique du Mali et 10 % des voyageurs-kilométriques.

Le trafic a évolué comme suit :

Tableau 148 - Evolution et composition du trafic ferroviaire du MALI

Marchandises (1.000 T)	63/64	64/65	65/66	66/67	67/68	1969	1970
- du Sénégal	117,5	148,1	156,7	178,5	139,9	181,5	141,0
- vers le Sénégal	36,5	39,6	24,9	29,2	46,2	55,5	65,7
- trafic national	36,2	26,5	27,5	26,0	39,5	54,5	76,7
TOTAL	190,2	214,2	209,1	233,7	225,6	291,5	283,4
Voyageurs (1.000)							
- du Sénégal	26,6	37,1	41,5	46,7	41,7	44,4	44,3
- trafic national	478,0	435,0	519,2	537,4	661,0	579,9	460,0
TOTAL	504,6	472,1	560,7	584,1	702,7	624,3	504,3

Les importations du Sénégal sont constituées essentiellement par 3 catégories de produits : le ciment, les produits alimentaires et les carburants. La voie ferrée transporte presque la totalité des exportations d'arachide et une partie mineure du coton (3 - 5.000 T). Le trafic local consiste surtout au transport de mil et de riz.

A titre de comparaison, le trafic ferroviaire à partir de et vers Abidjan atteignait 35.000 T en 1969.

3.4. Les transports aériens

Le rôle que jouent les transports aériens dans l'économie des 3 pays est encore insignifiant. Les trois capitales disposent ou vont disposer d'un aéroport international les reliant au réseau international en plein développement. La création d'aérodromes secondaires et mêmes tertiaires dans les 3 pays a perdu de son importance (pour le désenclavement des zones difficilement accessibles) avec l'accroissement des transports routiers.

Dans le tableau suivant sont regroupés les données les plus importantes sur les mouvements notés sur les 4 aéroports internationaux du Sénégal, de la Mauritanie et du Mali.

L'aéroport de Dakar-Yoff joue un rôle important comme escale technique entre le continent européen et Sud-américain. Son nombre important de passagers embarqués ou débarqués tient surtout à la présence d'un important cadre européen à Dakar et au Sénégal en général.

Tableau 149 - Evolution du trafic aérien des pays de l'OMVS

	1961	1963	1965	1967	1968	1969	1970	1971
Nombre de vols								
- Dakar Yoff	10.542	10.761	7.764	7.746	7.626	8.212	8.649	9.069
- Bamako	1.015	1.371	1.505	1.476	1.558	2.799	3.095	-
- Nouakchott	632	-	2.086	2.168	2.232	2.288	2.325	2.247
- Nouadhibou	994	1.625	1.877	1.550	1.952	1.668	1.531	1.719
Passagers (départ. + arr.)								
- Dakar Yoff	143.347	136.836	123.187	138.457	152.018	171.418	188.406	206.253
- Bamako	27.090	39.748	47.946	48.037	52.280	45.650	49.979	-
- Nouakchott	9.780	-	28.883	30.404	39.873	42.794	44.119	46.075
- Nouadhibou	7.095	22.854	22.590	31.661	37.312	33.738	37.016	29.325
Passagers (transit)								
- Dakar Yoff	252.936	271.910	246.436	221.354	202.110	210.866	137.650	163.468
Frêt (départ + arr. T)								
- Dakar Yoff	6.083	4.141	4.691	4.547	5.103	5.702	5.889	6.349
- Bamako	1.170	1.332	1.405	1.502	1.111	1.271	1.428	-
- Nouakchott	-	-	941	708	810	1.048	1.113	1.210
- Nouadhibou	571	542	651	802	1.254	983	992	1.764

Les autres aéroports ont connu une croissance rapide après l'indépendance qui s'est arrêtée en 1964/65. Le cas de Nouadhibou est particulier, il est lié au développement de la HIFERMA avec son important cadre européen.

Comme déjà dit, le reste des différents pays est équipé en aéroports secondaires dont le plus important est celui de St-Louis, dans la zone d'intérêt du projet. Il peut recevoir des avions de type Caravelle.

Deux lignes nationales (Air-Mauritanie et Air Sénégal) assurent la liaison le long du fleuve Sénégal. Nous n'analyserons pas leur évolution dans le temps car elle est très peu dynamique pour ne pas dire insignifiante. En aucun cas les aéroports régionaux participent au développement de la zone du projet. Leur rôle de moyen de desserte n'est réel qu'à

le cas des escales mauritaniennes dont l'accessibilité n'est pas assuré pendant toute l'année surtout en hivernage. Les lignes desservies régulièrement dans la zone du projet sont les suivantes :

Air Mauritanie :	Nouakchott	- Kaédi - Kiffa - Aoun
	"	- Boghé - Kaédi - Sélibaby - Kayes (Mali)
	"	- Boutilimit - Aleg - Kaédi - Kiffa
Air Sénégal	: Dakar	- St-Louis - Richard-Toll - Podor - Kaédi - Matam - Bakel
Air Mali	: Bamako	- Kita - Kayes
Air Afrique	: Dakar	- St-Louis - Nouakchott

4 - LES COUTS DE TRANSPORT

4.1. Le coût du transport routier

a/ SENEGAL

Les tarifs de transport routier varient sensiblement selon la matière à transporter et le chargement de camion. Une commission mixte regroupant l'ONCAD et le Comité Permanent de l'Arachide fixe annuellement le prix de transport de l'arachide qui occupe la plus grande partie du parc de transport routier. Il a évolué comme suit (F CFA/TK)

	1955/64	1964/69	1969/72
route bitumée	14 - 15	12 - 8	12 - 8
piste améliorée	-	15	17
piste ordinaire	25	20	28 - 25
piste mauvaise	28	28	40
tout terrain	38	38	50

On constate que les prix officiels ont considérablement augmenté pour le transport en mauvaises conditions. Les changements ont été basés sur les résultats de deux rapports : celui de la COGERAF en 1964 et celui de la Direction du Transport en 1969.

Pour les produits autres que l'arachide, collectionnés par l'ONCAD, c'est-à-dire le riz et le mil, un forfait est appliqué pour les courtes distances ; pour les plus grandes distances le tarif se situe autour de 6 F CFA/TK. Pour le transport de matériel agricole, assuré aussi par l'ONCAD, les tarifs les plus récents étaient :

route bitumée	10 F CFA/TK	piste mauvaise	20 F CFA/TK
terre	12 F CFA/TK	tout terrain	38 F CFA/TK
piste ordinaire	15 F CFA/TK		

Les tarifs pour le transport transitaire vers la Mauritanie sont établis par un bureau de fret installé à la gare de Dakar (gestion par la RCFS et un pool de transporteurs). Les tarifs suivants sont appliqués :

- Dakar - Rosso 4.000 F CFA/T soit 10,87 F CFA/TK
- Dakar - St-Louis chemin de fer St-Louis - Rosso route

marchand	4.000 F CFA/T
ciment	2.300 F CFA/T
sucre/farine/thé	3.000 F CFA/T

Pour tout transport autre que transitaire ou celui assuré par l'ONCAD, les tarifs sont libres et donc très variables. Une enquête effectuée en 1967 par la Direction des Transports auprès des transporteurs privés a donné les résultats suivants (F CFA/T) :

	camion 6 T	camion 10 T	camion 20 T
Dakar - St-Louis	1,500/T	1.500/T	1.250/T
Dakar - Tambacounda	-	4.500/T	3.500/T
Dakar - St-Louis	5,61/TK	5,61/TK	4,68/TK
Dakar - Tambacounda	-	9,00/TK	7,62/TK

Les prix libres se situent donc légèrement en-dessous des prix officiels mentionnés plus hauts.

En général le prix du transport routier est donc très hétérogène. Nous reprenons ci-après différents calculs du prix de revient pour mieux saisir la validité de certains tarifs. Le calcul du prix de revient est basé sur l'étude de la Société Louis Berger dont les résultats sont reproduits dans le tableau 150.

En résumé, les tarifs suivants sont obtenus :

F CFA/Km	charge utile	route bitumée	piste améliorée	piste ordinaire	piste mauvaise
Citroën T46	6 T	61	71	84	110
Berliet GLC 6	10 T	70	82	106	-
Berliet TLM 12	25,5 T	103	116	-	-
F CFA/T/Km					
Citroën T 46	6 T	20	24	28	36
Berliet GLC 6	10 T	14	16	21	-
Berliet TLM 12	25,5 T	8	9	-	-

En comparaison avec les taux officiellement fixés on voit que ceux-ci correspondent généralement aux chiffres calculés ci-dessus sauf pour le transport sur mauvaises pistes ou les taux officiels semblent être calculés trop larges.

		Route bitumée				Piste améliorée								Pi Ci
		Citroën T 46	%	Berliet GLC 6	%	Berliet TLM 12	%	Citroën T 46	%	Berliet GLC 6	%	Berliet TLM 12	%	
Amortissement	F CFA	305.350	37	784.082	54	1.001.438	56	326.012	38	859.394	56	1.060.873	56	351
Assurances	F CFA	111.385	13	173.150	12	204.742	11	111.385	13	173.150	11	204.742	11	111
Personnel	F CFA	369.000	44	443.900	30	534.200	29	369.000	43	443.900	29	534.200	22	369
Patente/Vignette	F CFA	48.000	6	57.000	4	83.200	4	48.000	6	57.000	4	83.200	5	48
Frais fixes		833.735	100	1.458.132	100	1.823.500	100	854.397	100	1.533.444	100	1.883.015	100	880
Parcours annuels	50.000 km					35.000 km		35.000 km		45.000 km		35.000 km		30
(1) Frais fixes/km	F CFA	16,67	27	29,16	41	52,10	50	24,41	34	34,08	42	53,08	45	29
Essence	km	19,91	33	15,26	22	19,62	19	20,48	29	17,44	21	19,62	17	22
Dubrifiant	km	0,53	1	0,43	1	0,86	1	0,60	1	0,50	1	0,86	1	0
Pneumatiques	km	9,19	15	9,17	13	12,40	12	7,88	11	10,19	12	19,55	17	6
Réparations TTC	km	8,03	13	8,52	12	7,60	7	10,63	15	11,08	14	10,45	8	16
Entratre TTC	km	1,05	2	1,22	2	1,20	1	0,97	1	1,08	1	1,58	1	1
(2) Frais variab.	km	38,71	64	34,60	50	41,68	40	40,56	57	40,29	49	52,06	44	47
Pris de revient (1) + (2)	km	55,40	90	63,77	91	93,78	90	64,98	91	74,37	91	105,87	90	76
Bénéfice 10 % (1) + (2)	km	5,54	10	6,38	9	9,38	10	6,50	9	7,44	9	10,59	10	7
Prix transport	km	60,94	100	70,15	100	103,16	100	71,48	100	81,80	100	116,45	100	84
Prix transport 50 % Utilisation	TK	20,31		14,03		8,10		23,83		16,36		9,14		28
Charge utile	T	6 T		10 T		25,5 T		6 T		10 T		25,5 T		6

b/ MAURITANIE

Les barèmes des prix de tout transport routier sont fixés par les autorités centrales. Les tarifs généraux arrêtés depuis le 12 Décembre 1970 sont fixés comme suit :

Rosso - Akjoujt	18 - 24 F CFA/TK
Rosso - Kiffa	23 - 26 F CFA/TK
Rosso - Moudjeria	23 - 26 F CFA/TK
Boghé - Kaédi	23 - 26 F CFA/TK
Matam-Réo - Kiffa	24 - 30 F CFA/TK
Gouraye - Kiffa	24 - 30 F CFA/TK
Tronçon au-delà Akjoujt	28 - 34 F CFA/TK
Tronçon " Kiffa	28 - 34 F CFA/TK

Un tarif réduit est arrêté en même temps pour certains produits et certaines sections de route.

Nouakchott - Rosso : 10 - 15 F CFA/TK pour les denrées alimentaires les plus essentielles (céréales, huile, sucre...) et le ciment transité par le Wharf.

Rosso - Nouakchott : 13 - 17 F CFA/TK pour le ciment de Rufisque

Nouakchott - Atar : 18 - 20 F CFA/T/Km pour les mêmes denrées alimentaires

Rosso - Boghé : 18 - 20 F CFA/T/Km pour les mêmes denrées alimentaires

C'est à l'intérieur de ces taux officiellement fixés que la négociation entre transporteur et acheteur peut se faire. Les prix officiellement fixés représentent une fourchette à l'intérieur de laquelle le transporteur et son client peuvent négocier (1).

Calculé au prix officiel, le transport à partir de Nouakchott sur les 4 agglomérations dans la Vallée du Fleuve Sénégal reviendrait à :

tarif général

Rosso	3.700 F CFA/T
Boghé	9.840 F CFA/T
Kaédi	12.700 F CFA/T
Sélibaby	18.700 F CFA/T

(1) Les tarifs cités sont applicables dans le cas d'un transport de 10 T.
L'absence d'un frêt de retour est entièrement à la charge du transporteur.

Les nombreux petits transporteurs privés n'ayant pas de comptabilité, le calcul du prix de revient réel du transport routier est bien plus difficile qu'au Sénégal. Un seul calcul a pu être retrouvé : celui effectué par Lacombe à Nouakchott. Il s'agit d'un seul cas, celui d'un Berliet GLR de 10 T. Le prix de revient se décompose comme suit (sur 3 ans) sur route bitumée :

amortissement	3.700.000	Report	7.664.680
assurance	514.500	licence	75.000
patentes/vignet.	120.180	carburant	2.496.000
salaires	1.080.000	lubrifiant	249.600
pneux	<u>2.250.000</u>	réparat./entret.	740.000
	7.664.680	frais financiers	<u>1.122.528</u>
			12.347.808

Pour un trajet de 150.000 km et une utilisation de la capacité de 50 %, le prix de revient de la TK est estimé à 16 F CFA.

En comparaison avec le chiffre obtenu au Sénégal, le calcul semble valable. On n'a pas pu trouver un pareil calcul pour transport sur piste, mais on peut s'attendre à des prix légèrement plus hauts qu'au Sénégal, compte tenu des prix élevés des carburants et le mauvais état des pistes.

Malgré le manque de précision à ce sujet, on peut supposer les prix officiellement fixés pour les transports sur l'axe Rosso - Nema comme valables tandis que les prix sur l'axe bitumé Nouakchott - Rosso (Akjoujt) sont trop hauts par rapport aux prix de revient.

c/ MALI

Les prix du transport routier sont officiellement fixés depuis le 12 Février 1967. Trois tarifs sont applicables :

- sur les axes nationaux (à l'intérieur du pays)	18,50 FM/TK
- pour l'exportation	9,25 FM/TK
- sur axes et piste difficilement accessibles	37,00 FM/TK (1)

(1) définies et classées officiellement.

Ceci amène aux prix suivants de la tonne de marchandise entre :

Bamako - Abidjan	28.000 FM
Bamako - Bobo-Dioulasso	10.000 FM
Bamako - Gao	32.050 FM
Bamako - Ségou	4.350 FM
Bamako - Nara	13.000 FM
Bamako - Kayes	-
Kayes - Nioro	9.300 FM

La région de Kayes tombe entièrement dans la troisième catégorie à cause du mauvais état des pistes. Le transport s'y effectue donc à 37 FM (18,5 F CFA/TK) ce qui est, compte tenu des tarifs sénégalais et mauritaniens, très bas.

Il n'a pas été possible de vérifier sur place l'application de la législation par le secteur privé et de trouver un calcul du prix de revient réel. Notons qu'un prix spécial est fixé pour le transport du coton (22,65 FM/TK pour les graines, 25,65 FM/TK pour les fibres) et celui des hydrocarbures (Abidjan-Bamako 2.234 FM/T).

4.2. Le coût du transport aérien

La structure des taux des tarifs de fret est compliquée : elle varie selon la classification de la marchandise, le poids, le volume et l'itinéraire. En général, les règles de l'IATA sont appliquées par les services réguliers.

Les taux au départ des pays en voie de développement sont généralement de 50 - 75 % inférieurs à ceux appliqués dans l'autre sens. C'est intéressant à la fois pour l'exportateur et la compagnie aérienne qui veut s'assurer ainsi un fret de retour.

Quatre grandes catégories de taux de fret aérien sont appliquées :

- 1) un minimum de perception pour expédition de 1 - 5 kg
- 2) le tarif général cargo avec rabais de quantité : le tarif "en-dessous de 45 kg" s'applique aux expéditions de 5 - 45 kg. au-dessus de 45 kg un rabais est accordé selon le poids (jusqu'à 25 %)
- 3) les "class rates" pour les transports des produits spéciaux
- 4) les tarifs spéciaux qui s'appliquent à des marchandises déterminées d'un poids minimal donné entre points donnés. Ces tarifs sont négociables.

A la différence des tarifs des compagnies aériennes régulières, les tarifs "charter" varient comme ceux des navires affrétés, selon la demande sur le marché et la capacité de transport offerte. Dans les conditions favorables, les expéditeurs peuvent économiser 20 à 50 % sur les tarifs IATA.

Nous donnons ci-après l'évolution globale du coût du fret aérien pour les pays membres de L'IATA (US cents/TK).

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
US cents/TK	22,9	21,8	20,5	20,6	19,7	18,2	18,0	17,4	16,9	16,7	16,4

Jusqu'à maintenant on constate une diminution du taux de fret aérien de 3 %/an, chiffre qui est estimé se maintenir jusqu'en 1980.

Avec les changements très rapides dans la capacité de transport des nouveaux types d'avions (jumbo-jet, aérobis), on estime généralement que le coût du fret aérien pourrait être abaissé à 3,5 cents US/TK (+ 9 F CFA/TK ou 43.000 T CFA/T pour la France) pour un jumbo - jet - all-cargo ce qui est pratiquement le prix appliqué pour le transport routier au Sénégal.

A titre de comparaison, nous mentionnons quelques tarifs actuels appliqués à partir de Dakar-Yoff sur Paris. Il s'agit de transport de fret par ligne ordinaire (Air Afrique, Air France), de légumes primeurs et de poissons. Les tarifs appliqués ne sont valables que pour les pays de la zone franc et les compagnies de la zone franc pour lesquels les prix se situent légèrement en-dessous de ceux fixés pour les autres pays et compagnies.

fruits frais	85 F CFA/kg	avec minimum de transport	250 kg
légumes	85 F CFA/kg		250 kg
poissons	85 F CFA/kg		250 kg
crevettes	68 F CFA/kg		1.000 kg
	95 F CFA/kg		250 kg
langoustes	147 F CFA/kg		100 kg
fraises	100 F CFA/kg		100 kg

Le prix moyen de 85 F CFA/kg peut être retenu pour le transport aérien. Compte tenu de l'évolution déjà citée dans les conditions de transport actuel et les quantités transportées, ce prix pourrait être réduit à la moitié dans les prochaines années.

A titre d'information, nous donnons ci-après les taux de fret aérien appliqués sur les lignes intérieures notamment sur celles de la zone du projet, le long du fleuve Sénégal (tarif - 45 kg et + 45 kg).

Tableau 151 - Le coût du transport aérien dans les pays de l'OMVS

	DAKAR	St-LOUIS	R. TOLL	PODOR	KAEDI	MATAM	BAKEL
DAKAR	-	26 - 34	35 - 42	50 - 55	65 - 70	75 - 80	75 - 80
St-LOUIS	26 - 34	-	18 - 20	28 - 30	45 - 50	65 - 70	70 - 75
R. TOLL	35 - 42	18 - 20	-	18 - 20	40 - 45	45 - 50	65 - 70
PODOR	50 - 55	28 - 30	18 - 20	-	27 - 30	40 - 45	50 - 55
KAEDI	65 - 70	45 - 50	40 - 45	27 - 30	-	12 - 20	35 - 35
MATAM	75 - 80	65 - 70	45 - 50	40 - 45	18 - 20	-	30 - 30
BAKEL	75 - 80	70 - 75	65 - 70	50 - 55	35 - 35	30 - 30	-

	NKT	BOGHE	KAEDI	BOUTIL	ALEG	SELIBABY
Nouakchott	-	40 - 49	53 - 66	23 - 29	40 - 49	82 - 102
Boghé	40 - 49	-	19 - 32	23 - 29	10 - 13	46 - 58
Kaédi	53 - 66	19 - 32	-	32 - 40	18 - 22	28 - 35
Boutil.	23 - 29	23 - 49	32 - 40	-	16 - 20	59 - 74
Aleg	40 - 49	10 - 13	18 - 22	16 - 20	-	43 - 54
Sélibaby	82 - 102	46 - 58	28 - 35	59 - 74	43 - 54	-

4.3. Le coût du transport ferroviaire

4.3.1. Le trafic intérieur

a/ SENEGAL

Le tarif est très variable selon le changement des wagons et le tonnage transporté. En réalité, chaque volume important de trafic fait l'objet de négociations sur les prix.

Le tarif pour le transport des phosphates vers Dakar est particulier. En 1969/70, il était fixé à 2,37 F CFA/TK tandis que son prix de revient était estimé entre 3,14 - 5,15 F CFA/TK.

Le tarif appliqué pour les arachides est fixé annuellement. Depuis 1969, il oscille autour de 9 F CFA/TK.

En ce qui concerne le transport national des autres produits, les prix indicatifs suivants sont généralement appliqués :

ciment	10	F CFA/TK	essence, pétrole	12	F CFA/TK
machines	12,5	F CFA/TK	gasoil	8,5	F CFA/TK
riz/mil/maïs	7,5	F CFA/TK	engrais	7	F CFA/TK
tourteaux	7	F CFA/TK			

Les tarifs sont nettement plus hauts que ceux appliqués pour le trafic malien en général, ils sont dégressifs à partir de 200 et 400 km.

b/ MAURITANIE

Le prix de transport ferroviaire pratiqué par la SNTEM est particulier car il n'inclut que les frais de fonctionnement du matériel roulant très restreint (et les frais de personnel) tandis que l'équipement, l'entretien et l'amortissement du chemin de fer sont à la charge de la MIFERMA.

Deux tarifs sont appliqués pour toutes marchandises :

- 2 F CFA/kg entre Nouadhibou et Choum
- 3 F CFA/kg entre Nouadhibou et Zouerate
soit :
- 4,76 F CFA/TK Nouadhibou - Zouerate.

c/ MALI

Les tarifs intérieurs sont sauf quelques exceptions, les mêmes que ceux mentionnés ci-après pour le tronçon malien de la ligne Dakar-Bamako.

4.3.2. Le trafic international

Les tarifs suivants sont appliqués sur la ligne Dakar-Bamako-Koulikoro pour un taux de chargement des wagons de 6/10 (en F CFA)

		tronçon Sénégal	tronçon Mali
véhicules	< 5 T	12,00	9,15
	< 5 - 8 T	11,00	8,35
	+ 8 T	10,00	7,60
engrais		5,15	3,90
matériaux cons			
construct.		8,15	6,20
mécanique			
céréales		9,40	7,15
ciment	+ 20.000 T	5,20	3,95
	+ 20.000 T	4,00	3,05
riz min.	10.000 T	4,00	3,05
coton min.	2.000 T	5,00	3,80

Pour évaluer l'importance du point de vue économique des charges de transport pour l'économie malienne, nous donnons ci-après les tarifs appliqués par la SOCOPOA (Bamako) entre Bamako-Dakar et à titre de comparaison ceux de Bamako-Abidjan (fer/route), prix forfaitaire de sous-palan en F CFA/T.

	Dakar-Bamako	Abidjan-Bamako	Abidjan-Bamako
farine	9.498	15.551	12.145
sucre	9.806	15.551	12.145
fer/fonte	12.915	20.323	16.735
mat. agricole	15.602	20.212	16.675
engrais	9.315	17.032	13.426
ciment	8.190	15.574	11.497
huile	14.415	18.470	14.175

4.4. Le coût du transport maritime

4.4.1. Le frêt maritime

Le marché du transport maritime est extrêmement compliqué et en pleine évolution. Nous donnons ici quelques taux généralement appliqués pour des marchandises non encombrantes. Il s'agit de moyennes générales indicatives, selon le type de navire de transport (en US \$/m3).

	navire classique	porte- palettes	porte- containers	porte- barges (LASH)
voyages aller/retour				
20.000 milles nautiques	9,35	9,20	8,43	7,28
10.000 milles nautiques	6,11	5,38	4,97	4,09
5.000 milles nautiques	4,50	3,47	3,25	2,50

Pour un voyage maritime, moyenne de 10.000, le tarif par tonneau d'affrètement d'un m3 varie entre \$ 1,6 - 3,8. A celui-ci s'ajoutent les frais de manutention parfois très importants. Selon l'utilisation de la capacité du bateau le tarif global du transport maritime est le suivant (\$ par tonneau d'affrètement d'un m3).

	navire classique	porte- palettes	porte- containers	porte- barges (LASH)
100 % de la capacité	23,11	12,78	10,87	11,49
50 % de la capacité	29,20	18,20	15,80	15,60

Le taux du frêt augmente considérablement pour le transport des marchandises encombrantes par exemple les machines agricoles. A l'heure actuelle, le taux de frêt du gros matériel atteint 40 \$/m3.

Au prix Fob, augmenté du frêt, s'ajoute l'assurance maritime (1) qui est généralement 1 % de la valeur de la marchandise et les frais de transit qui peuvent monter jusqu'à 6 % de la même valeur. Les droits d'entrée constituent encore une charge supplémentaire.

4.4.2. Les frais portutaires

a/ NOUAKCHOTT

La taxe de wharfage à Nouakchott est fixée officiellement par arrêté. La dernière date du 1 Octobre 1969.

sucres, riz, mil, gomme	900 F CFA/T
sel, farine, huile	
pommes de terre, lait,	
poissons salés, ciment,	2.600 F CFA/T
autres marchandises	3.700 F CFA/T

b/ DAKAR

En dehors de frais de débarquement (embarquement) une taxe composée de plusieurs éléments est levée par navire. Pour un navire qui vient effectuer des opérations commerciales, la taxe se situe entre 7 - 8 F CFA/TKN. Les taxes de débarquement (embarquement) sont fixées par catégorie de marchandises. Elles sont fixées depuis le 1er Juillet 1971 comme suit :

entrée		sortie		entrée		sortie	
blé, maïs	40 F CFA/T	600 F CFA/T	sucres, mil, riz	110 F CFA/T	110 F CFA/T		
ciment	600 F CFA/T	110 F CFA/T	pétrole brut	30 F CFA/T	30 F CFA/T		
engrais	600 F CFA/T	180 F CFA/T	véhicules	2.400 F CFA/T	2.400 F CFA/T		
légumes	1.750 F CFA/T	600 F CFA/T	autres march.	600 F CFA/T	600 F CFA/T		

(1) à la charge de l'acheteur s'il s'agit d'une vente "CAF", à la charge du vendeur s'il s'agit d'une vente "CIF".

4.5. Le coût du transport fluvial

Nous mentionnons les tarifs appliqués par la Société Mauritanienne de Navigation (à partir de Rosso). A l'heure actuelle, ils ne représentent que des valeurs presque symboliques compte tenu de l'absence d'un transport effectif en quantités suffisantes. Les tarifs suivants sont appliqués (en F CFA/T) (1).

	1ère catégorie (2)	2ème catégorie (3)	3ème catégorie (4)
Dagana	1.070	990	900
Podor	2.050	1.780	1.640
Boghé	2.925	2.440	2.200
Kaédi	4.000	3.400	2.800
Matam	4.340	3.480	2.900
Bakel	5.700	4.800	4.000
Calculé par TK, les prix varient entre :			
	1ère catégorie	3ème catégorie	
Dagana	27,13	23,10	
Matam	8,85	5,90	

En ce qui concerne le cabotage entre Dakar et Ziguinchor, le tarif varie entre 2.800 - 3.000 T pour le transport d'arachide.

Le tarif du transport sur le fleuve Niger assuré par la Compagnie de Navigation Malienne, est fixé officiellement selon la catégorie des produits. Ainsi on trouve :

	moins 500 km	plus 500 km
matériel	3,5 F CFA/TK	3,15 F CFA/TK
céréales	2,975 F CFA/TK	2,45 F CFA/TK

- (1) Trois tarifs sont appliqués à la montée; à la descente tout le frêt est taxé au tarif "3e catégorie".
- (2) essences, matières dangereuses
- (3) sucre, sable
- (4) maïs, orge, blé, ciment, fer, bois etc.

CHAPITRE XVI - LE COMMERCE DANS LES PAYS DE L'OMVS ET LA ZONE DU PROJET

1 - LE COMMERCE DANS L'ECONOMIE NATIONALE ET REGIONALE

Le secteur commercial est caractérisé par le fait que la totalité de sa production est constituée par des "marges" qui ne sont pas un produit mais un élément du prix des produits. C'est pourquoi l'évaluation quantitative de ce secteur est très difficile et donc très approximative. Dans les comptes économiques de 3 pays, l'importance de l'activité commerciale est estimée comme suit (en milliards F CFA, FM).

Tableau 152 - Evolution de la valeur ajoutée de l'économie nationale et du secteur du commerce dans les pays de l'OMVS (en milliards F CFA, FM)

	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
SENEGAL								
V.A. économie	159,7	166,2	180,1	174,3	189,7	174,1	190,8	176,2
V.A. sect. tert.	72,5	73,5	73,3	72,6	76,9	75,0	79,8	77,8
V.A. commerce	54,5	55,5	55,2	54,2	57,8	-	-	-
MAURITANIE								
V.A. économie	29,2	-	-	-	43,1	-	-	-
V.A. sect. tert.	6,3	-	-	-	7,8	-	-	-
V.A. commerce	5,6	-	-	-	5,4	-	-	-
+ transport								
MALI								
V.A. économie	80,6	83,9	92,3	116,1	-	118,9	118,9	126,4
V.A. sect. serv.	24,5	25,9	26,3	37,8	-	41,3	-	-
V.A. commerce	19,3	20,2	19,8	31,9	-	32,6	-	-

Au **SENEGAL**, comme au **MALI**, le secteur commercial représente environ 30 % de la valeur ajoutée du pays avec lequel il évolue pratiquement parallèlement. Au Sénégal, le secteur occupe à peu près la même place, du point de vue production brute, que l'ensemble du secteur primaire.

En **MAURITANIE**, les comptes économiques n'explicitent pas en détail le secteur commercial qui est confondu avec celui du transport. L'ensemble des deux activités constitue la plus grosse partie de la valeur ajoutée du secteur tertiaire, celui des autres services n'étant pas encore très développé.

Aussi sur le plan régional on ne peut estimer l'importance de l'activité commerciale. En dehors du fait que rien n'est connu du secteur commercial organisé et en tenant compte de l'absence d'autres emplois, la pratique du commerce est généralisée dans la région. Le nombre d'emplois salariés est sans doute limité à 400 - 500 pour toute la zone du projet.

2 - LE COMMERCE INTERIEUR

a/ SENEGAL

Le secteur moderne du commerce dans la région du Cap-Vert est dans les mains de quelques sociétés françaises bien organisées. Le commerce de détail libanais et sénégalais y tient une place importante mais toujours secondaire.

Le commerce intérieur dans le pays est marqué par une modification profonde de son implantation. Sous l'influence de la nationalisation du commerce agricole, qui avait pour but de faire disparaître l'économie de traite, les sociétés française de commerce se sont repliées sur Dakar et les centres urbains régionaux. Pour remplir ce vide on a créé la SONADIS (Société Nationale de Distribution) en 1969 qui a établi des points de vente dans chaque chef-lieu d'arrondissement. La société groupe l'état et des sociétés privées dont une des plus importantes est la Compagnie Sénégalaise du Sud-Est. Elle assure la distribution d'environ 850 articles.

Pour compléter ce réseau, environ 15 "sociétés de commerçants" furent créées. Elles tournent au ralenti mais approvisionnent néanmoins quelques 200 localités.

Le troisième plan constate que "les structures mises en place par le IIIe Plan n'ont permis ni de freiner la hausse des prix ni de remédier au problème de l'insuffisance des points de vente" après le retrait du commerce français de l'intérieur du pays. Il prévoit la création de "centrales d'achat" (sans spécifications) et une amélioration du financement du commerce traditionnel mais rien n'a changé jusqu'à maintenant.

Institutionnellement, le commerce agricole est étatisé mais la participation du secteur privé est largement dominante. En effet, c'est le dernier qui assure pratiquement l'évacuation de la production arachidière et de riz, desquelles l'ONCAD détient le monopole de commercialisation. Pour 3 autres produits: le mil, le niébé et le sucre, le commerce est régulé (fixation des prix à la production et à la consommation) mais la commercialisation de ces produits reste aussi largement dans les mains des commerçants privés.

Dans la Région du Fleuve, les anciennes maisons de traites opèrent un commerce de détail (Maurel et Prom, Devès et Chaumet) et continuent d'acheter la gomme arabique mais le centre de l'ancien commerce de St-Louis s'est retiré vers Dakar. L'activité commerciale est limitée pratiquement à un certain nombre d'européens, de syro-libanais et de mauritaniens qui opèrent à leur compte principalement à Saint-Louis.

En dehors des 6 - 7 concentrations urbaines de la zone, le rôle du marché local reste très important pour l'approvisionnement local des villages.

b/ MAURITANIE

L'approvisionnement d'un pays aussi étendu et difficilement accessible constitue un problème majeur. Conscient du problème de l'étatisation complète de ce secteur, le gouvernement a opté pour un système mixte comme au Sénégal. En absence d'une production locale commerciale, une société à majorité étatique (66 % du capital) la SONIMEX a été créée en 1966. Elle détient le monopole d'importation de 3 produits (sucre, riz, thé) et le monopole d'exportation de la gomme. Elle joue un rôle de plus en plus important dans le commerce comme organisme de régularisation des cours. Elle dispose de 9 succursales dans le pays dont trois dans la région du fleuve (Boghé, Kaédi, Sélibaby).

A partir de ces centres, elle vend au stade de gros, aux commerçants de détail privés qui sont sensés respecter les marges bénéficiaires officiellement fixées.

En ne tenant pas compte de la subvention d'état sur les transports du sucre et du riz (1) la société fait des bénéfices annuels de 25 millions F CFA sur un chiffre d'affaires de 3 milliards F CFA.

Si la SONIMEX domine le secteur commercial des produits de consommation de première nécessité, le reste du commerce est totalement privé. Les maisons de commerce françaises traditionnelles sont installées à Nouakchott. Elles sont en général peu spécialisées et leur activité a essentiellement pour origine l'importation. Le commerce mauritanien et libanais est très important et se retrouve à Nouakchott et dans les villes frontalières du pays, à partir desquelles est ravitaillée la brousse. Informé des possibilités des marchés traditionnels et des ressources locales il peut rivaliser avec les grandes entreprises commerciales de Nouakchott.

(1) Les prix du sucre et du riz sont fixés uniformément pour tout le territoire mauritanien. La subvention pour le transport vient du Fonds d'Intervention Conjonctuelle lui-même approvisionné par la Taxe d'Intervention Conjonctuelle, levée sur pratiquement toute importation.
 La subvention annuelle varie entre 300 - 400 millions F CFA.

Les petits commerçants sont très nombreux (1) et s'approvisionnent auprès des boutiques plus importantes sur place.

Un trait caractéristique du commerce mauritanien est le rôle réduit du marché. Sauf peut-être dans la zone du projet, les marchés ne jouent qu'un rôle limité à la cité où ils sont installés.

Jusqu'en 1971, le problème d'une intervention dans le domaine de la commercialisation de produits agricoles ne se posait pas. Il est certain qu'avec la production locale de surplus (surtout dans l'aménagement de M'Pourrié) le problème commercial devient crucial. Disposant déjà d'un circuit de commercialisation il était normal que les deux premières récoltes de riz soient achetées par la SONITEX. Si le problème judiciaire semble être mineur (car cette nouvelle activité change le caractère fondamental de la société d'importation-exportation) un problème économique se pose déjà : le prix élevé de la production locale.

c/MALI

Le secteur commercial du Mali peut être divisé en deux groupes : celui du commerce privé (hors pétrolier) et celui du commerce d'Etat.

Le commerce privé se confond pratiquement avec le secteur commercial étranger. Il comprend surtout des sociétés purement commerciales. Après la dévaluation du franc malien (1968) et les problèmes d'organisation et de gestion dans les sociétés d'état, le secteur connaît une certaine relance en fin de période.

En 1970, le secteur d'Etat représente 60 % du chiffre d'affaire global du secteur après avoir atteint 80 % de celui-ci en 1967. Il comprend essentiellement 5 entreprises dont la SONITEX est de loin la plus importante. (C.A. de plus de 10 milliards FM/an). C'est elle qui est chargée de l'approvisionnement et de la distribution des principaux produits d'importation. Elle a le monopole d'achat des 11 produits essentiels. Elle en assure non seulement les approvisionnements en gros mais aussi la distribution au stade du détail. Ceci en fait une lourde machine qui trouve des grands problèmes à concurrencer avec les petits commerçants surtout dans les régions périphériques du pays.

(1) En 1972, 1 commerçant représente environ 200 habitants.

Sa situation financière est très précaire à cause des fortes réductions des marges (les prix sont fixés par voie autoritaire sur l'ensemble du Territoire) après la dévaluation malienne pour contenir la hausse des prix. A côté du rôle commercial, la SOMIEX joue donc un rôle social très important.

Depuis lors, elle ne peut mobiliser des fonds pour le Budget d'Equiperment tâche initialement attribuée à la Société.

La deuxième société, l'Unicoop devrait regrouper les coopératives de consommation mais exerce actuellement une tâche commerciale parallèle à celle de la Somiex. L'OPAM, elle, est chargée de la distribution des céréales (mil et riz).

En ce qui concerne la commercialisation des produits agricoles, une politique plussouple semble se dégager depuis 1968. Comme au Sénégal la commercialisation des produits agricoles est étatisée mais la participation du secteur privé reste exclusif dans le domaine des transports. En plus, pour les céréales par exemple, le monopole d'achat (OPAM) n'est qu'un temporaire (voir chapitre sur l'agriculture).

3 - LE COMMERCE EXTERIEUR

L'appréciation globale du commerce extérieur des 3 pays est très difficile à effectuer. Elle souffre surtout de la sous-estimation importante de son volume, provoquée par un commerce clandestin très développé, la non-inclusion du commerce intro-UDEAO ou des achats au titre de l'aide extérieure ou de dons.

En ce qui concerne les importations on remarque dans les 3 pays une rigidité dans la structure et une progression constante, malgré des efforts de diversification de la production nationale et le développement d'une industrie de substitution.

Les exportations sont encore très peu diversifiées. Trois produits seulement forment l'essentiel de leur valeur : l'arachide, le bétail et les minerais.

Le résultat net des échanges commerciaux des 3 pays est hétérogène : au SENEGAL, le déficit augmente régulièrement et atteint 25 milliards F CFA en 1971; En MAURITANIE le surplus atteint 11 milliards F CFA en fin de période et le MALI accuse un nouveau déficit important en 1971 après l'amélioration encourageante des années précédentes.

Les échanges officiels entre les 3 pays sont limités surtout à des mouvements de transit (à travers le Sénégal) tandis que ceux avec le reste de l'Afrique sont très faibles malgré l'existence d'accords douaniers favorables.

Nous traiterons chacun de ces problèmes ci-après. Les statistiques sont mentionnées séparément dans le courant des chapitres consacrés aux différents secteurs économiques.

3.1. Les importations des pays de l'OMVS

Nous avons regroupé les chiffres officiellement publiés pour les trois pays dans le tableau (en tonnes) et (en valeur).

Au SENEGAL, les importations ont progressé fortement après 1967, date avant laquelle elles étaient pratiquement stables. Tous les groupes de produits sont en progression sauf celui des produits finis de consommation. Les produits alimentaires représentent environ le tiers de la valeur des importations (après être montées jusqu'à 60 % en 1967). Comme le MALI et la MAURITANIE, le pays doit importer entièrement ses besoins d'énergie.

La progression des importations de la MAURITANIE est provoquée par deux événements importants dans le pays : l'installation de la MIFERMA et la construction de Nouakchott. Toutefois, les statistiques sont particulièrement faussées par le non-enregistrement du trafic transit par le Sénégal.

Les importations de produits alimentaires au MALI sont relativement basses (10 - 25 %) et sont constituées essentiellement par le sucre et les céréales. La progression des importations totales est surtout influencée par les importants programmes d'infrastructure lancés pendant le premier plan quinquennal. La dévaluation de 1967 aurait dû provoquer une forte baisse des importations mais le Gouvernement, par crainte d'une augmentation du coût de la vie, n'a pas laissé monter les prix. En plus, une partie importante du commerce malien passe par des accords bilatéraux (surtout avec les pays de l'Europe de l'Est) qui n'ont pas été touchés par la dévaluation.

3.2. Les exportations des pays de l'OMVS

Malgré les efforts de diversification de la production à l'intérieur des pays, les exportations des 3 pays sont constituées essentiellement de 4 produits : l'arachide et phosphates pour le Sénégal, le bétail pour le Mali et les minerais de fer pour la Mauritanie. Nous donnons ci-après

l'évolution globale des exportations avec et sans ses produits de base (en milliards F CFA). Notons que comme pour les importations, les données statistiques souffrent des mêmes défaillances que celles des importations.

Tableau 153 - Evolution des exportations des pays de l'OMVS (en milliard F CFA, FM)

	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Valeur globale												
SENEGAL	27,9	30,7	30,7	27,	30,2	31,7	36,	33,9	37,4	31,9	42,2	34,7
MAURITANIE	-	0,4	0,7	0,4	11,3	14,2	17,	17,7	17,6	20,5	24,1	25,1
MALI	1,5	5,1	2,5	2,6	4,1	3,9	3,2	2,0	2,7	6,0	9,1	10,7
Valeur sans produit de base												
SENEGAL	-	4,3	4,6	6,0	4,5	4,4	5,8	5,2	8,0	12,3	18,8	18,8
MAURITANIE	-	0,4	2,7	0,4	0,7	1,2	1,5	2,3	2,3	3,4	3,2	4,7
MALI	1,5	4,1	2,2	2,2	4,0	2,6	2,3	3,0	4,1	4,8	4,8	8,4

Pour le SENEGAL, les exportations sont retournées à leur niveau du début des années 1960, après les hausses de 1966 et 1968, correspondant à des récoltes d'arachide abondantes. L'arachide, qui représentait en 1961 encore 83 % des exportations, ne représente que 54 % de celles-ci en 1969. Le terrain perdu dans le secteur arachidier a été comblé par une augmentation sensible de produits finis destinés à l'équipement ou à la consommation. Il s'agit surtout de matière textile, conserves de poisson et de chaussures.

De la ventilation des exportations par groupes de produits ressort aussi une progression très nette de l'exportation d'énergie (produits pétroliers), mais ceci est surtout du à l'amélioration des statistiques douanières. Il s'agit des exportations vers le Mali et la Mauritanie.

En dehors de l'exportation des minerais de fer de la MAURITANIE, le pays exporte encore 3 produits : Les produits de la pêche, la gomme et le bétail. Les envois de minerai se stabilisent autour de 9 millions T ou 20 milliards F CFA. On peut s'attendre à une nouvelle hausse à partir de 1971, année pendant laquelle la capacité de production des mines a été augmentée.

Au MALI, les exportations (exprimées en F CFA) ont quadruplées en valeur entre 1968 et 1970. La progression réelle est moins importante car la dévaluation de 50 % en 1968 a entraîné automatiquement le doublement de valeur (en FM) exportée, tandis que la qualité des statistiques

