

**LES WILAYAS DU GRAND SUD ALGERIEN :
INFRASTRUCTURES ET POTENTIALITES ECONOMIQUES
POUR LES ECHANGES SUB-SAHARIENS AVEC LA MALI ET LE NIGER**

Par

Dadamoussa Lazhar, Zoumali Ahmed
Ingénieurs des Travaux Publics
Algérie

1. Introduction

Le Sahara a été l'objet des ambitions coloniales de la France à partir des années **1880** et se voyait intégrer, sur le papier, à l'Afrique occidentale française (AOF) en **1884**, avant d'être reconnu possession française en **1890**, par une convention signée avec le Royaume-Uni.

La construction d'une série de forts servant de points d'appui aux troupes armées a permis ensuite en quelques années le contrôle presque complet de tout cet espace - seules quelques poches de résistance touareg et la Mauritanie devront attendre le début du **XX^e siècle** pour se voir soumises. Ajoutons que deux autres puissances européennes ont également colonisé le Sahara : l'Espagne, d'abord, qui avait pris pied à l'Ouest du Sahara, dans la région du Rio de Oro, dès les années **1860**, et l'Italie, engagée en Libye dans une guerre contre la Turquie qu'elle gagne en **1912**, puis, qui en **1935**, sous Mussolini, investit tout l'arrière-pays saharien jusqu'au Tchad, contestant à la France la bande d'Aouzou.

A partir des années **1950** et jusqu'en **1975**, la décolonisation aboutit au découpage du Sahara qui se trouve réparti entre plusieurs nouveaux États. Un partage qui se fait au détriment des populations sahariennes, d'où une partie des conflits qu'on a pu observer dans la région au cours des décennies suivantes.

Présentation générale de la zone d'étude

Le tronçon algérien de la Transsaharienne sur plus de 3.000 km, enregistre d'importants travaux pour la transformer en autoroute Nord-Sud, parallèlement à des extensions dans l'extrême Sud pour désenclaver plusieurs localités de l'Ahaggar, lieu de tourisme saharien.

Totalement achevée il y a plusieurs années sur l'axe Alger-Tamanrasset (Route nationale N°1), cette grande route africaine sera l'une des voies express Nord-Sud conçues pour mieux desservir les hauts plateaux et le grand Sud, pourvus jusque-là de réseaux routiers de faibles capacités.

Il s'agit dans le cadre de ces travaux de modernisation de la Transsaharienne de réaliser deux axes routiers : Silet-Timiaouine (une première tranche de 160 km) et Silet-Tin-Zaouatine sur une distance de 367 km dans la wilaya de Tamanrasset ainsi que la route qui relie Ouargla à El Minéaa sur 300km qui est à la phase de raccordement entre les deux Wilaya.

Une fois mises en service, ces deux liaisons routières sahariennes seront appelées à rendre meilleures les conditions de déplacement des populations locales tout en donnant une accélération au tourisme, un secteur-clé pour l'économie de la région.

Développer l'investissement et les échanges commerciaux dans ces régions frontalières avec le Mali et le Niger est l'objectif principal du nouveau programme destiné à conférer un rôle économique plus important à la Transsaharienne. Celle-ci a été conçue pour renforcer les échanges économiques entre les pays du Maghreb et du Sahel.

La Transsaharienne traverse outre l'Algérie (3.400 km), la Tunisie (900 km), le Mali (1.974), le Niger (1.635 km), le Tchad (900 km) et le Nigeria (1.131 km). Composée d'un axe central Nord-Sud qui s'étire d'Alger à Lagos sur environ 4.000 km, la Transsaharienne a été conçue pour desservir toute la sous-région du Maghreb et du Sahel à travers quatre branches reliant deux capitales maghrébines (Alger et Tunis) à quatre capitales sub-sahariennes à savoir Bamako, Niamey, N'Djamena et Lagos.

Un bilan établi par le Comité de liaison de la route Transsaharienne (CLRT) relève que l'Algérie a réalisé la totalité de sa section tout en contribuant au financement et la réalisation des études de la section nigérienne (230 km), le dernier tronçon qui reste à réaliser.

L'Algérie a investi plus de 200 milliards de dinars (environ 3 milliards de dollars) pour terminer et développer le tronçon de la Transsaharienne situé sur son territoire au titre des programmes 2005-2009 et 2010-2014.

Le Nigeria a achevé sa section (1.131 km) dont la moitié est aménagée en voie rapide, tout comme la Tunisie qui a achevé les travaux de bitumage de la partie restée en piste d'un tronçon de 569 km, tandis que le Mali a réalisé 1.236 km de route bitumée sur un programme prévoyant le revêtement de 1.974 km.

La section traversant le Niger a aussi été achevée sur un linéaire de 740 km entre la frontière algérienne et la ville d'Arlit (Nord), alors qu'au Tchad un petit tronçon seulement est revêtu sur les 600 km de la section de la Transsaharienne traversant ce pays, mais, aujourd'hui, se pose le problème de rendre rentable sur les plans économique et social cette infrastructure, un objectif devenu un défi majeur pour les six pays traversés par la Transsaharienne, une infrastructure pour laquelle une instance a été créée, le Comité de liaison de la Transsaharienne (CLRT), présidé par l'Algérie.

C'est ainsi que le CLRT a plaidé en faveur d'un plan d'aménagement visant les localités situées le long de la Transsaharienne en vue de résoudre le "problème" du "retard socio-économique. "La route ne suffit pas à elle seule pour améliorer la situation économique et augmenter significativement le niveau des échanges commerciaux, c'est pour cela qu'il faut créer une instance de promotion des échanges commerciaux entre les pays associés de ce projet", a recommandé M. Ayadi.

- Cartographie





Base 802562A1 (C00207) 8-01

La partie saharienne qui couvre plus de 84 % de la superficie de l'Algérie soit environ 2 millions de km², est constituée principalement de regs, d'ergs, d'oasis et de massif montagneux.

Au nord du Sahara algérien, les deux grands ergs, occidental et oriental, séparés par des plateaux rocheux tels que la région du Mزاب et bordés au sud par le plateau de Tademaït, constituent d'immenses mers de sable ponctuées d'oasis donnant parfois vie à d'importantes palmeraies. Au sud-ouest, s'étendent les ergs Iguidi et Chech, immensité de dunes sableuses linéaires largement espacées les unes des autres.

Plus au sud, au cœur du Sahara, le [massif du Hoggar](#), dont le point culminant est le plus haut sommet de l'Algérie avec 3 003 mètres au mont [Tahat](#)⁶, est constitué de roches [volcaniques](#) formant des pics, des « aiguilles volcaniques » et de Hauts-Plateaux désertiques. À l'est du Hoggar, le [Tassili n'Ajjer](#), haut plateau aride perché à plus de 1 000 mètres d'altitude, dressent des formations rocheuses fortement érodées émergeant des dunes de sables, donnant parfois au relief un aspect de paysage lunaire.

- Données géographiques et économiques

- Le grand sud de l'algerie

- L'Algérie aurait tout intérêt à se tourner vers son Sud. Des Hauts Plateaux à l'immensité désertique du Sahara, cette région est de loin la plus vaste du pays (96 % du territoire), mais elle est également la moins peuplée (35 % de la population). La rudesse du climat, la frontière géographique constituée par les plateaux, la pénurie d'infrastructures, les différences communautaires entre un Sud touareg, berbère et noir et un Nord arabe et kabyle, l'attrait de l'Algérie côtière... ont profondément marqué l'histoire nationale. Mais ce Grand Sud est également le coffre-fort algérien, essentiellement grâce aux gisements d'hydrocarbures, dont l'exploitation apporte 69,4 % des recettes de l'État et 98,6 % des rentrées en devises, selon le Fonds monétaire international (chiffres 2011).
- Cette performance déjà significative pourrait être encore plus élevée, car les potentialités minières de la région sont sous-exploitées : or et diamants dans le Hoggar, immense gisement de fer de Gara Djebilet dans la wilaya de Tindouf... Mais surtout, de formidables ressources hydriques (près de 60 000 milliards de mètres cubes d'eau) se cachent dans la nappe albiennaise, à près de 3 000 m de profondeur. Là encore, les réserves sont à peine touchées. Jusqu'en 2010, la nappe n'était sollicitée que pour l'exploitation des gisements de pétrole et de gaz. Mais depuis près d'une année, l'un des « chantiers du siècle » a été achevé : le transfert d'eau d'In Salah à Tamanrasset, sur une distance de 700 km. Coût des travaux, réalisés par un consortium sino-algérien : 3 milliards de dollars (2,3 milliards d'euros). L'intérêt de ce projet ne tient pas qu'au fait d'approvisionner en eau potable les 72 700 habitants de Tamanrasset – que le pouvoir algérien ambitionne d'élever au rang de plus grand centre urbain de la bande sahélo-saharienne -, mais aussi à la création de pôles de vie entre les deux villes. L'enjeu : fixer les populations, assurer les conditions nécessaires pour en attirer de nouvelles afin de désengorger un Nord « saturé ».
- L'importance géostratégique du Grand Sud ne repose pas uniquement sur les richesses de son sous-sol. Aux yeux de l'écrasante majorité des Algériens, il en va également de la souveraineté nationale et de l'intégrité territoriale, après que l'ancienne puissance coloniale a voulu soustraire cette région des négociations avec les indépendantistes du Front de libération nationale (FLN) avant la signature, en mars 1962, des accords d'Évian. « Nous avons fait preuve de fermeté, témoigne Rédha Malek, ancien négociateur pour le FLN, en refusant une indépendance au rabais avec une Algérie amputée de ses régions méridionales. » Cet épisode a conduit le pouvoir d'Alger à une approche jacobine de l'État, avec une attention particulière portée au Sahara algérien, frontalier de six pays (Maroc, Mauritanie, Mali, Niger, Libye, Tunisie).

- **Cohabitation conflictuelle**

- Si cette vaste étendue ne compte que neuf wilayas (préfectures) sur quarante-huit, son organisation militaire, elle, est bien plus importante. Sur les six régions militaires (RM) que couvre l'armée algérienne, trois sont basées dans le Grand Sud : Tindouf pour la IIIe RM, Ouargla et ses gisements pétroliers pour la IVe RM et Tamanrasset pour la VIe RM. Cet important déploiement était censé maintenir la cohésion sociotechnique entre les communautés, tribus et groupes religieux qui se partagent l'immense territoire. La **cohabitation entre sunnites et ibadites, Arabes et Berbères, ou encore entre Touaregs et Noirs**, est le plus souvent conflictuelle. À ce problème se sont greffées de nouvelles menaces avec les retombées de la crise libyenne, en 2011, et les risques de déflagration induits par les velléités irrédentistes touarègues chez le voisin malien.

2. Potentialités économiques

1. Introduction

Le commerce informel paraît essentiel à la survie de la région saharienne. Selon la plupart des sources, l'économie du nord Mali est dépendante de ses relations avec le sud Algérien. La frontière algéro-malienne est longue de plus de 1300 kilomètres et est fermée officiellement depuis fin janvier 2013.

Cette étude a pour objet une tentative d'évaluation du commerce informel entre l'Algérie et le Mali et son impact en termes de développement économique et de gouvernance au Nord Mali car même si la frontière a une réalité cartographique, administrative et économique, les liens familiaux et tribaux continuent, rendant cette région particulièrement propice au commerce transfrontalier.

Le commerce informel est considéré dans cette étude comme un flux de biens non reporté ou reporté de manière inadéquate par les autorités douanières du pays. Il englobe ainsi plusieurs phénomènes : le commerce de biens passant par les postes frontières pour lesquelles de fausses déclarations sont faites en termes de nature des biens ou de quantités, la contrebande de biens (i.e. lorsque les biens sont passés complètement à l'insu des autorités douanières) à travers ou hors des postes frontières. En outre, on ne traite pas des produits dont la libre circulation est illégale dans le pays (armes et drogues dans la mesure où la collecte d'informations est encore plus difficile).

Les statistiques des saisies opérées par les différents services de sécurité ne permettant d'apporter qu'une vision partielle sur ces phénomènes, nous avons cherché, tout d'abord, à identifier les produits concernés, à comprendre les circuits économiques, géographiques et sociaux qui les véhiculent et saisir la stratégie des acteurs opérant de part et d'autre des frontières.

Pour cela, des entretiens ont été menés auprès de différentes catégories de population: agents économiques, responsables administratifs et commerçants locaux exerçant le commerce du troc et le commerce libre et personnes ayant anciennement pratiqué la contrebande.

Dans un premier temps, des informations ont été recueillies auprès des acteurs institutionnels sur les modes d'approvisionnement des produits subventionnés dans la région de Tamanrasset¹. Cette première étape nous a permis d'identifier les chaînes de distribution et les quantités commercialisées en région.

Ces chiffres ont été ensuite recoupés avec les données issues des entretiens effectués avec des personnes exerçant le commerce transfrontalier formel et informel² en Algérie et au Mali pour connaître les circuits, les prix réels des produits et les marges. Les informations recueillies lors des entretiens sur la contrebande ont été confrontées aux statistiques officielles.

Cette approche a permis de comprendre assez précisément l'organisation des principaux flux transfrontaliers.

A l'analyse des statistiques officielles, il semblait qu'il y avait une énigme puisque selon les autorités algériennes, l'Algérie affichait un surplus commercial avec le Mali et selon les autorités maliennes, le Mali affichait un surplus commercial avec l'Algérie. De plus, il ne semblait exister aucune correspondance entre les flux d'exportations maliens vers l'Algérie reportées par les autorités maliennes et les flux d'importations en provenance du Mali reportées par les autorités algériennes.

Cette énigme s'explique par le fait que les statistiques officielles sont extrêmement parcellaires. On a ainsi pu estimer en utilisant la méthodologie de recoupement de différentes sources fondées sur l'estimation des volumes, produits et destinations utilisée dans différentes régions du monde (Raballand et al. 2010, Mitra et al. 2012, Ayadi et al. 2013), le chiffre d'affaires hebdomadaire du commerce au nord Mali en 2014 à environ 1,36 million USD, ce qui permet d'estimer les importations maliennes à plus de 54 millions USD annuels³. Il est à noter que ce chiffre d'affaires a baissé d'environ 2/3 depuis 2011, pic du commerce entre Mali et Algérie. Aussi, en 2011, on pouvait l'estimer à plus de 150 millions de dollars⁴ (avec 180 camions traversant la frontière par semaine). Or, les algériens déclaraient officiellement 1,02 million d'exportations et les maliens 1,89 million d'importations en 2011, soit respectivement 0,6% et 1,2% du volume de commerce informel estimé. Les marges sont environ de 20% (contre 30% en 2011).

Le commerce informel est très important en termes d'approvisionnement du nord Mali et permet aux régions du nord de bénéficier de prix plus faibles que s'ils provenaient du sud du pays et explique pourquoi le niveau de pauvreté est si faible, notamment à Kidal. Ainsi, le ratio commerce informel sur PIB régional atteint près de 50% à Kidal⁵ et est en moyenne supérieur à 20% dans le nord du pays (contre 1% à Bamako). C'est également l'une des principales activités en termes d'emplois, notamment dans l'extrême nord du pays.

La quasi-totalité des produits vendus au nord Mali sont ceux qui sont subventionnés en Algérie, à savoir les pâtes alimentaires, la farine, la semoule mais aussi les carburants (voir figure 1). Malgré la fermeture officielle de la frontière algérienne en janvier 2013, les flux de commerce informels restent importants.

¹ Cette région est quelque peu plus tournée vers le Niger que le Mali mais les pratiques de contrebande sont similaires dans tout le sud algérien.

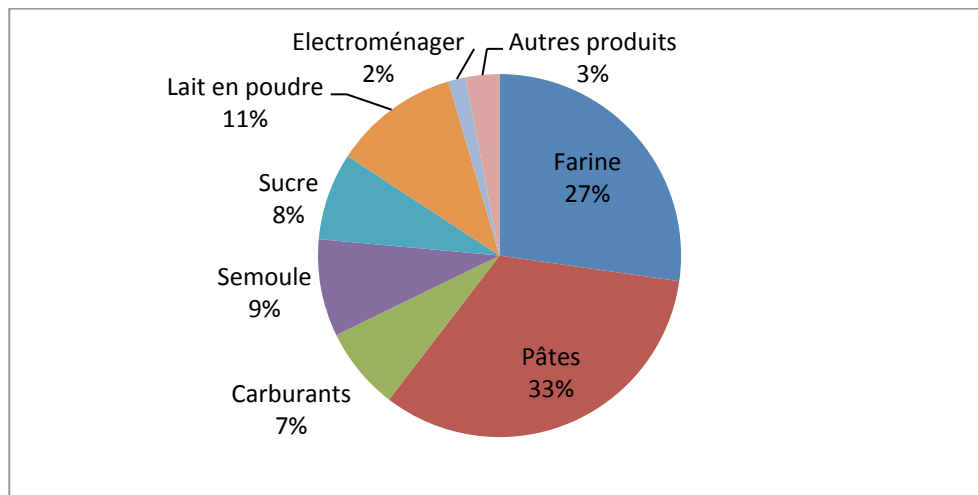
² Les commerçants interrogés ont été choisis sur des critères de crédibilité des informations données et du degré d'implication dans le commerce.

³ Les estimations sont faites sur la base de 40 semaines dans la mesure où le commerce est très faible de juillet à septembre.

⁴ Les conversions dans ce rapport sont faites sur la base de 480 FCFA pour 1 USD.

⁵ La grande majorité des commerçants basés à Kidal sont maliens (Ifoghas, Idnan, Kounta) et originaires de Kidal, mais leurs fournisseurs sont algériens. A Kidal, les têtes de réseaux sont généralement des individus jouissant de positions d'influence.

Figure 1 : La répartition des flux en provenance d'Algérie vers le Mali en 2014



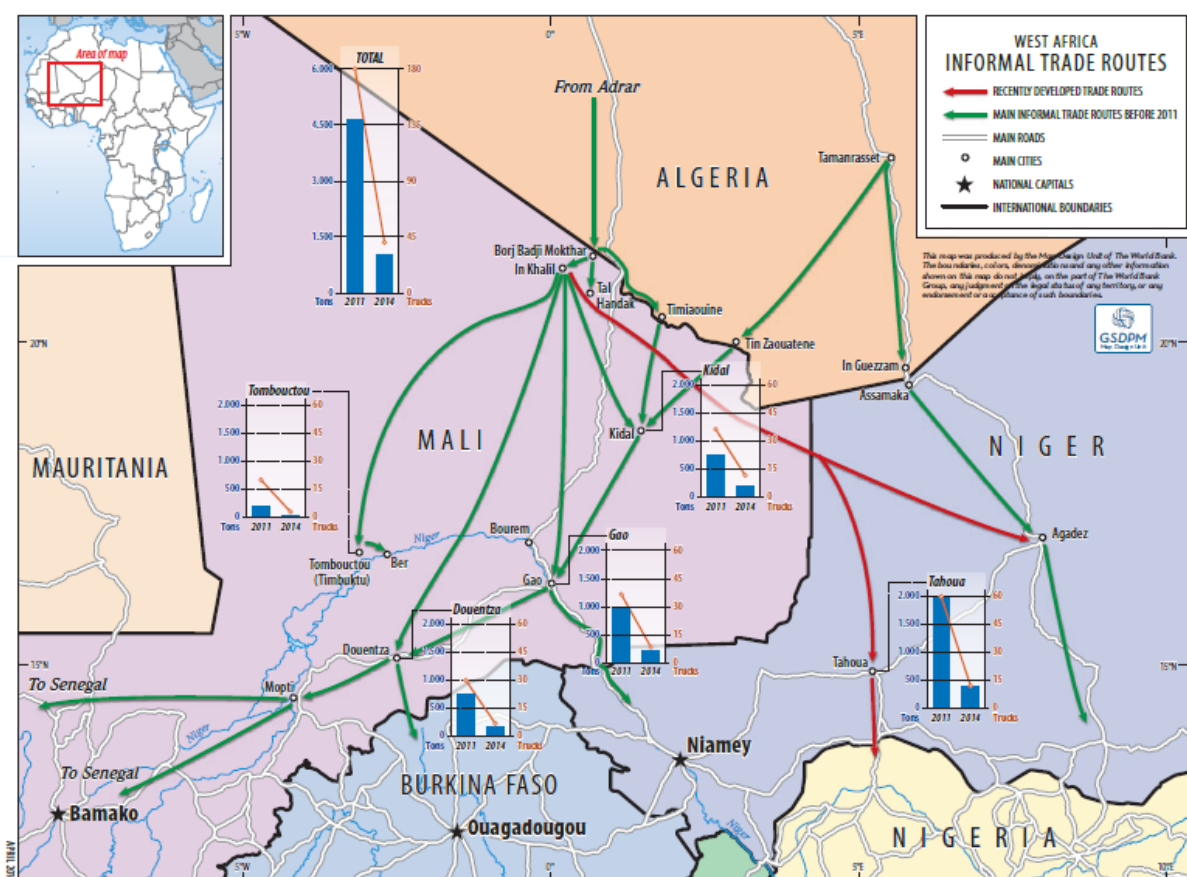
Source des données : enquêtes de Sami Bensassi ,Anne Brockmeyer Matthieu Pellerin,Gaël Raballand⁶

Les trois principaux points de passage frontaliers sont Borj Badji Mokthar , quelque peu supplanté depuis 2012 par Tinzawaten et Timiaouine (voir carte 1). A Borj Badji Mokthar, les marchandises sont stockées dans les magasins puis envoyées à bord de petits camions ou de 4X4 jusqu'à In Khalil, où elles sont rechargées au fur et à mesure dans de nouveaux camions. Le carburant n'est pas un produit comme les autres et sa contrebande est le fait d'un nombre limité de fraudeurs en raison de l'extrême fermeté des Algériens en la matière.

Les routes n'ont quasiment pas changé depuis 2011, certaines étant privilégiées par rapport à d'autres temporairement en raison de la situation sécuritaire qui prévaut. L'un des changements majeurs tient au remplacement du hub d'In Khalil au profit de Tal Handak, qualifié de « mini In Khalil », en raison de la situation sécuritaire extrêmement vive qui prévaut à In Khalil depuis le début de l'année 2013. La région de Gao est approvisionnée directement depuis Borj Badji Mokthar, via in Khalil, sans passer par la ville de Kidal.

Carte 1 : Les routes du commerce informel entre Mali et Algérie

⁶ Les auteurs voudraient remercier Mehdi Benyagoub pour son aide précieuse pour cette étude et Nancy Benjamin et Olivier Walther pour leurs commentaires.



Source : représentation des auteurs fondée sur les enquêtes.

Le commerce informel a un impact ambivalent sur le nord Mali : malgré son impact économique et social positif, **il renforce l'intégration économique du nord Mali à l'Algérie et crée ainsi des rancœurs vis-à-vis de Bamako.** En outre, de par son impact sur la corruption d'institutions comme les douanes ou l'armée, il mine la présence de l'Etat malien au Nord.

En outre, d'un point de vue national, le potentiel de recettes de ces flux est marginal (tout au plus 25 millions de dollars en période normale de trafic) et, hormis quelques rares produits, les volumes consommés sont faibles et les flux atteignant le sud du pays le sont également.

La dépendance économique vis-à-vis de l'Algérie crée une vulnérabilité extrême pour l'Etat malien au nord du pays. L'Etat malien est ainsi dans une position inconfortable car il est économiquement légitime que le nord soit largement ancré à l'Algérie mais cela renforce, par le biais de la corruption, la faiblesse de l'Etat malien. Aussi, une politique totale de répression est impossible. Néanmoins, un laisser-aller n'est pas envisageable non plus d'autant que les marges peuvent au minimum être estimées à 10-15 millions de dollars (sans parler du trafic d'armes ou de stupéfiants) et permettent aux contrebandiers de rendre la répression contre les trafics inefficace (que ce soit les douanes, l'armée ou même les autorités politiques).

Etant donné l'importance économique et politique de l'Algérie pour le nord Mali et les problèmes actuels d'instabilité, il est crucial que des discussions soient menées avec les autorités algériennes.

En outre, il est important de distinguer les différentes filières de contrebande et probablement délaissé l'aspect fiscal au profit d'un contrôle plus sécuritaire de la contrebande.

L'article est organisé comme suit : la seconde section présente le contexte réglementaire et le rôle joué par les subventions algériennes, suivi de l'analyse des statistiques officielles, ensuite est estimé

le volume du commerce informel en 2011 et en 2014 puis l'organisation des principales filières est décrite. La section suivante montre l'impact social du commerce informel mais aussi l'impact en termes de gouvernance et au niveau macroéconomique, la dernière section propose quelques pistes possibles d'amélioration.

2. La réglementation de la frontière en Algérie et la question des subventions au sud algérien

Les wilayas du sud de l'Algérie, dont Tamanrasset, bénéficient d'un double système de subvention : le système de compensation des frais de transports mis en place exclusivement pour ces régions et la subvention des prix des produits de large consommation (dite subvention à la source) applicable sur l'ensemble du territoire algérien.

Etant donné l'impact potentiel de subvention des pays limitrophes, un système de troc a été mis en place pour réguler les flux.

Enfin, en 2012, suite à la prise du pouvoir par des islamistes au nord Mali et à l'intervention militaire française subséquente, la frontière a été officiellement fermée avec le Mali en janvier 2013.

Le fonds de compensation des frais de transport en Algérie

Le système de compensation se présente sous forme de remboursement des frais de transport, induits par l'approvisionnement et la distribution des produits de large consommation au niveau des wilayas des régions du sud (Tamanrasset, Illizi, Adrar, Tindouf, Ouargla, Bechar, El Beidh, El oued, Ghardaïa, Naama). Ce programme est régi par le décret exécutif du 10 juillet 2007⁷. Le remboursement couvre à la fois les transports inter wilayas ainsi que le transport à l'intérieur de la wilaya bénéficiaire. Ce dispositif a pour objectif d'assurer l'alimentation les populations des localités éloignées en produits de large consommation.

Le système de remboursement est calculé sur la base suivante:

Montant de la compensation par opération= Distance (en km) X poids (en tonne) X 3 DA
--

Un chargement de 40 tonnes acheminé depuis Alger (distance estimée officiellement de 1945 km) donne droit à un remboursement de l'ordre de 233 400, 00 DA soit un montant supérieur au prix réel de transport qui ne dépasse pas, selon les déclarations, 180 000, 00 DA.

Le budget global alloué en 2013 à ce programme est de 979 309 333 DA (soit près de 12,5 millions de dollars) dont près du quart pour la wilaya de Tamanrasset uniquement.

L'importance des subventions à la consommation en Algérie

La subvention à la source (Liste des prix des produits subventionnés):

- **Semoule normale:** 900 da/ 25 kg
- **Semoule qualité extra:** 1000 da/ 25 kg
- **Lait:** 25 da/ litre

⁷ Décret exécutif n° 07-216 du 25 Joumada Ethania 1428 correspondant au 10 juillet 2007 complétant le décret exécutif n° 97-53 du 5 Chaoual 1417 correspondant au 12 février 1997 fixant les modalités de fonctionnement du compte d'affectation spéciale n° 302-041 intitulé « Fonds de compensation des frais de transport ».JORADP n°46,p.3.

- **Farine:** 2000 da / 100 kg (pour les boulangers), 2080 da / 100 kg pour les vendeurs détaillants, 2180 da/ 100 kg pour le consommateur
- **Sucre :** entre 90 et 95 da/ kg
- **Huile:** 600 da /50 L, 250 da/ 2L, 125 da/ 1 L
- **Ciment:** le prix du ciment n'est pas défini mais les marges de bénéfices sont fixées à 40 da/25 kg pour les grossistes et 80 da/25 kg pour les détaillants.

La dotation en produits subventionnés n'est pas basée sur une étude des besoins réels de consommation. La direction du commerce, contrairement à la société NAFTAL, ne détient pas un contrôle sur la distribution de ces produits. Elle n'intervient que pour suivre la procédure de remboursement des frais de transport et vérifier la régularité des informations figurant sur les demandes. Chaque commerçant grossiste légalement enregistré et non inscrit sur le fichier des fraudeurs peut prétendre à ce remboursement quel que soit le nombre des opérations et la quantité des produits acheminés. Ce règlement se fait annuellement à hauteur du budget alloué et dans le cas d'insuffisance des crédits, les montants non remboursés sont reconduits sur l'année suivante. Ce procédé a généré jusqu'en 2013, une dette cumulée de plus de 1, 8 milliards de dinars que la direction du commerce éponge graduellement à partir du fond de compensation (près de 25 millions de dollars)⁸.

Le carburant est un produit largement subventionné en Algérie, la valeur de l'essence normale étant de 21,20 da/L (soit 27 cents); le super 23 da/L (29 cents) et le gasoil 13,70da/L (17 cents) et cela sur l'ensemble du territoire. Le prix de vente au Niger varie entre 78 cents et 1,3 dollar ; le prix du gasoil varie entre 65 cents et 1,1 dollar.

Les localités frontalières sont soumises à une forme de régulation de l'approvisionnement. Cette régulation consiste à la limitation, pour chaque opérateur identifié, des quantités de produits subventionnés à commercialiser au niveau de ces régions. Mais ce dispositif ne limite pas le nombre de commerçants pouvant souscrire à cette activité et ne fixe pas, par conséquent, de seuils limites aux dotations des zones frontalières.

La liste comprenant les noms des commerçants, leur identifiant fiscal et les quantités autorisées par produit est transmise par la direction du commerce aux services des douanes qui sont chargés de délivrer sur demande les titres de passage en douane. Le dispositif permet de faciliter le contrôle des mouvements des produits subventionnés et de disposer de chiffres des dotations annuelles de ces régions. La semoule, la farine et les pâtes sont les produits de consommation les plus subventionnés avec plus de 2000 tonnes pour Tinzawaten et In Guezzam et 4000 tonnes de ciment pour les deux localités.

L'examen des listes des commerçants autorisés à l'approvisionnement des localités frontalières révèle également le contrôle des deux filières (denrées alimentaires et matériaux de construction) par certaines tribus. A Tinzawaten, un groupe représente 7 sur les 42 opérateurs autorisés à l'approvisionnement de cette localité en matériaux de construction (16% de l'activité) et 6 sur les 67 autorisés pour l'approvisionnement des denrées alimentaires (à peu près 8% de l'activité). Nous trouvons également quelques membres de cette famille dans le commerce du troc.

⁸ Un projet est cependant à l'étude pour rationaliser le dispositif et limiter ces remboursements à hauteur des budgets annuels disponibles mais sa mise en application semble délicate. Le système de compensation des frais de transport comme le système de subvention des prix sont considérés comme des droits acquis dont la remise en question peut provoquer une forte réaction sociale.

Le contrôle des frontières du côté algérien

Les frontières qui séparent l'Algérie et le Mali sont aussi longues que celles avec le Maroc (1 376 km). La surveillance de la frontière sud de l'Algérie est d'autant plus difficile que la densité de la population est très faible, surtout dans l'extrême Sud. Avec le Niger, les frontières sont longues de 956 km. Ces frontières couvrent une région saharienne traversée par les pistes empruntées par les commerçants.

Le conflit qui prévaut au nord du Mali depuis janvier 2012 a bouleversé les équilibres commerciaux entre l'Algérie et le Mali. L'Algérie a fermé officiellement sa frontière sud en janvier 2013 pour se prémunir d'incursions d'islamistes qui auraient fui le Mali après l'intervention militaire française. En outre, par décision du conseil des ministres du 14 juillet 2013, des mesures ont été prises pour limiter la contrebande de carburants aux frontières étant donné son ampleur dans tout le pays. En plus des dispositions d'ordre opérationnel, les mesures adoptées, toujours en vigueur, ont pour but de contrôler la distribution de carburant aux niveaux des stations essence par les actions suivantes:

- Contrôle par les services de police de toutes les stations essence y compris celles à l'intérieur du pays;
- Mise en place d'un système de signalement pour identifier les véhicules suspects procédant à des passages répétés ;
- Rationalisation et contrôle des dotations des Fellahs (agriculteurs) en carburant;
- Interdiction de dotation au niveau des stations essence des personnes munies de jerricans, bidons ou autres récipients.

La sous-région a des accords en matière de gestion des frontières notamment par la création d'un comité bilatéral frontalier algéro-nigérien et la commission mixte de sécurité algéro-malienne. L'application des résolutions de l'OUA a permis la conclusion, sans difficulté majeure, des accords de bornage des frontières avec le Niger le 5 janvier 1983⁹, avec le Mali le 8 mai 1983¹⁰. La commission mixte de sécurité algéro-malienne est un organe administratif et exécutif créé par l'Algérie et le Mali pour prendre en charge les différents aspects de la coopération en matière de sécurité dans les régions frontalières mais qui semble ne se réunir qu'une fois tous les 3 ans et est donc virtuellement inexistante.¹¹

Mais cette coopération supranationale est complétée par un renforcement du côté algérien du dispositif juridique et opérationnel. La stratégie de sécurité adoptée repose essentiellement sur le contrôle et la surveillance du territoire. La gendarmerie dispose pour accomplir ces missions, à la fois militaire et de police, de plus 120 000 gendarmes (niveau national) avec la création en 2010 de 299

⁹ Décret n° 83-379 du 28 Mai 1983 portant ratification de la convention relative au bornage de la frontière d'Etat entre la République algérienne démocratique et populaire et la République du Niger signée à Alger le 5 janvier 1983 (JO N° 54 du 27 Décembre 1983, Page 3125).

¹⁰ Décret n° 83-380 du 28 Mai 1983 portant ratification de la convention relative au bornage de la frontière d'Etat entre la République algérienne démocratique et populaire et la République du Mali, faite à Alger le 8 mai 1983 (JO N° 23 du 04 Juin 1983, Page 1043).

¹¹ Décret n° 83-400 du 18 Juin 1983 portant ratification de la convention d'assistance administrative mutuelle en matière douanière entre la République algérienne démocratique et populaire et la République du Mali, signée à Bamako le 4 décembre 1981 (JO N° 26 du 21 Juin 1983, Page 1142).

nouvelles brigades, 11 cellules de recherche, 48 cellules de police technique et le maintien du niveau de recrutement annuel. La participation de la gendarmerie nationale à la surveillance et au contrôle des frontières porte sur les frontières terrestres par le biais des brigades de gardes-frontières.

La douane algérienne a connu dans le cadre de son programme de modernisation (2007-2010) une large opération de recrutement avec un effectif de plus de 20 000 douaniers en 2012 et un maintien d'un niveau de recrutement pour les besoins de surveillance dans les régions du sud. Ce dispositif est renforcé par l'installation des postes des frontières terrestres pour le contrôle du passage des voyageurs et des marchandises¹² avec 26 postes de douane répartis sur l'ensemble des frontières (8 postes au niveau des frontières Est, 14 bureaux au niveau des frontières Sud et 4 bureaux au niveau des frontières Ouest ainsi que des postes de surveillance chargés exclusivement de la surveillance des zones frontalières). Un autre projet vise à assurer dans les prochaines années le contrôle, par satellite, des frontières terrestres. L'utilisation de cette technologie se fera à titre expérimental, dans le suivi des déplacements des véhicules des brigades de la douane.

Ces mesures sont soutenues sur le plan juridique par l'adoption d'une loi spécifique sur la lutte contre la contrebande renforçant les sanctions contre toutes les formes de contrebande¹³. Si ces sanctions sont justifiées contre les formes graves de contrebande (armes, stupéfiants, etc.), elles restent toutefois disproportionnées pour les trafics des produits de consommation destinés au ravitaillement des localités sahariennes enclavées. Les peines applicables sont de 10 à 20 ans de prison et une amende égale à 10 fois la valeur cumulée des marchandises et du moyen de transport et leur confiscation (article 12). Cette politique de répression qui se veut à l'origine dissuasive participe au renversement du rapport gain/risque et l'orientation des fraudeurs à des formes plus rentables de trafic.

Les postes de Timiaouine et de Bordj Badj Mokhtar sont frontaliers avec le Mali uniquement. Le Officiellement, le commerce de troc est en perte de vitesse depuis 2011, passant de 3,4 millions de dollars USD en 2011 à 3,1 millions à 700 000 USD en 2013.

La réglementation par le troc et du contrôle des changes

Plusieurs accords commerciaux ont été signés entre l'Algérie et le Mali¹⁴ et entre l'Algérie et le Niger¹⁵. La suspension en Algérie du régime de transit international terrestre depuis le début des années 90, marque la fin de l'approvisionnement du Mali et du Niger par les ports algériens.

¹² Décision du 22 Octobre 2005 relative aux postes de douane frontaliers terrestres (JO N° 25 du 19 Avril 2006, Page 26).

¹³ Ordonnance n° 05-06 du 23 Août 2005 relative à la lutte contre la contrebande (JO N° 59 du 28 Août 2005, Page 3).

¹⁴ Ordonnance n° 75-71 du 12 Novembre 1975 portant ratification de la convention relative aux transports routiers de marchandises, à titre onéreux, entre la République algérienne démocratique et populaire et la République du Mali, signée à Bamako le 30 juin 1975 (JO N° 99 du 12 Décembre 1975, Page 1056). Décret n° 83-341 du 21 mai 1983 portant ratification de la convention commerciale et tarifaire entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République du Mali, faite à Bamako le 4 décembre 1981 (JO N° 21 du 24 Mai 1983, Page 977), Décret Présidentiel n° 01-80 du 29 mars 2001 Portant ratification de l'accord commercial et tarifaire entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République du Mali, signé à Bamako le 11 juillet 1996 (JO N° 20 du 08 avril 2001, Page 3).

¹⁵ Décret n° 65-121 du 23 Avril 1965 portant ratification de l'accord sur les échanges commerciaux entre le gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le gouvernement de la République du Niger, signé à Alger le 3 juin 1964 (JO N° 43 du 21 Mai 1965, Page 534). Ordonnance n° 76-37 du 20 Avril 1976 Portant

L'intervention institutionnelle est essentiellement basée sur la sécurisation des frontières, la régulation et le contrôle du commerce de troc qui demeure opérationnel (exclusivement avec le Niger) malgré la fermeture des frontières par l'Etat algérien en 2013. A titre exceptionnel, les autorités algériennes procèdent, deux fois par mois, à l'ouverture des frontières pour le ravitaillement des populations locales par les échanges du troc.

L'inconvertibilité du dinar algérien instauré peu après l'indépendance a contraint les opérateurs à commercer sous forme de troc : la somme dégagée sur la vente d'un produit permet l'achat d'un autre. Des filières fonctionnant par groupes de produits se sont ainsi constituées : dattes-produits agricoles, sel-bétail, matériaux de construction-produits de l'industrie nigériane, etc (Grégoire 1998)

Le commerce de troc est institué par une réglementation algérienne unilatérale¹⁶. Il s'agit d'un dispositif mis en place par les autorités algériennes (ministère du commerce) pour tenter de « normaliser » une pratique « légitime » par son ancienneté datant de bien avant la période coloniale et la constitution de l'Etat algérien.

L'arrêté de 1994, principal texte qui régit le commerce de troc, souligne dans ces deux premiers articles le caractère exceptionnel du commerce de troc¹⁷. Ce dispositif limite le cadre instituant le marché du troc tout en accordant un large pouvoir de gestion et de contrôle aux autorités administratives locales. Selon ce même dispositif, un équilibre entre les valeurs des importations et des exportations effectués dans le cadre du troc doit être impérativement observé ; le produit de la vente des marchandises maliennes et nigériennes ne peut être affecté qu'à l'achat des marchandises algériennes figurant dans la liste et le montant de produits achetés en vue de l'exportation ne doit pas être supérieur à celui déclaré à l'entrée (article 8).L'arrêté de 1994 fixe la

ratification de la convention commerciale et tarifaire relative à l'accord à long terme entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République du Niger, signée à Alger, le 19 février 1976 (JO N° 40 du 18 Mai 1976, Page 512). Décret Présidentiel n° 2000-422 du 17 Décembre 2000 Portant ratification de l'Accord commercial entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République du Niger, signé à Alger le 16 mars 1998 (JO N° 78 du 20 Décembre 2000, Page 12). Décret Présidentiel n° 2000-423 du 17 Décembre 2000 portant ratification de l'Accord entre le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire et le Gouvernement de la République du Niger relatif aux transports routiers internationaux de marchandises, de voyageurs et de transit, signé à Alger la 16 mars 1998 (JO N° 78 du 20 Décembre 2000, Page 14).

¹⁶ Article 128 de la loi de finance pour 1994 et l'arrêté Arrêté inter. du 14 Décembre 1994 Fixant les modalités d'exercice du commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali (JO N° 7 du 15 Février 1995, Page 30) abrogeant l'Arrêté du 05 Avril 1991 fixant les conditions et modalités d'importation et d'exportation de marchandises dans le cadre du commerce de troc frontalier avec le Mali (JO N° 29 du 12 Juin 1991, Page 914) et Arrêté du 05 Avril 1991 fixant les conditions et modalités d'importation et d'exportation de marchandises dans le cadre du commerce de troc frontalier avec le Niger (JO N° 29 du 12 Juin 1991, Page 915). A cette réglementation s'ajoute aussi plusieurs arrêtés réglementant de la foire de l'Assehar à Tamanrasset. Selon un responsable du ministère de commerce, l'Algérie a convié la partie malienne et la partie nigérienne à conclure un accord international entre les trois états ; une forme juridique plus adaptée pour réguler des échanges commerciaux transfrontaliers. Cette proposition n'a pas été acceptée par les deux pays, intégrées dans le CEDEAO et qui ne peuvent, à cause de ce statut, procéder unilatéralement à des accords commerciaux préférentiels en dehors de cet espace économique.

¹⁷ « Le commerce du troc revêt un caractère exceptionnel et est destiné à faciliter l'approvisionnement des seules populations qui résident dans les wilayas d'Adrar, d'Illizi, de Tamaneghasset et de Tindouf » article 2 de l'Arrêté inter. du 14 Décembre 1994 fixant les modalités d'exercice du commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali modifié par Arrêté inter. du 12 Avril 1999 (JO N° 35 du 19 Mai 1999, Page 13).

liste des marchandises admises dans le cadre du troc en suspension des droits et taxes et son espace géographique fixé aux limites territoriales des wilayas d'Adrar, de Tamanrasset et d'Illizi et étendu à la wilaya de Tindouf par arrêté de 1999¹⁸. Les produits algériens autorisés pour le troc sont : dattes communes ; dattes frezza, à l'exclusion des autres variétés de dattes de Degletnour ; sel domestique ; objets domestiques en plastique, en aluminium, en fonte, en fer, en acier ; couvertures ; artisanat local à l'exclusion des tapis de laine. Les produits autorisés en provenance du Mali et du Niger sont : le cheptel vif ; henné ; thé vert ; épices ; tissu turban ; tissu tarri ; mil ; beurre rance de consommation locale ; légumes secs ; riz ; mangue. Il est à noter que depuis la fermeture des frontières, seules les dattes sèches sont autorisées à l'exportation.

L'arrêté de 1994 exige pour l'octroi de l'autorisation d'exercer le commerce du troc que la personne physique ou morale soit immatriculée au registre de commerce algérien en qualité de grossiste et qu'elle dispose d'infrastructure de stockage et de moyens de transports de marchandises en propriété ou en location (article 4), une formalité non exigée dans les réglementations précédentes de 1991. Cette mesure a créé un monopole des commerçants algériens sur le commerce transfrontalier de gros obligeant les Maliens et les Nigériens à passer par ces intermédiaires (Scheele, 2011).

Les procédures relatives au commerce de troc sont très largement décentralisées. Le wali (préfet) dispose conformément à cet arrêté d'un grand pouvoir d'appréciation, en fonction de la situation locale, des quantités des marchandises admises à l'importation (article 3 paragraphe 2). Il fixe annuellement la liste des grossistes chargés de réaliser les opérations de troc frontalier (article 5) et peut également décider des retraits de ces autorisations aux commerçants opérant pour un tiers, ou transgressant la législation commerciale, douanière ou fiscale en vigueur ou n'ayant pas réalisé d'opérations d'importations ou d'exportation durant l'année (article 6). Les services locaux du commerce, de douane et des impôts sont chargés d'arrêter les fourchettes de prix et d'évaluer périodiquement les conditions de réalisation de l'activité (article 12). A l'occasion de la journée mondiale des douanes du 26 janvier 2012, un séminaire a été organisé à Tamanrasset par la Direction Générale des Douanes et le ministère du commerce auquel les représentants locaux ont été conviés pour examiner le dispositif du troc, jugé flou et inadapté selon les populations locales.

Afin d'assurer le respect de l'équilibre des échanges, les services des douanes disposent d'une fiche de suivi des opérations effectuées par chaque commerçant et s'assure à travers ce contrôle individualisé du respect de la réglementation en vigueur. A la fin de l'année, chaque opérateur qui n'a pas respecté cet équilibre de paiement est convié à procéder, lors de l'année suivante, à des opérations commerciales pour redresser l'écart sous peine de suspension.

3. Les faiblesses et déséquilibres du commerce officiel

Les flux de commerce enregistrés entre les deux pays sont extrêmement faibles ce qui indique soit peu de commerce soit beaucoup d'informel.

¹⁸ Arrêté inter. du 12 Avril 1999 Modifiant et complétant l'arrêté interministériel du 10 Rajab 1415 correspondant au 14 décembre 1994, fixant les modalités d'exercice du commerce de troc frontalier avec le Niger et le Mali (JO N° 35 du 19 Mai 1999, Page 13).

Pourtant, le commerce de troc est passé de l'année 2000 à l'année 2010 de 1,46 million de dollars USD à plus de 6 millions de dollars USD à l'importation et de 742 000 dollars à plus de 5 millions de dollars USD à l'exportation d'après les autorités algériennes (pour le Niger et le Mali).

D'après COMTRADE, les chiffres diffèrent. Les données de commerce entre l'Algérie et le Mali disponibles sont donc fluctuantes et peu fiables. Ainsi, les valeurs des transactions enregistrées par les deux pays sont très différentes : les autorités maliennes enregistrent des importations pour une valeur de plus de 1,89 millions de dollars en 2011, les autorités algériennes n'enregistrent une valeur que de 1,02 million de dollars pour la même année. De même, les autorités maliennes enregistrent des exportations pour une valeur de plus de 11,5 millions de dollars en 2011, les autorités algériennes n'enregistrent une valeur que de 0,10 million dollars d'importations pour la même année.

Si les autorités maliennes enregistrent l'entrée de 13 types de biens différents en 2007, les autorités algériennes enregistrent la sortie de 141 types de biens différents pour la même année. (Voir Tableau 1). Si on s'intéresse maintenant aux exportations maliennes en direction de l'Algérie, on remarque les faibles flux de commerce enregistrés existants. L'année 2011 s'avère exceptionnelle avec 42 types d'exportations enregistrés côté malien et seulement 4 importations en provenance du mali enregistrés côté algérien.

Pour les flux où ils existent une correspondance entre les biens reportés par les autorités algériennes à l'exportation et maliennes à l'importation de larges disparités peuvent exister (voir annexe3). Les dates représentent par exemple le plus gros volume d'affaires avec une valeur importée en 2011 de plus 947 000 USD soit environ 9 fois la valeur à l'exportation (107 840 USD). Cependant c'est au niveau de l'eau minérale et des équipements nécessaires à la purification de l'eau que l'on trouve les plus grands écarts de commerce en 2011. L'écart de commerce correspond à plus de 120 fois la valeur à l'importation pour ce qui est de l'eau minérale et 880 fois la valeur à l'importation pour le matériel de purification¹⁹.

Enfin, nous sommes intéressés aux biens les plus souvent exportés de l'Algérie vers le Mali. Selon les autorités algériennes les biens les plus souvent exportés sont les aiguilles médicales et autres matières organiques (HS6 294200) suivis des machines d'épuration d'eau, du sel et des graisses végétales (HS 151590 et 151790) présents 5 années sur 6. Pour les autorités maliennes, les biens les plus souvent importés sont les dattes et les pneumatiques présents 5 années sur 6.

Les exportations maliennes selon les autorités maliennes semblent être dominées par l'exportation de fruits, goyave et mangue (plus haute valeur à l'exportation entre 2007 et 2012 avec une valeur de plus 2 millions de USD en 2011, cette exportation est présente 3 années consécutivement), et de moutons vivants (HS 10410) (seule exportation malienne présente sur 5 années parmi les 6 étudiées). Les autorités algériennes reportent quant à elle le coton (HS 520100) comme principal exportation malien sur la période étudiée avec une valeur de 2,5 millions de dollars en 2012.

Dans les statistiques officielles le commerce de carburant n'apparaît que de manière parcellaire et dans des valeurs faibles. Les Algériens déclarent exporter de l'essence (HS code 271000) en 2007 et

¹⁹ Ces flux pourraient correspondre au contenu d'une aide humanitaire octroyée par l'Algérie au Mali en 2011 dans les domaines de l'eau, et de la santé (la même année on trouve un écart pour des aiguilles de seringue de 1042% de la valeur importée) et spécialement destinée aux régions Nord du Mali (El Watan, 29/04/2011).

2010 pour des valeurs respectivement de 14238 USD et 7105 USD. Les maliens déclarent importer de l'essence en 2011 (HS code 271000) pour une valeur de 19064 USD, et du gaz (HS code 271129) en 2008 pour une valeur 623 USD. Aucune exportation de cigarettes en provenance d'Algérie n'est enregistrée.

1. La réalité : la contrebande, une normalité du Nord

Malgré la fermeture des frontières, la contrebande continue entre l'Algérie et le Mali (même si les volumes ont fortement baissé depuis 2011). Ceci peut s'expliquer car économiquement l'intégration du nord Mali à l'Algérie est économiquement rationnelle.

Une intégration économique du nord Mali à l'Algérie

Economiquement, même sans tenir compte des subventions algériennes de transport et sur les produits, il est légitime que Kidal, voire Gao soient tournés vers l'Algérie car les temps de transport sont de 7 à 8 jours d'Alger contre au minimum 17 jours par Dakar ou la voie sud (voir tableau XX) étant donné la qualité des infrastructures en Algérie.

Tableau 1 : Comparaison des distances et des temps moyens de transport pour Kidal, Gao et Bamako et Alger, Dakar, Abidjan et Tema

	Kidal	Gao	Bamako
distance (en kms)			
Alger	2297	2597	4193
Dakar	2950	2650	1400
Abidjan	2400	2050	1150
Tema	2250	1900	2000
	Kidal	Gao	Bamako
(temps moyen de transport, en jours)			
Alger	7	8	20
Dakar	18	17	13
Abidjan	23	22	19
Tema	24	23	22

Source : Comité de liaison de la route Transsaharienne (2009).

En outre, le transport maritime est bien plus faible pour les ports maghrébins que pour les ports d'Afrique de l'Ouest : il existe un rapport inférieur de 2 à 3 en moyenne, ce qui explique le prix de transport total en provenance d'Europe soit bien moins onéreux pour le nord Mali d'Alger que du golfe de Guinée.

Une estimation du volume de commerce informel

Le nord du Mali vit largement du commerce informel, qualifié de contrebande mais largement toléré pour l'ensemble des produits exception faite du carburant et des produits de trafic (armes, drogues...). Le seul commerce autorisé entre l'Algérie et le Mali est celui des dattes, tous les autres étant qualifiés de contrebande. Si la quasi-totalité des produits consommés au nord du Mali viennent de l'Algérie, surtout pour la région de Kidal, des produits viennent également de la Mauritanie pour la région de Tombouctou (le sucre ou les tapis) et du Niger (essence de contrebande). Une partie non

négligeable des produits de contrebande est acheminée jusqu'à Bamako, notamment la farine, les pâtes, l'huile ou l'électroménager.

On estime dans cette section le chiffre d'affaires annuel du commerce informel (avec une focalisation sur les flux entrant au Mali). L'estimation des volumes (et des profits) comporte nécessairement une marge d'erreur du fait de l'absence de données de base disponibles.

Méthodologiquement, le calcul s'appuie sur les déclarations d'une dizaine de commerçants et douaniers interrogés sur le nombre de véhicules traversant la frontière par semaine en 2011 et 2014, leur destination et les prix de vente dans les différentes villes. Des moyennes ont ensuite été calculées (en donnant plus de poids aux interlocuteurs jugés les plus fiables, les plus impliqués dans le commerce). Tiré des entretiens sur les modes de transport, des hypothèses ont été faites sur les tonnages unitaires et les surcharges. On a ainsi pu calculer des chiffres d'affaires par produit/ville par semaine et par an.

D'après les entretiens, 180 camions par semaine « en temps normal », c'est-à-dire pour l'année 2011, étaient considérés traverser la frontière algéro-malienne. La répartition des flux commerciaux selon les villes desservies et la catégorie des camions utilisés était la suivante : Tombouctou : 20 camions (10 t uniquement) ; Kidal: 35 camions (20 t à 70%) ; Gao: 35 camions (20 t à 70%) ; Bamako: 30 camions (20 t principalement) ; Niger et Nigeria : 60 camions (40 t à 80%) 1920 ;

La répartition par biens est la suivante : 35 camions de farine, 30 camions de pâtes, 25 camions de semoule, 20 camions d'autres produits de première nécessité (huile, boissons, sucre, lait en poudre...), 30 camions d'essence, 30 camions de dattes, 5 camions d'électroménager et 5 camions d'autres produits.

Etant donné les volumes unitaires, les marchandises commercées entre l'Algérie et le Mali représentaient un volume hebdomadaire de 4640 tonnes : 750 tonnes pour la région de Kidal, 930 tonnes pour la région de Gao, 200 tonnes pour la région de Tombouctou, 770 tonnes pour Bamako et 1990 tonnes destinés au Niger et au Nigeria. Il convient d'ajouter 25% en moyenne en raison de la surcharge des camions, un camion de 10 tonnes va transporter jusqu'à 13 tonnes (le tableau 5 donne le détail des prix et quantités par biens et villes avec une dernière colonne sur le total en tonnes par produit.

En 2011, on pouvait estimer le commerce informel total à plus de 150 millions de dollars. Or, on peut ainsi estimer le chiffre d'affaires hebdomadaire du commerce au nord Mali en 2014 à 654.657.000 FCFA, soit environ 1,36 million USD, ce qui permet d'estimer les importations maliennes à plus de 54 millions USD annuels (voir détail du calcul en encadré 1). Ce chiffre d'affaires a baissé d'environ 2/3 depuis 2011, pic du commerce entre Mali et Algérie.

Les statistiques officielles semblent ainsi totalement inadéquates puisque les Algériens déclaraient officiellement 1,02 million d'exportations et les Maliens 1,89 million d'importations en 2011, soit respectivement 0,6% et 1,2% du volume de commerce informel estimé.

L'érosion des flux depuis 2011

Le marché de la contrebande a été considérablement bouleversé depuis 2012 et la rébellion au nord du Mali. Le commerce informel au nord du Mali subit une triple crise : une baisse de la demande consécutive aux flux de réfugiés et de déplacés depuis début 2012, une baisse de l'offre en raison de la migration de commerçants réfugiés en Mauritanie, au Niger ou déplacés à Bamako, une

insécurité grandissante sur les axes commerçants qui découragent certains commerçants restés au nord du Mali, une fermeture de la frontière algérienne qui a réduit drastiquement les volumes commerciaux depuis début 2013. Certains produits ne sont aujourd'hui commercialisés qu'à très faible volume, à commencer par le gasoil et l'essence, objet d'un vigoureux contrôle des services de sécurité algériens, causant une inflation de 100% sur le gasoil et de 50% sur l'essence depuis 2011. Il en est de même de la semoule dont les pénuries dans les trois régions du nord ont causé des inflations de 75% à Gao et Kidal, et de 230% à Tombouctou. La fermeture de la frontière algérienne a eu pour conséquence directe de détourner l'ensemble des camions de dattes, seul produit autorisé à l'exportation en Algérie, vers la frontière nigérienne.

En ce début d'année 2014, les flux commerciaux sont sans commune mesure avec ceux enregistrés en tant de paix. On estime la baisse du chiffre d'affaires à 65% (pour un détail, voir encadré 1). La fermeture de la frontière algérienne a provoqué une augmentation substantielle des prix qui ne se traduit pas nécessairement par une augmentation des marges de la part des commerçants du nord Mali, l'inflation enregistrée étant la répercussion d'une baisse de l'offre et surtout d'une augmentation des prix à la frontière algérienne. La principale conséquence commerciale de cet état de fait est de réduire les débouchés commerciaux des produits du nord du Mali et donc de réduire la dimension transitaire de cette zone.

Certains produits ne s'avèrent plus compétitifs à Bamako, à l'instar du lait en poudre, aujourd'hui moins chers à Bamako (35 500 FCFA le carton) qu'à Tombouctou (50 000 FCFA). D'autres produits qui ont connu une inflation importante au nord, ont vu leur prix stagner à Bamako voire même baisser. La tonne de farine vaut aujourd'hui 450 000 FCFA à Bamako alors qu'elle a connu une inflation de 30% dans les trois régions du nord depuis 2011. La tonne de sucre s'échange à 500 000 FCFA alors qu'elle s'est appréciée de 25% dans les trois régions du nord. La diversification des approvisionnements au sud du Mali pousse à la stabilité tendancielle des prix et bloque la commercialisation des produits issus de la contrebande algérienne. Les produits qui continuent à affluer en modestes quantités au nord comme au sud sont principalement la farine, les pâtes, le sucre et d'autres produits (huile, électroménager...).

2. L'organisation des filières de contrebande

Le *modus operandi* est différent selon le type de trafic considéré. Pour ce qui est de la contrebande de denrée de base ou de biens de consommation courante, elle se fait par camion de jour aux vu et aux sus de tous, à l'exception du carburant qui nécessite davantage de précaution de la part des contrebandiers en raison de la fermeté des autorités algériennes à l'égard de ce produit.

Entre 15 et 20% des marchandises terminent au sud de Gao, à Douentza, Mopti et dans la partie sud du Mali. Une partie importante de la farine importée d'Algérie alimente les boulangeries de Bamako, de Niamey, de Tahoua, d'Agadez et du nord du Nigeria. La majorité des pâtes importées est destinée au marché nigérian, tout comme la majorité des dattes importées au Mali est destinée in fine au sud du Mali vers le Sénégal ou la Guinée. L'ensemble des marchandises poursuivent leur route au minimum jusqu'à Mopti et Douentza. Certains produits, comme les pâtes, la farine, la semoule de blé, l'électroménager sont même acheminés jusqu'à Bamako. Ce n'est toutefois pas le cas du carburant qui s'arrête à Douentza et va parfois en contrebande au Burkina Faso. L'existence d'une route reliant In Khalil à Tahoua et Agadez peut étonner étant donné qu'In Guezzam, à la frontière algéro-nigérienne, est un nœud commercial permettant d'approvisionner plus directement le nord du Niger depuis l'Algérie. Il s'avère que si la route In Khalil-Taouha/Agadez est plus longue et

plus coûteuse que la route nigérienne via In Guezzam et Assamaka, les marchandises sont plus aisées à sortir frauduleusement du côté malien.

La structuration des réseaux diffère selon les filières. Dans le domaine des produits alimentaires, les réseaux sont largement familiaux en vertu de l'existence de relations de parenté de part et d'autres de la frontière. Cela est un gage de confiance dans les transactions commerciales et cela se traduit par un mode de paiement hawala²⁰.

Pour les cigarettes, les stupéfiants et le carburant, la situation est différente. Le paiement se fait en argent liquide ou par virement (pour les cigarettes) et le recrutement au sein des filières se fait sur des bases individuelles, même si les têtes de filières au Mali et en Algérie ont parfois des liens de parenté.

Les principaux produits exportés d'Algérie au Mali sont les produits alimentaires (dates, farine, pâtes alimentaires/semoule, lait en poudre) et l'essence. Viennent ensuite des biens de consommation (électroménager...). Ces produits représentent un volume d'exportation supérieur aux importations maliennes, qui sont constituées principalement des produits d'élevage (moutons et chameaux) et des bazins (boubou traditionnels), produits auxquels il convient d'ajouter le thé vert de Chine et les cigarettes. Une bonne partie des camions retournant en Algérie sont chargés de bétail collecté tout le long de la route vers l'Algérie.

Les commerçants importent souvent plusieurs types de cargaisons y compris des fûts de carburant. On estime à 90% des livraisons précommandées, une tendance en hausse depuis l'introduction du téléphone portable et satellitaire qui participe à la structuration « professionnelle » des réseaux.

La contrebande de produits alimentaires

Côté malien, la **localité d'In Khalil**²¹ constitue toujours le principal hub au nord du Mali, où une grande partie des marchandises est centralisée.

La contrebande de farine constitue le courant de fraude le plus important dans ce domaine probablement en raison de la marge réalisée. Les pâtes alimentaires, la semoule de blé et l'huile sont également parmi les produits les plus commercés tandis que le lait n'est bien souvent commercialisé que dans la perspective d'obtenir un passe-avant (ou permis de circulation de biens soumis à droits et taxes) à Adrar ou Tamanrasset mais il n'est plus rentable. Ainsi, grâce à un passe-avant, cela permet à un commerçant de transporter en territoire algérien des biens subventionnés (qui seront, pour une partie, écoulés au Mali ou Niger).

La dotation en carburants en Algérie et sa contrebande

²⁰ Système informel de transfert d'argent au sein d'un réseau fondé sur la confiance et l'honneur entre des courtiers d'argent localisés dans différents pays du monde. Ceci a l'avantage de ne pas faire voyager l'argent, notamment dans un environnement sécuritaire difficile et limite les taxes et impôts.

²¹ La ville est un lieu de stockage et de transit, majoritairement contrôlée par les Touareg Idnan liés au MNLA et par les Arabes Berabiches originaires de la région de Tombouctou. Tal Handak est contrôlée actuellement par le MNLA et tenue essentiellement par des commerçants Kounta et Ifoghas.

Le trafic de carburant est un des trafics les plus importants de la région en raison de la disponibilité et du prix de vente faible en Algérie. Les circuits de contrebande de carburant se sont adaptés aux modes d'approvisionnement et aux systèmes de contrôles mis en place.

Depuis la ville de Tamanrasset, les dernières mesures de contrôle ont conduit à une modification des modes de trafic de carburant. Le contrôle opéré au niveau des stations essence a contraint les trafiquants à procéder à la collecte et au stockage du carburant dans leurs lieux de domicile. Ce trafic est concentré dans un quartier au nord de Tamanrasset contrôlé par une famille principale. On trouve également des membres de cette famille dans le commerce du troc et le commerce de produits de large consommation.

Les mesures de restriction sur les quantités de gasoil autorisées dans le commerce du troc adoptées depuis mars 2013 ont conduit à une augmentation des quantités de gasoil exportées par les voies de contrebande (les quantités de saisie de gasoil ont plus que doublé de 2012 à 2013).

Les quantités de carburant saisies par l'ensemble des services de sécurité dans toute la région de Tamanrasset semblent assez modestes par rapport aux quantités réellement exportées en contrebande. Les saisies opérées en 2013 ne représenteraient que 10% du carburant exporté en contrebande depuis la seule localité d'In Guezzam.

On estimait les volumes annuels de carburant estimés à la frontière malienne à hauteur de 29.000.000 l de carburant (principalement du gasoil). A cela, on peut ajouter les volumes de carburant destinés aux trajets aller-retour des camions. En fonction des distances parcourues et d'une consommation moyenne de 60l/100km, on estime la consommation totale à 12.700.000 l et donc un total de près de 42 millions de litres. Les volumes des saisies sont ainsi inférieurs à 1% de ce qui passait la frontière. Ce serait ainsi près de 20% de la dotation en essence et gasoil pour la région de Tamanrasset qui serait passée au Mali mais moins de 5% des importations totales de carburant au Mali.

La wilaya de Tamanrasset compte 14 stations essences dont deux à Tinzawaten à 9 km de la frontière malienne et une station NAFTAL, qui détient le monopole de la distribution de carburant et des produits pétroliers dérivés.

La dotation des stations essences se fait à la demande et les quantités d'approvisionnement ne sont pas limitées et aucune étude sur les besoins réels en consommation de carburant ne semble être réalisée au niveau de la wilaya de Tamanrasset. Seules les localités à proximité immédiate des frontières (localités d'In Guezzam et de Tinzawaten) font l'objet d'une dotation restreinte. Les quantités de carburants mensuellement autorisées dans ces zones sont fixées par décision du wali et conduites depuis Tamanrasset sous escorte de la gendarmerie²².

Les convois (de contrebande)²³ sont formés généralement par des groupes comprenant entre 8 et 20 véhicules tout terrain appartenant à des personnes différentes. Ce mode opératoire permet de répartir les risques; chaque propriétaire n'envoyant qu'une partie de sa "flotte" par opération en prévision d'une possible interception des services des douanes. Cela permet également de créer une forme de communauté d'intérêts, et réduit les risques de concurrence et de délations.

Le troc constituait une autre voie de trafic de gasoil. Ce qui explique dans une certaine mesure les écarts constatés entre les quantités saisies d'essence et de gasoil (voir tableau.2). Avec l'autorisation de conduire jusqu'à 2800 litres de gasoil par camion et par opération, les commerçants avaient en

²² Les quantités actuellement autorisées sont pour la localité de Tinzawaten 1 convoi par mois, 3 citernes essence et 6 gasoil pour les 4 stations essence.

²³ Le terme convois est employé à la fois par les contrebandiers et par les douaniers pour désigner une opération d'acheminement frauduleux de produits à l'importation ou l'exportation.

plus de la quantité de carburant nécessaire pour effectuer leur trajet, la possibilité de vendre frauduleusement les quantités restantes au Niger. En 2012, Plus d'un million de litre de gasoil aurait été illégalement exporté par la voie du troc. Le quota autorisé a été réduit par la douane à 1800 litres depuis mars 2013.

Les profits les plus significatifs sont réalisés au niveau des deux chaînons les plus structurés du circuit de la fraude à savoir les stations d'essence (principaux lieux d'approvisionnement) et les réseaux organisés de transport transfrontalier.

La contrebande de ciment

Ce trafic est en plein expansion à destination du Niger comme le démontrent les statistiques des services des douanes; les quantités de ciment saisies par les services de sécurité sont passées de 6,7 tonnes en 2011 à 26,35 tonnes en 2012 et à plus de 200 tonnes en 2013. Au Mali, les quantités sont importées de manière non régulière, au gré des commandes en croissance, mais semblent rester modestes. A Kidal, le sac de 50kg est vendu 6500 FCFA, soit 2.600.000 pour un camion de 20 tonnes. Il est probable que ce commerce accompagne le processus d'urbanisation sahélien. Ceci avait notamment été démontré dans le cas des frontières Niger-Nigeria-Benin (Walther et al. 2012).

- Les produits exportables & importables

Les exportations maliennes de bazin

Les bazins sont une marchandise très prisée en Algérie, et particulièrement dans le sud parmi les communautés maliennes et nigériennes établies à Tamanrasset et Adrar. Fabriqués en Allemagne, ils sont exportés du Mali vers l'Algérie et constituent une filière extrêmement rentable. Estimer les volumes exportés s'avère malgré tout difficile du fait de la faible structuration de cette filière, largement le fait d'entrepreneurs individuels.

Le transport se fait généralement par voiture, chaque voiture transportant 5 à 6 colis de 125 bazins en moyenne, soit 690 boubous par voiture. Sachant qu'un bazin de seconde qualité est vendu 36000 FCFA à Bamako (et jusqu'à 80000 FCFA pour les bazins Yara) et environ 20000 dinars algériens (soit plus de 120000 FCFA à Tamanrasset, chaque bazin représente un profit de 87 000 FCFA (180 USD), soit un profit par voiture de 60.000.000 FCFA (125 000 USD) pour un chiffre d'affaires de 83.000.000 FCFA (environ 173 000 USD), soit un taux de profit de 72% duquel il faut déduire le coût de transport. Aucun droit de douane n'est à consentir pour la sortie des produits maliens. Toutefois, depuis que l'insécurité prévaut au nord du Mali, les cargaisons sont réparties en plusieurs voitures ou transitent par le Niger via des sociétés de transport. Bien qu'il soit encore une fois très difficile d'estimer les volumes exportés en Algérie, on peut estimer que cinq cargaisons de cette valeur sont expédiées chaque semaine, soit un chiffre d'affaires hebdomadaire de 415.000.000 FCFA (environ 860 000 USD) et ainsi plusieurs dizaines de millions de dollars par an.

La contrebande de cigarettes en perte de vitesse

La contrebande de cigarette est un exemple type de l'adaptation de la fraude transfrontalière aux évolutions économiques. Important courant de fraude dans les années 1990, la contrebande de cigarette a baissé énormément après avoir perdu sa raison économique depuis la mise sur le marché

algérien, à partir de 2005, des marques de cigarettes internationales importées puis fabriquées par la STAEM²⁴.

De provenance du port de Cotonou, les cigarettes étaient conduites par camion aux villes frontières d'Assamakka au Niger et de Boughassa au Mali où elles étaient vendues en toute légalité et introduites sur le territoire algérien dans les véhicules légers tout terrain. Cette marchandise était acheminée jusqu'à Ouargla qui constituait le point de distribution à travers le territoire. La route de la contrebande de cigarettes suit un trajet défini : Boughassa, Borj Badji Mokhtar, Moulay lahcen, Amguid puis même couloir Faidjat puis bordj Omar Idris et Ouargla.

Le trafic de cigarette est un trafic structuré, contrôlé notamment par des commerçants de la région d'Ouargla qui assurent sa distribution vers les wilayas du nord de l'Algérie. Les populations Touareg étaient recrutées en qualité de chauffeurs ou d'éclaireurs en raison de leur connaissance du terrain (Les tarifs pratiqués par opération étaient : 80000 DA pour le chauffeur (1000 USD environ), 10 à 15000 pour le graisseur²⁵ et 70000 da pour l'éclaireur, soit environ 2000 USD au total).

Ce courant de fraude a perdu graduellement de son intérêt économique depuis l'installation en Algérie des usines de production sous licence. En 1999, un véhicule (chargement de 60 cartons de cigarettes) rapportait entre 700 000 et 800 000 DA de profit net (ou plus de 10000 USD). En 2004, les profits ont baissés jusqu'à 600 000 DA par véhicule (7500 USD). Ces dernières années, les paiements se font à crédit et très souvent non réglés à cause de la baisse de la demande sur ce produit. Cette diminution successive de profit a conduit les populations à se détourner de ce type de trafic. Les statistiques sur les saisies de cigarettes réalisées de 2011 à 2013 (limitées à quelques centaines de dollars par an en 2013) démontrent probablement l'évanescence graduelle de ce courant de fraude, mais il est possible que celle-ci tienne largement à l'insécurité qui prévaut depuis 2012.

Mais si le marché de la Marlboro s'est éteint en raison de la distribution de cette marque par la STAEM, les sources commerçantes estimaient à près de 9000 cartouches de cigarettes Legend par semaine le volume de fraude du Mali vers l'Algérie. Le principal pays d'origine est le Burkina-Faso. Les profits réalisés sur le territoire malien, en particulier la région de Gao, est de 200 CFA par paquet, soit 18 000 000 CFA par camion (37500 USD) et donc quelques millions de dollars par an.

Les exportations maliennes de bétail

Le bétail constitue la principale marchandise exportée en Algérie, et constitue pour les bovidés la troisième recette d'exportation du Mali après l'or et le coton, mais surtout à destination d'Afrique de l'Ouest. **Les trois régions du Nord concentrent 20% du cheptel** malien de bovidés (1,8 million de têtes), 48% du cheptel de petits ruminants (11,3 millions d'ovins et 15,7 millions de caprins) et comptent également des cheptels de chameaux.

Les camions qui exportent au Mali remontent majoritairement chargés de bétail à destination d'Algérie. Les commerçants collectent tout au long du chemin remontant à la frontière algérienne du

²⁴ Créée à la faveur des dispositions de la loi de finances 2001, qui a consacré l'ouverture du marché des tabacs aux investisseurs étrangers, la STAEM, consortium émirati d'investisseurs arabes, a été agréée par le ministère des Finances en tant que fabricant de tabac. Cette société (par voie de Joint-venture créée en 2002 avec la Société nationale des tabacs et allumettes (SNTA) qui détient 49% de taux de participation) est officiellement autorisée à importer et à distribuer, durant une phase intermédiaire, des cigarettes de marques destinées à être fabriquées localement. L'augmentation de la production locale aura des effets sur la contrebande de cigarettes. La SNTA envisage d'investir dans cinq lignes de production des cigarettes, qui permettront de relever sa capacité d'offre totale à 790 millions de paquets (apport des nouvelles lignes de 370 millions de paquets). SOURCE : eldjazair.com n°68, novembre 2013.

²⁵ Personne qui s'occupe de l'entretien du véhicule pendant le trajet. Le mécanicien est indispensable pour les anciens modèles de 4X4 tout terrain.

bétail dans les campements, surtout dans les régions de Gao et Kidal, la région de Tombouctou disposant d'un cheptel plus modeste. Certaines périodes, à commencer par les semaines précédant le Tabaski, sont propices à l'exportation de bétail en raison de pics de consommation. Les têtes de bétail exportées sont essentiellement des moutons, mais aussi des chameaux et des bovidés. Les sources commerçantes estiment que 50% des camions en provenance d'Algérie remontent chargés de bétail sur pied, pas toujours à plein, ce qui rend complexe la quantification étant donné que la majorité de ces flux n'est pas recensée par la douane malienne.

En dépit de ces réserves, il est possible de réaliser des évaluations sur la base des volumes de 2011. De manière hebdomadaire, 90 camions étaient chargés de bétail. Un chargement moyen comprend environ 40 bœufs d'un prix moyen unitaire de 150 000 FCFA (moins 8000 FCFA de coût de transport), ou 200 têtes de petits ruminants d'un prix moyen unitaire de 35 000 FCFA (moins 2000 FCFA de coût de transport). Un camion comprend en moyenne 75% de petits ruminants, les 25% restant étant des bovidés et des chameaux. Sur ces bases, le chiffre d'affaires réalisé par un camion est estimé à 6.750.000 FCFA (soit plus de 14000 USD), soit 607.500.000 FCFA de manière hebdomadaire (ou plus de 140000 USD, soit plus de 5,5 millions de dollars annuels) pour le nord Mali aujourd'hui.

Ce que souhaite le secteur privé

Le secteur privé souhaite le renforcement des échanges entre les trois pays et d'augmenter le nombre des produits échangés, ainsi que renforcer les infrastructures, augmenter le nombre de stations de service tout le long de la transsaharienne

- Le besoin en infrastructures

3. La situation de l'infrastructure de transport

- Restitution du schéma du réseau routier

Modernisation de la route, élargissement, élimination des points noirs, renforcement, dédoublement et réalisation d'ouvrages et création de points d'eau surtout dans le territoire algérien parce que il a le tronçon le plus long.

- Réflexion sur le schéma de ce réseau en lien avec l'économie

4. Conclusion

Quelques grandes lignes de chemin de fer transsahariennes. Reprendre l'esprit de conquête de l'Ouest Américain, au profit des autochtones du désert. Quelques lignes de chemin de fer, doublées de routes (ou autoroutes) pourraient relier la rive Nord de la Méditerranée au Centre du Continent africain. En effet, comment approvisionner et faire du commerce avec le Niger, le Tchad et le Mali, enclavés, à partir de l'Algérie, au Maroc et en Tunisie et en créant des lignes de chemin de fer vers l'intérieur du continent. Elles ont déjà été tracées, quelques-unes exploitées, comme par exemple au départ du Maroc, Oujda, Figuig, ou au départ d'Algérie, Alger, Ghardaïa, El Golea, Adrar, Bechar pour prolonger la ligne vers (Tessalit) Gao (Mali) et Niamey (Niger). D'autres lignes de chemin de fer pourraient partir de la Tunisie, de la Libye et de l'Égypte vers le Soudan. Le Commerce Nord/Sud et Sud/Nord est toujours "profitable" pour exploiter les complémentarités. Ces lignes de chemin de fer relieront les oasis, les gares deviendront des pôles de développement et d'échange, avec des écoles, des dispensaires, des lieux de transformation agricole, des centres vétérinaires pour les troupeaux de chameaux et de chamelles.

2. Le développement des énergies renouvelables occupera une place centrale dans le développement du Sahel. Pour les usages locaux domestiques et industriels et pour l'exportation vers les pays africains du voisinage nord (Afrique du Nord) et sud (Afrique saharienne). Une industrie du renouvelable trouverait parfaitement sa place dans le Sahel.

3. La promotion de l'agriculture et de l'agro-alimentaire du Sahel. Avec l'énergie (renouvelable) l'eau sous-terrainne devient exploitable et disponible. Avec l'eau c'est l'agriculture et l'élevage qui se développent.

Les oasis sont déjà à l'origine d'un bond fantastique de l'agriculture biologique trans-saison. Quant à l'élevage, la Mauritanie a déjà exprimé le souhait (avec des troupeaux de deux millions de chameaux, dont le lait est anti cholestérol et diurétique), parce qu'on ne peut pas le transformer en beurre) que soient créées, en plein désert, à proximité des oasis, des stations de contrôle sanitaire et d'exploitation du lait et de la viande des chameaux.

4. Les exploitations minières abondantes du Sahel pourraient donner lieu à des industries de transformation sur la côte atlantique - comme Nouadhibou en Mauritanie avec le fer - et assurer la rentabilité des liaisons de chemin de fer assurant les liaisons Ouest (Atlantique Est intérieur du Sahel).

Créer des activités et des emplois, quadriller l'immense territoire du Sahel, relier le Nord de l'Afrique à l'Afrique Sub-saharienne ne sont pas des utopies mais des projets qui dans les dix ans vont se réaliser.