

SITRASS 10, Lomé
8-10 septembre 2025

Du Sénégal au Mali : le corridor de transport Dakar-Bamako en plein essor

Jérôme Lombard

*Institut de Recherche pour le
Développement – UMR Prodig*



Choc de deux mondes sur le corridor Sénégal-Mali : bétail versus conteneur, Koumpentoum, Sénégal
Cliché, Lombard, novembre 2023

Depuis 2014, et le plan Sénégal émergent (PSE) :

- S'insérer dans les réseaux internationaux d'échanges continentaux
- Construire de nouvelles infrastructures
- Renforcer la liaison Dakar-Bamako, notamment sa partie routière

Tendances prolongent les évolutions des années 2000 ; se poursuivent avec le nouveau gouvernement (2024)



Nouvelle plateforme aéroportuaire, Dakar Ndiass
Cliché : Lombard, avril 2018

Mais la hausse des trafics et du transit sur l'axe pose question:

- Quel impact de la croissance du trafic routier sur les villes et villages de l'espace traversé ?
- Les impacts des infrastructures ne sont pas observés en regard des enjeux territoriaux, des politiques locales et des jeux d'acteurs



Trafic international traversant la ville de Kougheul, Sénégal
Cliché, Lombard, novembre 2023

Plan de la présentation :

- 1) le rôle qu'occupe le port de Dakar dans l'économie du Sénégal
- 2) la place du corridor Dakar - Bamako dans le transit de marchandises vers le Mali et dans la concurrence des autres corridors
- 3) la relation conflictuelle entre fluidification des circulations internationales et développement des espaces traversés par le corridor

Méthodologie

- Observations répétées des lieux, des axes depuis 2000 (Sénégal, Mali, Gambie, Guinée)
- Enquêtes quantitatives auprès des transporteurs sénégalais
- Entretiens avec décideurs, opérateurs, chauffeurs, riverains
- Emprunt de l'axe à bord des autocars, camions

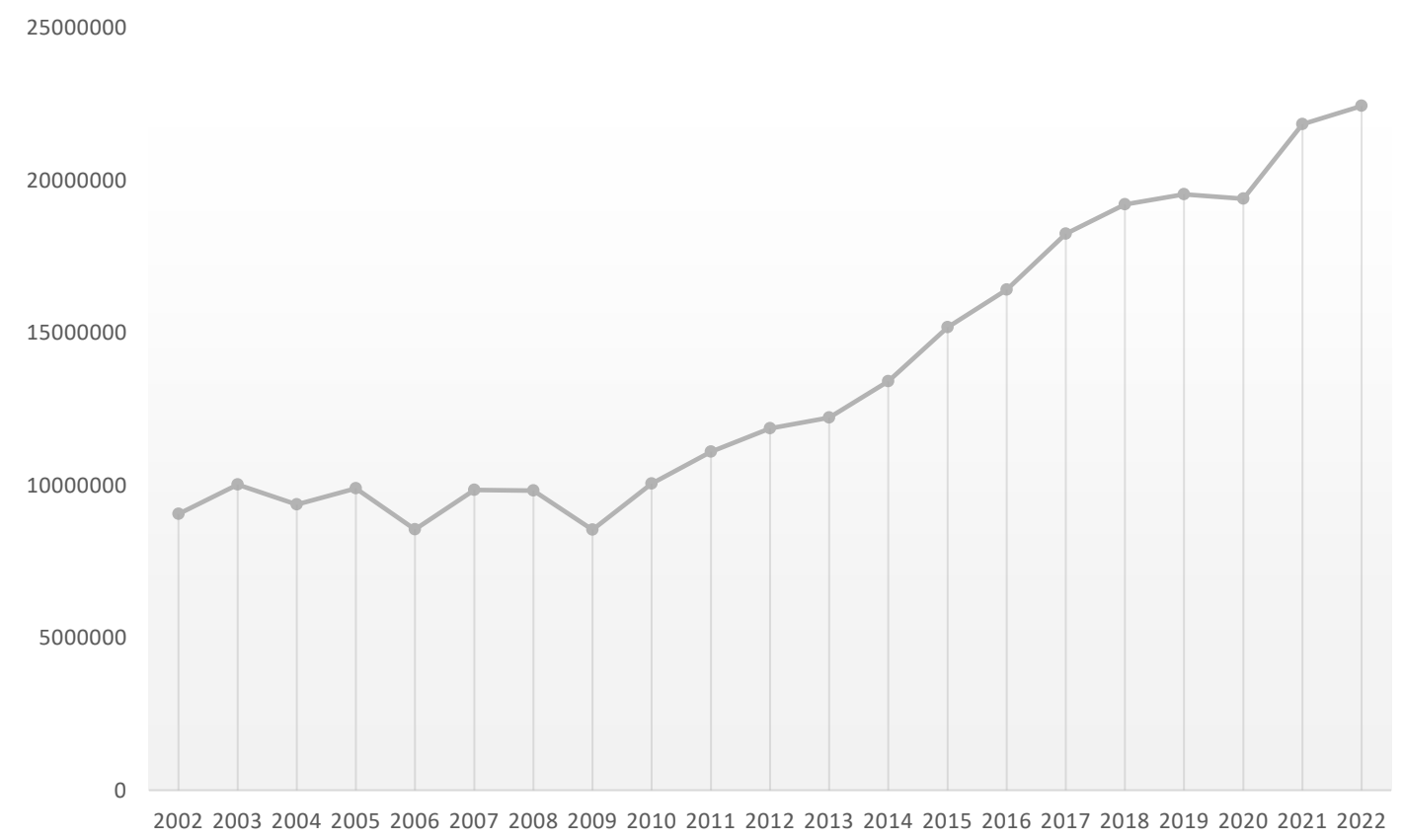


Gare routière de Diaobé, corridor Sénégal-Guinée
Cliché : Lombard, novembre 2024

Partie 1 : Croissance du port de Dakar

Croissance du trafic général :

- en 2012, près de 12 millions de tonnes.
- Dans les années 2010, progression continue : en 2017, 18,2 millions de tonnes, puis 19,3 millions en 2020
- 21,8 millions de tonnes en 2022



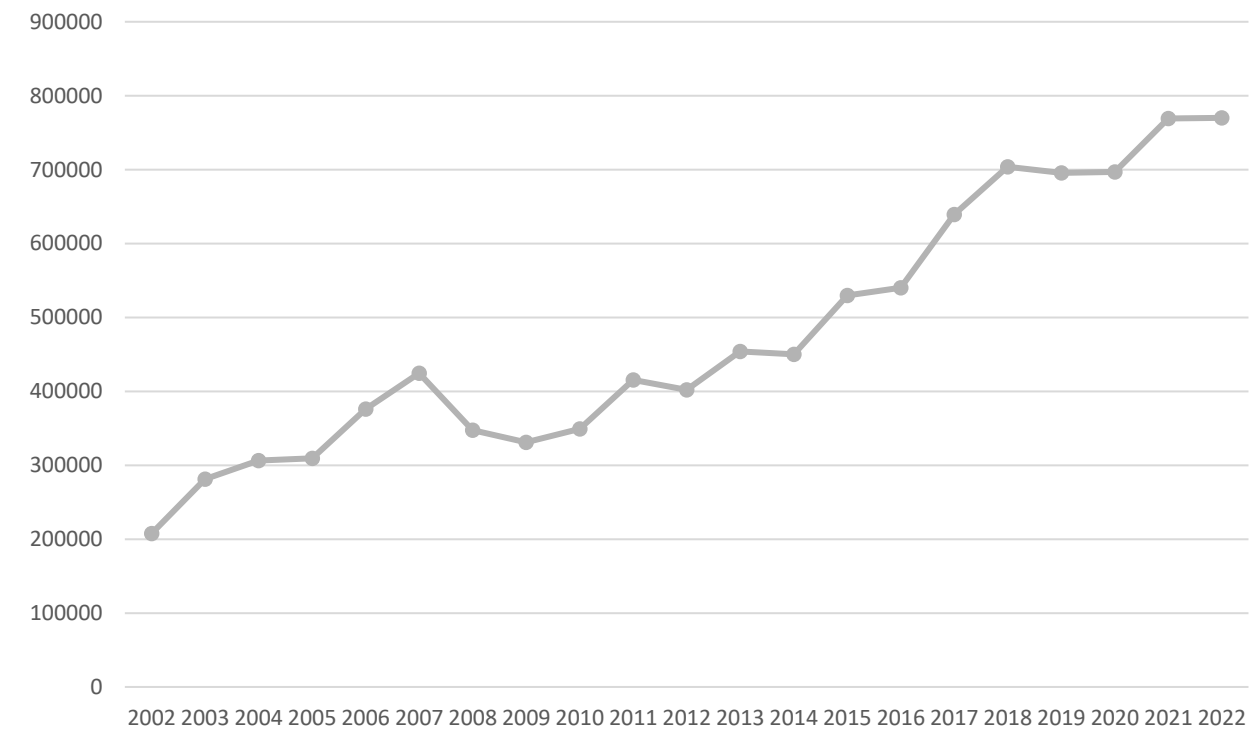
Traffic trend in the port of Dakar, 2002–2022 (tons)
(Source: Dakar Port Authority ; ANSD, 2022)

Concession du terminal à conteneurs

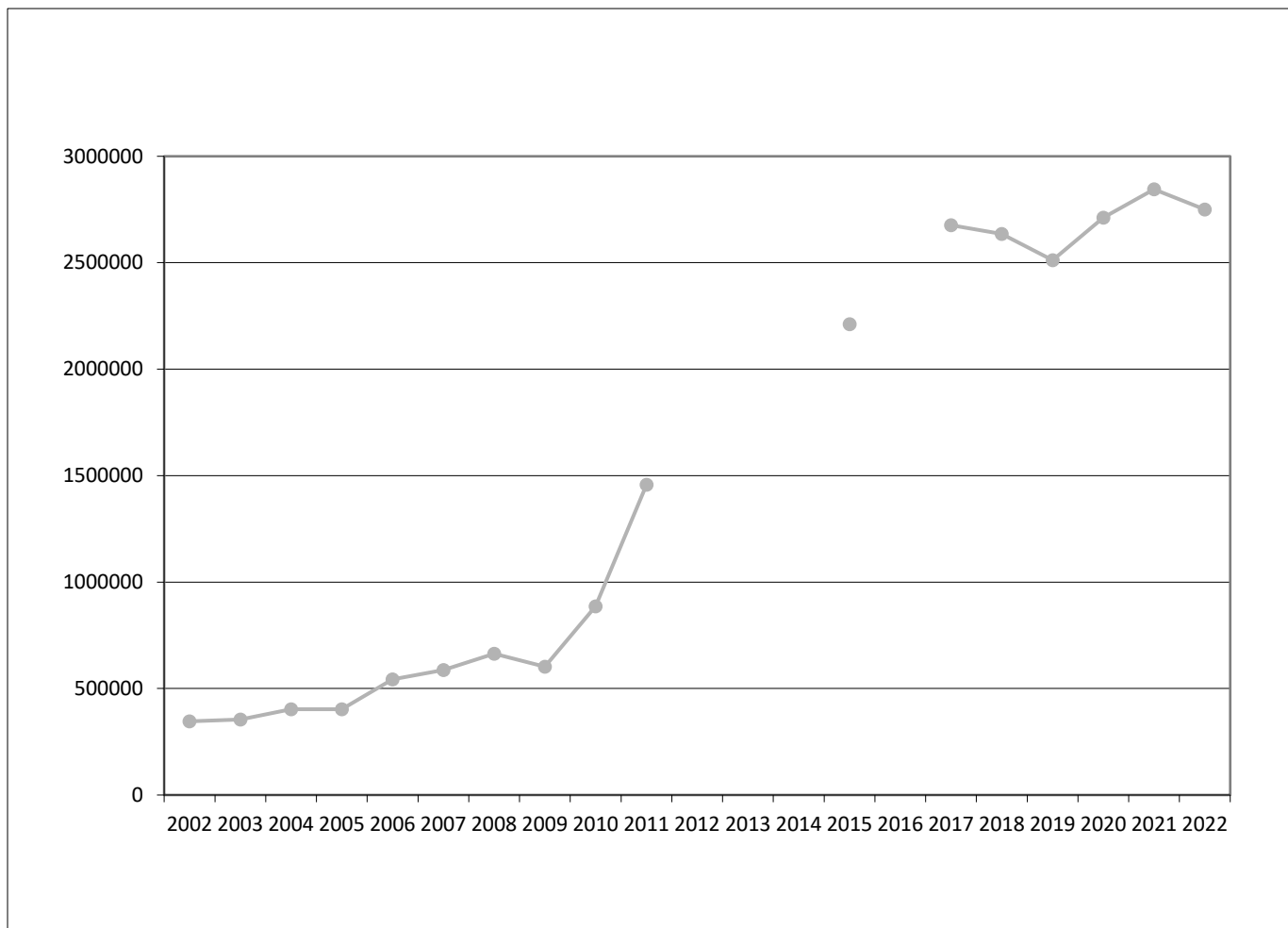
2007 : Dubaï Port World, 25 ans renouvelables



Croissance continue du trafic de conteneurs



Croissance du transit malien



Transit traffic to Mali at the port of Dakar, 2002–2022 (tons) (Source: Dakar Port Authority)

Mais problèmes récurrents sur le corridor

- Site portuaire enclavé dans le tissu urbain
- Temps de transit au port variables
- État défectueux de la voie (même si autoroute en voie de construction jusqu'à Kaolack)
- Blocages répétés à la frontière malienne des camions sénégalais (septembre 2025)
- Tensions entre le Mali et les pays membres de la Cedeao (depuis 2022)

Partie 2 : La liaison Dakar - Bamako dans la compétition ouest-africaine

Fin de la desserte ferroviaire sur le corridor => La domination de la desserte routière

- Depuis 2018, aucun train ne circule sur la ligne internationale
- Même si des tentatives de relance semblent se développer des deux côtés de la frontière
- 2001 : 50 camions/jour à la frontière
- 2009 : 200 camions/jour traversent la ville de Kayes (Mali)
- 2021 : entre 400 et 500 camions/jour sur le corridor

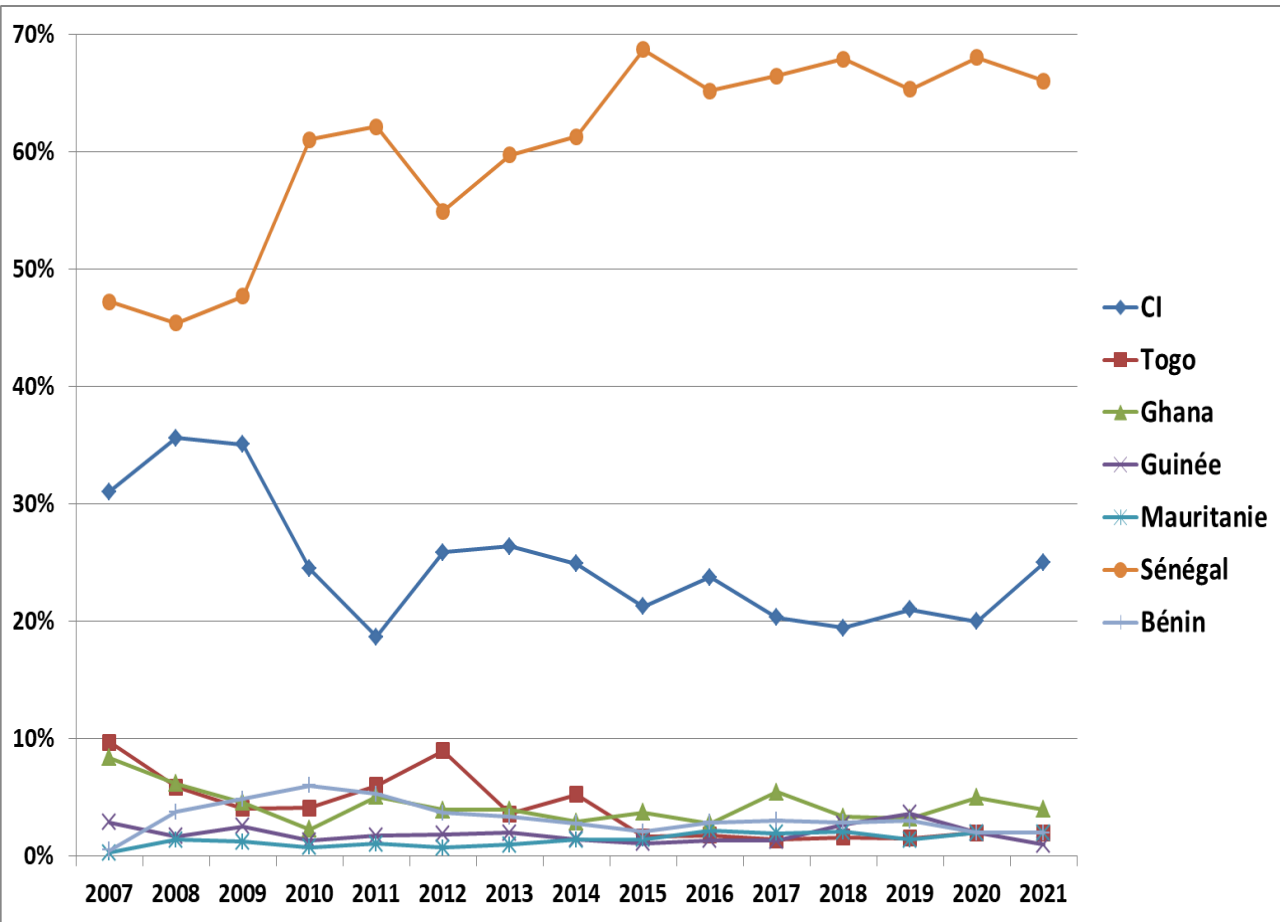


=> En 2021 , l'ensemble du trafic (imports/exports + transit) approche 5 millions de tonnes

Convoi de citernes à Kayes (Mali) en provenance de Dakar,
Cliché: Lombard, novembre 2009

Le fret malien transite majoritairement par le port de Dakar

Domination de l'axe Dakar Bamako ($\pm 65\%$)



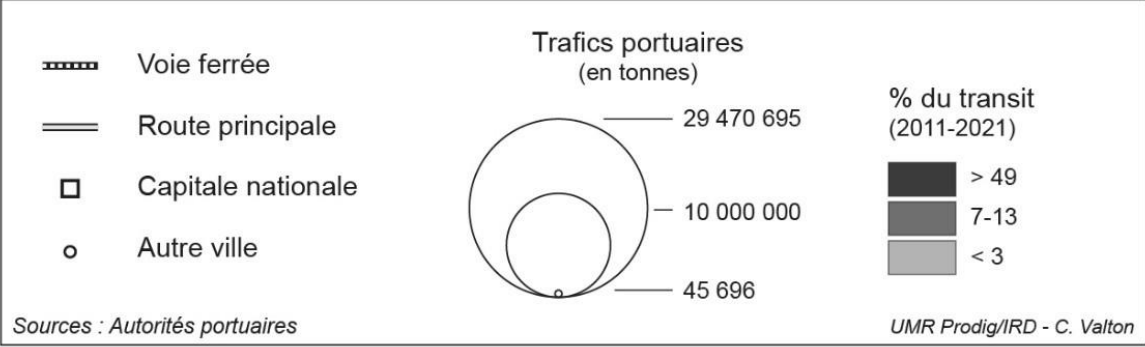
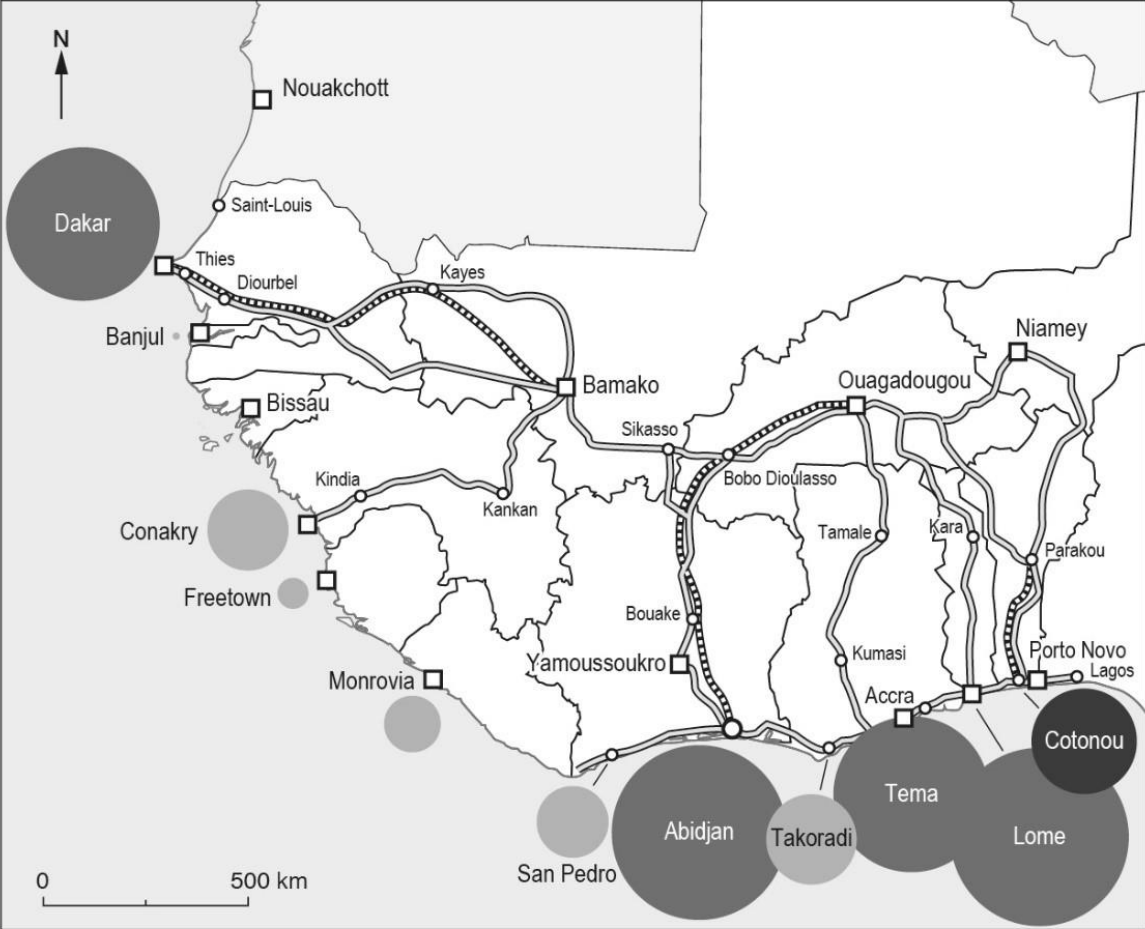
Répartition du trafic routier à destination ou en provenance du Mali par corridor entre 2007 et 2021

En dépit des problèmes évoqués plus haut, corridor maintient ses avantages

- A profité du conflit ivoirien et de la chute d'Abidjan dans le transit malien
- Autres corridors demeurent minoritaires (Mauritanie, Guinée, Ghana, Togo)
- Deux axes routiers : itinéraire Nord par Kayes (1200 km), itinéraire Sud par Manantali (1000 km)
- Réduction des temps d'attente à la raffinerie de Dakar

Partie 3 : Le paradoxe du corridor Dakar - Bamako

- Soutien aux corridors : car on y observe la baisse significative des coûts du transport
- Corridor = considéré comme la seule alternative au manque de connexions internationales



Corridors de transports ouest-africains et trafics portuaires de la rangée (total et transit)

La fluidité des échanges privilégiée

Mais effet-tunnel

- Se traduit par la faible interdépendance entre les circulations à longue distance et les dynamiques spatiales et territoriales locales
- Aspects négatifs occultés, comme les nuisances telles que pollution, dégradation de la voie, accidents, pression foncière

Conséquence : difficile de concilier trafic international et trafic local



Multitude de trafics sur le corridor Dakar Bamako
Koumpentoum, Sénégal
Cliché : Lombard, novembre 2023

Effets en devenir sur les espaces traversés

Corridor = est-ce un outil pour améliorer l'accessibilité des lieux ?

- Nouvelle géographie : rabattement des activités sur l'axe, développement des localités
- Tirer bénéfice de ce (et ceux) qui circule (nt), écouler les produits locaux
- Mais développer des projets territoriaux qui prennent en compte les mobilités et les flux locaux (correspondances)



La restauration le long de l'axe
Koumpentoum, Sénégal
Cliché : Lombard, novembre 2023

L'atout du corridor sénégalais peut-il se diluer dans le développement local ?

- S'insérer certes dans le développement des échanges internationaux
- Mais considérer aussi l'importance des liens avec les flux locaux (Godard, 1996)
- Et surtout dynamiser les espaces traversés, par le soutien au transport, à l'infra.



Sur le corridor à l'entrée de Kaolack
Cliché : Lombard, 2024

Des éléments de bibliographie

- Bove Abel, Hartmann Olivier, Stokenberga Aiga, Vesin Vincent, Yedan Yaya, 2018, *Le transport routier en Afrique de l'Ouest et centrale*, Washington, SSATP.
- Byiers Bruce, Karkare Poorva, 2022, *Actors and Interests along the Dakar-Bamako Corridor*, Maastricht/Dakar, European Centre for Development Policy Management/ENDA.
- Debie Jean, Comtois Claude, 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord », *Cahiers scientifiques du transport*, 58, p. 127-144.
- Godard Xavier, 1996, « Transport local, transport global, quelle articulation ? » in SITRASS, *Efficacité, compétitivité, concurrence : la chaîne de transport en Afrique Sub-saharienne*, Lyon-Arcueil, Let/CNRS-INRETS, p. 339-343.
- Lombard Jérôme, 2022, The Dakar-Bamako Corridor. Between Boom and Contradictions, in Paul Nugent, Hugh Lamarque (éd.), *Transport Corridors in Africa. Synergy, Slippage and Sustainability*, Londres, James Currey, p. 129-154.
- Lihoussou Messan, Bopda Athanase, 2022 (dir.), *Innovations dans la gestion des ports et des corridors logistiques en Afrique atlantique*, Caen, Éditions EMS.
- Lombard Jérôme, Ninot Olivier, Steck Benjamin, 2014, Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en question, in Alia Gana, Yann Richard (dir.), *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local*, Paris, IRMC-Karthala, p. 253-272.
- Ninot Olivier, 2014, À propos des relations entre transports, territoire et développement, *L'Espace géographique*, 43, 1, p. 61-62.
- Söderbaum Fredrik, Taylor Ian, 2008, Competing Region-building in the Maputo Development Corridor, in Fredrik Söderbaum, Ian Taylor, *Afro-regions: The Dynamics of Cross-border Micro-regionalism in Africa*, Uppsala, Nordiska Afrikainstitutet, p. 35-52.
- Teravaninthorn Supee, Raballand Gaël, 2009, *Le prix et le coût du transport en Afrique. Étude des principaux corridors*, Washington, Banque mondiale.