AGENCE DES ETATS-UNIS POUR LE DEVELOPPEMENT INTERNATIONAL (USAID)

BANQUE MONDIALE

~~RAPPORT CONFIDENTIEL~~ NOT USE CLASS.

No. 9799-AFR

Libéralisation des marchés régionaux des produits de l'élevage : Plan d'action pour le corridor comprenant le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali

Octobre 1991

Division des Opérations
Département du Sahel
Région Afrique

Le présent document fait l'objet d'une diffusion restreinte. Il ne peut être utilisé par ses destinataires que dans l'exercice de leurs fonctions officielles et sa teneur ne peut être divulguée sans l'autorisation de l'USAID et de la Banque mondiale.

LIBERALISATION DES MARCHES REGIONAUX DES PRODUITS DE L'ELEVAGE : PLAN D'ACTION POUR LE CORRIDOR COMPRENANT LE BURKINA FASO, LA COTE D'IVOIRE, ET LE MALI

Table des matières

	Page
Résumé de synthèse	i
I. INTRODUCTION	1
II. APPROCHE ET METHODE	2
III. LES COUTS DE COMMERCIALISATION DU BETAIL DANS LE COMMERCE INTRAREGIONAL	4
A. Tendances de la production et perspectives d'abaissement des coûts de production des produits d'élevage	5
B. Itinéraires de commercialisation et modes de transport du bétail dans le corridor central	6
C. Structure des coûts du commerce du bétail	7
D. Coûts de transport et de manutention	7
E. Coûts et fiscalité officiels de la commercialisation	9
F. Taxes quasi officielles et taxes informelles	10
G. Autres coûts de commercialisation	11
IV. LES MESURES DE REDUCTION DES COUTS	13
A. Le contexte des réformes de politiques économique	13
B. Mesures de facilitation des exportations	14
C. Publication et dissémination de l'information sur les réformes du commerce et des réglementations	16
D. L'application de droits compensatoires et ses effets sur le marché ivoirien de la viande	18
E. Initiatives des organisations régionales	19
V. POSSIBILITES ADDITIONNELLES DE REDUCTION DES COUTS DE COMMERCIALISATION	21
A. Paiements officiels pour prestation de services	21
B. Paiements quasi officiels pour services	23
C. Fiscalité quasi officielle en Côte d'Ivoire	27
D. Coûts de transport et de manutention	26
E. Coûts et mécanismes de répartition	31
F. Détournement des réglementations	31
G. Comportement de recherche de rentes de situation	32

Table des matières (suite)

Page

VI. MESURES DE REFORME ENVISAGEABLES ET EFFETS ESCOMPTES . . . 33

A. Critères de choix des interventions et de l'évaluation de leur effets 33
B. L'importance des éléments stratégiques dans l'évaluation des résultats 34
C. Paiements officiels pour prestation de services . . . 35
D. Imposition quasi officielle d'un paiement pour services 38
E. Suppression des prélèvements des syndicats en Côte d'Ivoire 38
F. Mesures d'abaissement des coûts du transport 39
G. Abaissement des coûts de prélèvement de rentes de situation 41
H. Analyse des stratégies d'abaissement des coûts . . . 42

VII. STRATEGIE OPTIMALE DE MISE EN OEUVRE 44

A. Généralités 44
B. Réduction des obstacles aux échanges liées aux inefficiences de l'information et des infrastructures 45
C. Elimination des obstacles aux échanges liées aux inefficiences réglementaires et administratives . 47
D. Elimination des comportements de recherche de rentes par les agents des services publics 49

Annexes

Annexe I	Comparaison des coûts de commercialisation des bovins, par grandes catégories de coûts, pour quelques itinéraires et modes de transport	53
Annexe II	Grille des réformes de politiques et des réglementations du commerce extérieur dans les pays du corridor central	57
Annexe III	Application des droits compensatoires sur la viande rouge non africaine importée en Côte d'Ivoire : Etat de la situation et effets probables	60
Annexe IV	Tableaux statistiques	70
Annexe V	Typologie des coûts de commercialisation du bétail à l'exportation dans le corridor central	80
Annexe VI	Comparaison des coûts de commercialisation des bovins, par grandes catégories de coûts, pour quelques itinéraires et modes de transport et après abaissement des coûts	83
Annexe VII	Analyse de sensibilité sommaire	87
Annexe VIII	Prévisions d'investissement dans le sous-secteur de l'élevage dans le corridor central	88
CARTE	. . . . .	96
BIBLIOGRAPHIE	. . . . .	97

Le présent rapport repose sur une étude préparée par Messrs. John Holtzman et Nicolas Kulibaba de la société Abt Associates Inc. Les travaux ont comporté quatre semaines de recherche financées par la Banque mondiale (avril 1991) et une mission de quatre semaines (4 mai - 2 juin 1991) financée par l'Agence des Etats-Unis pour le développement international. Mr. Charles Stathacos, de la société Abt Associates Inc. a rédigé l'Annexe IV, Mr. Stephen Brushett de AF5CO a supervisé l'étude, rédigé le résumé analytique et les deux premières sections et révisé le rapport dans sa première version (couverture jaune). Mr. Salomon Samen de AF5CO a préparé la deuxième version de ce rapport (couverture verte). La mise en page et la lecture des épreuves du texte définitif ont été assurées par Paula Hirschoff de la société Abt Associates et Sarah Ismael de AF5CO. Mme Katherine Marshall est le Directeur du Département du Sahel, Mr. François Laporte est l'économiste en Chef du Département; et Mr. Jean-Louis Sarbib est le Chef de la Division des opérations, responsable de cette étude.

LIBERALISATION DES MARCHES REGIONAUX DES PRODUITS DE L'ELEVAGE : PLAN D'ACTION POUR LES PAYS DU CORRIDOR COMPRENANT LE MALI, LE BURKINA FASO ET LA COTE D'IVOIRE

Résumé de synthèse

1. Les tentatives de promotion de l'intégration économique régionale en Afrique de l'Ouest ont jusqu'alors, donné des résultats généralement décevants. Toutefois, comme l'attestent les travaux de la Conférence des ministres de l'agriculture d'Afrique de l'Ouest et du Centre, tenue en mars 1991, la nécessité d'adopter des mesures plus originales et plus effective en vue d'un marché "commun" régional des produits de l'élevage et des céréales est de plus en plus reconnue par tous. Ce consensus s'étend à la Banque mondiale et à l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID) qui ont conjointement mis au point une proposition visant à créer un tel marché.

2. Dans les précédents travaux sur le secteur de la production et du commerce de bétail faits par la Banque et l'USAID, la libéralisation du commerce des produits de l'élevage dans le corridor central comprenant le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, et le Mali a été envisagée comme une première étape vers la création de marchés régionaux plus vastes. Malgré l'augmentation de la consommation de viande de boeuf en Côte d'Ivoire pendant les années 80, la part de la production sahélienne dans les approvisionnements fournis à la Côte d'Ivoire a chuté de 43 % pour la viande de boeuf durant la même décennie. Depuis janvier 1991, des droits compensatoires sont imposés par la Côte d'Ivoire sur les importations subventionnées de viande de basse qualité et d'abats en provenance de la Communauté européenne. Cette mesure a encouragé un déplacement de la consommation vers d'autres sources de protéines à bon marché et a peut-être contribué légèrement à l'augmentation récente des ventes de bétail sahélien.

3. La création d'un marché libéralisé, c'est-à-dire l'élimination des derniers obstacles réglementaires et autres aux échanges intrarégionaux, ajoutée à un niveau de protection approprié, pourrait se faire sans difficulté dans le corridor central comprenant le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali. Toutefois, des mesures d'accompagnement seraient nécessaires pour rendre concurrentiels la production et le commerce des produits de l'élevage. Plus spécifiquement, ces mesures portent sur la réduction des coûts du transport grâce à l'amélioration de l'efficacité des transports routiers et ferroviaires, et la compression des coûts marginaux par une action concertée afin d'éliminer les comportements parasitaires. Le présent rapport cherche à définir les mesures qui pourraient être prises, unilatéralement ou multilatéralement, pour diminuer ces coûts. Ses auteurs estiment que, dans le court terme, les mesures qui seraient prises à cet égard pourraient avoir pour effet net d'abaisser les coûts de commercialisation de 13 à 19 % et d'augmenter de 57 % les gains moyens des producteurs d'animaux d'élevage. A long terme, les économies pourraient être beaucoup plus considérables si des dispositions étaient prises pour réduire les prix élevés des carburants dans les trois pays. L'exemple du Mali, où des économies de plusieurs milliards de FCFA ont été réalisées sur les importations de pétrole en 1989, montre bien que des économies substantielles peuvent être faites non nécessairement par une réduction de la taxation des produits pétroliers mais aussi par des mesures de rationalisation du système de gestion ou d'approvisionnement du pays.

4. La structure des coûts de commercialisation des produits de l'élevage varie selon les itinéraires et les modes de transport choisis (marche, camion, rail). A partir d'un échantillon représentatif et en excluant les coûts d'acquisition du bétail, les coûts de commercialisation médians se

décomposent comme suit : transport et manutention, 60 %; coûts officiels (services vétérinaires, formalités d'exportation, taxes municipales, etc.), 21 %; coûts informels, 7 %; coûts quasi officiels, 3 %; commissions, 4 %; coûts du capital, 2 %; entretien du bétail, 3 %. Etant donné la part importante représentée par les coûts de transport, il est probable que des mesures tendant à les diminuer seront relativement les plus efficaces.

5. Certains coûts associés aux opérations commerciales ont déjà été réduits par les dispositions pour éliminer les taxes à l'exportation et simplifier les formalités d'exportation; dispositions prises dans le cadre des programmes de réforme économique en cours au Mali et au Burkina Faso . Il serait possible d'abaisser davantage les coûts officiels en supprimant les prélèvements qui ne correspondent que peu ou pas du tout à des prestations de services. Quelques coûts d'intermédiation quasi officiels, comme les commissions de courtage à l'exportation, les paiements faits aux chambres de commerce et d'autres commissions, pourraient être réduits par de nouvelles mesures de simplification. En revanche, les possibilités de diminution des coûts informels, quasi-officiels et marginaux sont probablement beaucoup plus vastes. Ces coûts comprennent les prélèvements "volontaires" opérés par les organisations professionnelles et commerciales ainsi que les divers paiements informels versés aux agents de l'Etat, à la police, à l'armée, à la douane et autres. Les producteurs prennent déjà des mesures pour minimiser ces coûts, par exemple, à travers les "sociétés de convoyage". Une action plus ferme s'impose au niveau du gouvernement et dans le cadre de la réforme des administrations publiques afin d'éliminer les coûts informels et quasi officiels.

6. Les coûts unitaires de transport pourraient être diminués par l'application des réformes appropriées. L'offre de camions au Sahel pour le transport de retour vers la côte pourrait être augmentée par la mise en vigueur des politiques appropriées et l'abaissement des obstacles vis-à-vis des véhicules ivoiriens. La remise en état du réseau ferroviaire et son exploitation plus efficace – qui est une responsabilité commune au Burkina Faso et à la Côte d'Ivoire – pourraient augmenter le pourcentage, actuellement en baisse, du bétail transporté par le rail. Une évolution dans ce sens aurait en outre un effet d'incitation à l'exploitation de wagons de bétail appartenant à des propriétaires privés. Ceci renforcerait l'utilisation du rail et éliminerait, à terme, le marché secondaire des wagons de chemin de fer.

7. Selon toute vraisemblance, le renforcement du commerce du bétail aura des effets bénéfiques pour le Mali et le Burkina Faso, et, dans une moindre mesure, pour la Côte d'Ivoire. Les plus avantagés seraient les producteurs, les marchands de bétail des pays du Sahel et les consommateurs ivoiriens. Les producteurs de bétail ivoiriens pourraient marginalement perdre si les approvisionnements provenant des pays sahéliens remplaçaient les produits d'origine locale. Ainsi, l'exécution des mesures indiquées dans le présent rapport devrait-elle aller de pair avec des actions concernant d'autres produits, pour lesquelles la situation est inverse. Dans la mesure où les marchés régionaux des produits de l'élevage et des huiles végétales figurent parmi les huit programmes d'action de la Conférence des ministres de l'agriculture de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, il serait souhaitable de placer la mise en oeuvre du plan d'action ici proposée sous l'autorité de la Conférence qui pourrait constituer le cadre régional le mieux approprié, et de permettre aussi l'élargissement du processus défini dans ce rapport aux autres pays d'Afrique de l'Ouest au moment opportun. La cellule d'intégration régionale (CINERGIE) soutenue par le CILSS et le Club du Sahel a également un rôle à jouer pour attirer l'attention des hauts responsables des pays sahéliens et des pays côtiers d'Afrique de l'Ouest sur les résultats de la recherche appliquée sur le commerce régional et pour promouvoir la réforme des politiques et des réglementations.

8. Les travaux concernant la libéralisation des marchés régionaux des produits de l'élevage ont été conçus comme une entreprise conjointe de la Banque et de l'USAID et se fondent largement sur les précédentes études du secteur de la production et du commerce de bétail faites par l'USAID et la Banque Mondiale. Aussi l'USAID sera-t-elle associée étroitement aux activités de la Banque Mondiale pour la poursuite du plan d'action avec les gouvernements et les organisations économiques régionales concernées. Le tableau suivant synthétise le plan d'action proposé.

FORMULATION D'UNE STRATEGIE DE REDUCTION DES COUTS DU COMMERCE INTRAREGIONAL
DES PRODUITS DE L'ELEVAGE DANS LE CORRIDOR COMPRENANT LE BURKINA FASO, LA COTE D'IVOIRE ET LE MALI

DOMAINE D'INTERVENTION	OBJECTIFS	STRATEGIES	MESURES SPECIFIQUES	RESPONSABILITE	DELAI
A. Réduction des entraves aux échanges liées à l'inefficience de l'information et des infrastructures.	- Meilleure efficience des transports routiers et ferroviaires.	- Rationalisation et coordination de la maintenance des investissements et de la gestion des infrastructures régionales de transport.	- Renforcement du bureau du trafic international. - Amélioration de la qualité des wagons.	- Responsabilité conjointe du Burkina et de la Côte d'Ivoire.	1-3 ans
		- Exploration des possibilités de propriété et gestion privées du transport de bétail par rail.	- Identification des opérateurs privés potentiels et négociation d'accords. - Etablissement des points d'embarquement de bétail gérés par le secteur privé.	- Responsabilité conjointe du Burkina et de la Côte d'Ivoire et secteur privé.	1-3 ans
		- Dérégulation du transport international par camion.	- Réforme du système actuel d'allocation de quotas de cargo.	- Responsabilité trilatérale et rôle possible de la CEAO.	1-2 ans
		- Harmonisation des politiques nationales pour la libéralisation des tarifs de transports internationaux.	- Déconnection de l'allocation des quotas de la négociation des tarifs. - Coordination des tarifs douaniers nationaux.	- Trilatérale et rôle possible de la CEAO.	1-2 ans
	- Amélioration des informations concernant le marché et les coûts de commercialisation.	- Rationalisation et coordination des systèmes d'information sur les marchés nationaux.	- Coordination des mesures de collecte d'information. - Développement des systèmes d'informations standardisées.	- Trois pays avec soutien possible du CILSS/CEAO/CEBV.	moins d'un an.
		- Dissémination des informations sur le marché et sur les coûts de commercialisation au niveau régional.	- Etablissement des rapport hebdomadaires. - Plus grande sélection des média.	- Trois pays avec input du secteur privé.	moins d'un an.

DOMAINES D'INTERVENTION	OBJECTIFS	STRATEGIES	MESURES SPECIFIQUES	RESPONSABILITE	DELAI
B. Elimination des entraves réglementaires et administratives aux échanges.	- Facilitation du commerce de bétail et de la réduction des coûts.	- Simplification des procédures à l'exportation et réduction des coûts actuels.	- Elimination des taxes ONAC, CBC, et Chambre de Commerce et standardisation des frais de patentes au Burkina. - Etablissement de guichets uniques dans les provinces et points frontaliers. - Suppression des exigences de la Chambre de Commerce au Mali.	- Mali et Burkina (PAS).	1-2 ans.
		- Suppression des exigences d'intermédiation.	- Suppression de l'exigence des transitaires en douane.	- Mali (PAS).	moins d'un an.
		- Suppression de toutes les taxes quasi officielles, paiements pour services rendus et prélèvement non officielles.	- Dissémination de l'information sur les modifications de politique.	- Mali, Burkina et Côte d'Ivoire (PAS)	
			- Suppression des prélèvements des syndicats de transporteurs et des commerçants en Côte d'Ivoire.		
			- Elimination à moyen terme des sociétés de convoyage.		
			- Elimination du marché secondaire d'allocation des wagons.		
C. Recherche de solutions aux problèmes d'Administration Publique.	- Elimination des comportements de recherche de rente par les officiels publics et leurs agents.	- Formulation et institutionnalisation des stratégies nationales de contrôle et de renforcement de la loi.	- Création de bureaux de médiateurs et autres structures de contrôle.	- Tous les 3 pays et séminaire sous-régional.	1-2 ans
		- Restructuration des services de contrôle.	- Révision des critères de sélection.	- Tous les 3 pays (PAS).	1-2 ans

DOMAINE D'INTERVENTION	OBJECTIFS	STRATEGIES	MESURES SPECIFIQUES	RESPONSABILITE	DELAI
			- Modification de la structure des incitations.		
			- Modifications de la structure des sanctions et pénalités.		
		- Mobilisation du soutien et de la participation du public.	- Dialogue soutenu avec public en matière de réformes.	- Tous les 3 pays sur une base soutenue.	à soutenir

I. INTRODUCTION

1. L'intégration économique a été perçue par les divers pays de la sous-région de l'Afrique de l'Ouest, et en particulier les pays sahéliens comme un élément nécessaire dans toute stratégie visant une croissance économique durable et équitable. Malgré la création ultérieure de multiples institutions officielles et instruments d'intervention censés répondre à cette fin, les résultats ont été jusqu'ici très décevants. En particulier, le volume des échanges commerciaux intrarégionaux stagne à un bas niveau et de nombreux obstacles administratifs entravent la mobilité des facteurs de production.

2. Il semble exister toutefois, parmi les pays, un consensus que partagent de nombreux donateurs, dont la Banque Mondiale, suivant lequel une action plus résolue et plus imaginative s'impose désormais pour promouvoir les marchés régionaux. Ces marchés peuvent jouer un rôle important, surtout au moment où la compétitivité des producteurs africains se renforce. L'idée est la suivante : les marchés régionaux incitent les producteurs à augmenter leur production, à réduire les coûts grâce au perfectionnement de leurs connaissances et à l'expansion des économies d'échelle et donc à mieux se prémunir face à la concurrence extrarégionale; l'élimination des tarifs et des obstacles officiels, quasi-officiels et informels abaisse les coûts de commercialisation pour les producteurs et les marchands de bétail; le libre-échange et la redistribution de la production devant résulter de ces transformations amélioreront le bien-être des populations.

3. Les conflits d'intérêts entre les pays – ou, plus précisément, les conflits entre groupes d'intérêts dans les différents pays – ont entravé jusqu'ici l'établissement de marchés régionaux. Dans ce contexte, la Banque a pris l'initiative – que l'action d'autres donateurs et des pays concernés relaye désormais – d'identifier un nombre restreint de produits ou produits de base clés pour lesquels les avantages nets qui pourraient résulter de l'élimination des obstacles au commerce et de la création d'un marché régional commun auraient toutes chances d'être particulièrement élevés. Le raisonnement à l'origine de cette initiative est que, si ces avantages peuvent être démontrés à partir d'un ou de plusieurs groupes de produits, le processus de motivation à divers niveaux en faveur de la libéralisation des marchés régionaux en général s'en trouverait renforcé. Ainsi, la démarche micro-économique dans le sens de l'intégration économique régionale peut être envisagée comme un complément des actions en cours pour la coordination macro-économique plus vaste des politiques commerciales et budgétaires que la Banque continue à soutenir prudemment.

4. La Banque a donc proposé à la réunion des chefs d'Etat du Comité inter-Etats de lutte contre la sécheresse dans le Sahel (CILSS), en février 1990, de créer un marché commun des céréales et des produits de l'élevage car ces marchandises sont déjà largement produites et échangées dans la sous-région et se prêteraient particulièrement bien à la promotion des échanges entre les zones sahélienne et côtière. Une étude a été faite par un consultant en juillet-août 1990 1/. Un document de synthèse a été rédigé ensuite, puis examiné à la Banque le 11 septembre 1990. Il a été convenu que la création d'un marché commun régional pour un produit ou groupe de produits devrait probablement se faire par étapes, en commençant par un petit groupe de pays ayant un intérêt commun suffisant à l'égard du produit ou groupe de produits considérés.

5. Il a été décidé de dresser d'abord un plan d'action détaillé pour la libéralisation du commerce des produits de l'élevage dans le corridor central

---

1/ "Régional Trade for Meat and Cereals in West Africa" par Andrea Nicolaj, 13 août 1990.

comprenant le Mali, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire. Un tel choix se justifie par les raisons ci-après :

a) l'importance du secteur de l'élevage pour le Mali et le Burkina Faso où il représente respectivement 13 % et 12 % du PIB, spécialement du point de vue des recettes d'exportation (26 % et 27 %, respectivement, de la valeur totale des exportations en 1989) et du point de vue des finances publiques;

b) la dépendance quasi totale du Mali et du Burkina Faso à l'égard du marché ivoirien pour leurs exportations de bétail 2/;

c) la présence de puissantes forces concurrentielles sur le marché ivoirien, dues à la fois à la production intérieure et aux importations, essentiellement en provenance de la Communauté européenne, qui ont réduit la part de marché des producteurs sahéliens de quelque 43 % entre 1980 et 1989;

d) l'existence d'une abondance d'études et de travaux de terrain récents et utilisables au sujet de cet ensemble de pays, notamment un recensement documenté des obstacles au commerce qui ont contribué à renchérir les coûts et à réduire la compétitivité 3/.

6. Le présent rapport se concentrera sur les principales exportations sahéliennes de bovins et de petits ruminants sur pied en direction du marché ivoirien car les exportations de volailles vivantes et de viande transformée sont négligeables. L'offre totale de viande rouge en Côte d'Ivoire en 1989 a été de 94.000 tonnes (dont 71 % de viande de boeuf). La viande rouge n'a représenté qu'un tiers du marché total de la viande, le poisson et les produits à base de poisson constituant les deux tiers restants.

II. APPROCHE ET METHODE

7. Le plan d'action ici proposé résulte d'une initiative commune du Département du Sahel de la Banque Mondiale et du Bureau Sahélien - Afrique de l'Ouest, de l'Agence des Etats-Unis pour le développement international (USAID). La Banque a financé la première phase des travaux : une étude sur place menée du 21 mars au 23 avril 1991. Il en est résulté un rapport intérimaire qui a été examiné à la Banque le 22 avril 1991. L'USAID a ensuite financé une mission au Mali, au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire du 4 mai au 2 juin 1991, ainsi que la rédaction du rapport définitif. Les consultants employés pour préparer le plan d'action ont été Messrs. John Holtzman et Nicolas Kulibaba, de la société Abt Associates de Bethesda (Maryland).

8. L'objet de ce rapport est de proposer un plan d'action pour libéraliser les marchés et accroître le commerce des produits de l'élevage

---

2/ L'effondrement du commerce avec le Ghana, qui était un débouché majeur du Burkina Faso et du Mali, s'explique par les mauvais résultats économiques du pays dans la seconde moitié des années 70 et au début des années 80, et par le bas niveau des prix du cacao ces dernières années. D'autre part, les exportations de bétail en provenance des pays du Sahel appartenant à la zone franc ont cessé d'être concurrentielles sur le marché nigérian au fur et à mesure que le naira se dévaluait au long des années 80.

3/ "Livestock Marketing and Trade in the Mali/Burkina/Côte d'Ivoire Corridor", Abt Associates Inc., Nicolas Kulibaba et John Holtzman, mai 1990.

entre le Mali, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire, et de déterminer la meilleure stratégie qui permettrait à la fois d'appliquer et d'étendre la démarche retenue, ou certains de ses éléments, à d'autres secteurs. Le rapport se concentre spécialement sur les mesures susceptibles de réduire les coûts de commercialisation et renforcer l'efficacité afin d'accroître la compétitivité des exportations de bétail en provenance du Mali et du Burkina Faso. L'analyse part d'un examen détaillé des budgets de commercialisation du bétail qui ont été établis pour les principaux itinéraires d'après les renseignements recueillis à l'occasion de discussions approfondies avec les marchands de bétail.

9. Le rapport se fonde sur trois hypothèses centrales qui circonscrivent la portée des mesures de politique économique générale susceptibles d'être adoptées, conjointement ou individuellement, afin d'améliorer la compétitivité. La première est qu'aucune modification n'intervient dans la parité du franc CFA ni dans les arrangements propres à la zone franc CFA. Le taux de change effectif réel de chaque pays, et notamment de la Côte d'Ivoire, s'est apprécié durant la seconde moitié des années 80. Cette circonstance a nui à la situation des producteurs car elle a érodé leur compétitivité sur tous les marchés côtiers – Côte d'Ivoire, Ghana et Nigéria notamment – par rapport aux importations provenant de la Communauté européenne. Selon toute vraisemblance, cette tendance ne devrait se modifier que progressivement dans le moyen terme, à condition toutefois que des politiques macro-économiques appropriées soient adoptées dans chacun des pays concernés. La seconde hypothèse est que les prix des carburants ne diminuent pas. Ces prix se maintiennent à des niveaux relativement élevés dans les pays concernés pour tout un ensemble de raisons, dont les besoins de recettes fiscales de l'Etat qui entraînent la perception de taxes relativement lourdes sur les carburants 4/. En abaissant les coûts du transport, qui sont le principal élément des coûts de commercialisation du bétail, toute réduction des prix des carburants qui interviendrait dans l'avenir aiderait à renforcer la compétitivité des producteurs, particulièrement au Sahel, autant, sinon plus, que toutes autres mesures examinées ci-dessous. Enfin, la troisième hypothèse est que l'offre de viande rouge et de volaille de basse qualité en provenance de la Communauté européenne pour les exportations subventionnées se maintiendra, en dépit de l'application effective par la Côte d'Ivoire des droits compensatoires.

10. Le rapport n'examine pas explicitement l'impact qu'auraient sur l'environnement toute hausse de la production et du commerce du bétail au Mali et au Burkina. Récemment, plusieurs projets de documents de stratégie nationale pour l'environnement, dont ceux pour le Mali et le Niger, ont mentionné un problème environnemental qui s'aggrave au Sahel, à savoir la détérioration des parcours provoquée par une trop forte densité d'animaux et par l'application de techniques de gestion inappropriées. L'amélioration de l'accès aux marchés côtiers, qui fait l'objet du présent rapport, devrait aider à accroître les taux d'exploitation du cheptel, actuellement faibles. Elle devra toutefois être associée à d'autres mesures, notamment l'élargissement de l'accès à de nouveaux modes d'épargne et l'amélioration des politiques foncières et de la planification de l'utilisation des sols, afin d'atténuer les risques de conséquences négatives associés à l'expansion de l'élevage. Il convient d'ajouter qu'à condition d'appliquer les techniques voulues, l'environnement sahélien convient peut-être mieux à la pratique de l'élevage que, par exemple, les zones boisées plus humides de la Côte d'Ivoire.

4/ Pour donner un exemple, si les prix du carburant diesel pouvaient être abaissés de 210 francs CFA le litre à 183 francs CFA le litre au Mali, les coûts de transport par tête de bétail par la voie routière de Segou à Abidjan diminueraient de 26 %, toutes choses étant égales par ailleurs.

11. Le rapport examine ensuite les aspects ci-après :

a) la structure et les caractéristiques des coûts, distinguant entre coûts de production et coûts commerciaux, et décomposant et analysant expressément les coûts de transport et les coûts de commercialisation officiels, quasi officiels et informels;

b) l'application des mesures en vigueur afin de réduire ces coûts, soit au titre de programmes d'ajustement individuels des pays (politique commerciale, réformes des réglementations, taxes et prélèvements intérieurs), des accords régionaux ou des mesures concertées dans le secteur privé;

c) les possibilités additionnelles de réduction des coûts dans le contexte des opérations d'ajustement en cours, et les moyens d'amélioration des mécanismes de répartition et d'accroissement de l'efficacité de l'offre de transport; les moyens de lutte contre la fraude fiscale et la recherche de rentes de situation, et les possibilités d'amélioration des procédures de recouvrement des coûts;

d) l'analyse de l'impact des diverses mesures de réforme envisageables sur les différents pays et groupes d'intérêts dans ces pays, assortie d'une évaluation de l'effet des modifications proposées sur les finances publiques;

e) la stratégie optimale de la mise en oeuvre précisant les objectifs à court terme et moyen terme, le calendrier et l'échelonnement des réformes, la répartition des responsabilités dans la prise des différentes mesures; mesures à prendre soit multilatéralement soit unilatéralement; enfin,

f) la stratégie recommandée pour l'appui de la Banque et des donateurs. Cette stratégie sera mise en rapport avec la réunion du Groupe consultatif des donateurs du Club du Sahel, le prochain sommet du CILSS et la Conférence des ministres de l'agriculture d'Afrique de l'Ouest et du Centre 5/.

III. LES COUTS DE COMMERCIALISATION DU BETAIL DANS LE COMMERCE INTRAREGIONAL

12. Les coûts de commercialisation du bétail, par grandes catégories, sont indiqués à l'Annexe I. Trois séries d'estimations d'Abt Associates, l'une fondée sur des estimations pour la période allant des derniers mois de 1989 aux premiers mois de 1990, et les deux autres fondées sur des estimations pour mai 1991, sont comparées aux chiffres estimatifs calculés par une équipe de travail IEMVT-CIRAD/SFC SEDES-CEGOS (voir "Etude prospective du sous-secteur élevage au Burkina Faso", avril 1991) et aux estimations de l'étude de la viande rouge du CRED, qui date de la fin des années 70 (Staatz, 1979). Tous les budgets de commercialisation présentés concernent le bétail expédié du Mali ou du Burkina Faso à destination d'Abidjan. Comme il est souligné, différents modes de transport ou une combinaison de modes de transport sont utilisés. Les coûts d'acquisition du bétail représentent la plus forte proportion des coûts de commercialisation totaux, allant de 56,7 % à 77,4 % dans les estimations pour 1989-91. Toute

---

5/ La première réunion de la conférence s'est tenue du 14 au 20 mars à Dakar sous la présidence de la France et du Sénégal. Une nouvelle réunion est prévue pour le début de 1992 afin d'examiner les recommandations de huit groupes de travail dont un sur la création d'un marché régional des produits de l'élevage.

mention ultérieure des coûts de commercialisation dans le présent document se rapportera aux coûts du transport et des opérations commerciales, à l'exclusion des coûts d'acquisition du bétail.

A. Tendances de la production et perspectives d'abaissement des coûts de production de l'élevage

13. L'une des tendances les plus marquées au Sahel, ces dernières années, a été le déplacement du "centre de gravité" géographique du pastoralisme sahélien en direction du sud, aussi bien à l'intérieur des pays sahéliens que dans l'ensemble de la région. Il en est résulté un courant migratoire, des pressions sociales et démographiques sur les ressources pastorales et des politiques encourageant la migration et l'installation des éleveurs en Côte d'Ivoire à la suite de la sécheresse au Sahel en 1984. Avant 1986, la Cinquième région du Mali (Mopti) était la principale zone de production du pays pour l'élevage et regroupait plus d'un tiers de l'ensemble du gros bétail et des petits ruminants. Cependant, la Troisième région (Sikasso), située le long de la frontière avec la Côte d'Ivoire, a connu, de 1977 à 1989, une période de croissance soutenue durant laquelle son troupeau de bovins a doublé. Or, le troupeau de bovins total du Mali n'a augmenté que de 2 % dans le même intervalle. Dans les régions qui ont subi une émigration nette des éleveurs de bétail, les producteurs semblent avoir modifié l'orientation économique de la production au profit des petits ruminants, maintenant ou élevant la charge sur les pâturages mesurée en unités de bétail tropical (UBT). Une évolution similaire s'est produite au Burkina Faso où la production de bovins s'est déplacée vers les provinces du Sud et de l'Est du pays. Le nombre des bovins a plus que triplé dans les vingt dernières années dans la région du Centre-Est, et il a doublé dans les régions de l'Est, du Centre-Sud et de Bougouriba. Dans le même temps, la production de petits ruminants s'est intensifiée à travers tout le Burkina Faso, faisant plus que quadrupler dans les régions traditionnelles d'élevage au nord du pays. En Côte d'Ivoire, l'investissement extensif des pouvoirs publics et des donateurs au cours des dix dernières années a provoqué une croissance annuelle soutenue de 5,3 % pour les bovins entre 1978 et 1988; en outre, le troupeau de zébus dans la région du nord du pays a sextuplé entre 1970 et 1985. Les conséquences de cette évolution sont particulièrement importantes, à la fois parce qu'elles augmentent le poids de la production agro-pastorale intensive dans les zones situées à proximité immédiate des principaux axes du réseau de transport et parce qu'elles rapprochent la production des régions où se concentre la demande du marché.

14. Le présent document n'analyse pas les coûts de production de l'élevage dans les pays du corridor central. Les coûts d'acquisition du bétail payés par les marchands de bétail exportateurs ne baisseront sans doute pas sensiblement dans le court et moyen termes, étant donné qu'une grande partie de la production de bétail au Mali et au Burkina Faso est de type extensif, en parcours libre 6/. Si les troupeaux, de bovins surtout, se déplacent vers le sud, en direction des zones productrices de coton à plus fort potentiel, les coûts de production par unité de poids vif pourraient baisser petit à petit. L'idée ici est que la production de coton et celle de céréales secondaires (maïs surtout) augmenteront dans les régions plus humides du Sahel, ou à plus fort potentiel, et que cette évolution élèvera l'offre de sous-produits agro-industriels (tourteaux de graines de coton notamment) et de sous-produits de la transformation des céréales secondaires (son de maïs), desserrant la pression sur le prix des aliments du bétail. La demande d'aliments du bétail augmentera dans le temps, à mesure qu'un plus grand nombre d'agriculteurs passeront à la traction animale et que les exploitants agricoles, les investisseurs urbains et les fonctionnaires

---

6/ Un déplacement de l'élevage vers le sud abaisserait aussi les coûts du transport, en moyenne, vers les marchés côtiers.

investiront dans les entreprises d'embouche bovine et ovine. Si la production de maïs se développe sensiblement dans le Sud du Mali et dans le Sud-Ouest du Burkina Faso, augmentant considérablement les excédents de maïs commercialisés, les prix du maïs pourraient baisser au point où les grains seraient utilisés comme aliments d'appoint pour les ruminants d'élevage. L'utilisation du maïs dans la composition des aliments de la volaille (et, dans une moindre mesure, du troupeau laitier périurbain) constituera cependant l'utilisation prioritaire des excédents de maïs en grain dans le court à moyen terme.

B. Itinéraires de commercialisation et modes de transport du bétail dans le corridor central

15. Les coûts de transport et de manutention représentent 47,5 % à 61,3 % des coûts de commercialisation du bétail dans le corridor central. Trois modes de déplacement – la marche, le transport ferroviaire et le transport par camion – sont utilisés pour conduire les animaux vivants au marché. Le transport de carcasses en camions ou en conteneurs ferroviaires réfrigérés représente actuellement bien moins de 1 % des transports de bétail (en équivalents carcasses) vers la côte. Alors que le commerce de longue distance se caractérisait principalement par la marche et le transport ferroviaire à partir des régions de production sahéliennes vers les marchés côtiers dans les années 60 et 70, le camionnage est devenu peu à peu concurrentiel au cours des années 80. Dès 1988, le transport par camion (37,7 %) du bétail en provenance du Mali et du Burkina Faso à destination de la Côte d'Ivoire dépassait la marche (34,9 %) et le transport ferroviaire (27,4 %), suivant les statistiques enregistrées aux postes de contrôle frontaliers de SODEPRA-Nord. Les exportations sahéliennes de petits ruminants vers la Côte d'Ivoire en 1988 ont été transportées principalement par camion (64,5 %), le rail venant au second rang (34,2 %), suivi par la marche (1,3 %).

16. Le Mali et le Burkina Faso exportaient du bétail vers des destinations variées dans les années 60 et 70 : Ghana, Libéria, Nigéria, Togo, Bénin et Côte d'Ivoire, notamment. Vers le milieu des années 80, la Côte d'Ivoire est devenue leur premier marché. Plus de la moitié des bovins (54,6 %) et plus des deux tiers des petits ruminants (71,2 %) passant par les postes de contrôle vétérinaire du Nord de la Côte d'Ivoire en 1987 étaient déclarés en destination vers Abidjan. Bouaké attirait 10,2 % des bovins et 12,1 % des petits ruminants. A part Daloa (5,6 % des bovins), aucune autre destination n'accueillait plus de 5 % des importations de bétail.

17. Les mouvements de bétail sont fortement concentrés dans le Centre-Sud du Mali et le Sud-Ouest du Burkina Faso, convergeant sur Ouangouloudougou et Ferkéssédougou, dans le Nord de la Côte d'Ivoire, et se dirigeant ensuite vers Bouaké et Abidjan par la route et par le rail. La marche à pied des troupeaux n'est plus autorisée au sud de Bouaké et elle est devenue de plus en plus difficile dans le Nord de la Côte d'Ivoire, en raison de l'augmentation de la population humaine et animale et de l'expansion des superficies servant à la production agricole. La marche à pied prédomine surtout pour l'acheminement des troupeaux à partir des marchés de regroupement ruraux du Sahel vers les têtes de lignes ferroviaires (surtout au Burkina Faso) et les postes frontières (principalement entre le Mali et la Côte d'Ivoire) à partir desquels les animaux sont transportés vers la côte par camion. Si les tendances de l'évolution des modes de transport se poursuivent, la marche à pied à l'intérieur de la Côte d'Ivoire devrait disparaître virtuellement dans les années 90. Le camionnage devrait devenir le mode de transport prédominant pour le bétail en Côte d'Ivoire et devra prendre une part de plus en plus grande dans les régions méridionales des pays fournisseurs, à moins que le service ferroviaire s'améliore rapidement et que la part du rail cesse de se réduire.

C. Structure des coûts du commerce du bétail

18. Le tableau ci-dessous indique les principales catégories de coûts du commerce de longue distance du bétail en proportion du total des coûts de commercialisation. Tous les chiffres sont exprimés en pourcentage. On observera que la somme des pourcentages n'est pas égale à 100 % dans chaque colonne. Les pourcentages "hauts" représentent les cas des coûts proportionnellement les plus élevés; les pourcentages "bas" représentent les cas des coûts proportionnellement les plus bas. Les pourcentages "médians" se situent au milieu de la fourchette pour les neuf budgets de commercialisation du bétail les plus récents.

Catégorie	Haut	Bas	Médian
Transport et manutention	61,3	52,7	59,7
Coûts de commercialisation officiels	25,0	11,1	20,9
Services vétérinaires	3,2	1,6	1,9
Pays exportateur	16,6	0,8	11,6
Côte d'Ivoire	9,8	2,7	6,1
Coûts de commercialisation occultes	12,8	2,7	7,4
Coûts de commercialisation quasi officiels	9,3	0,0	
Commissions aux intermédiaires	5,7	3,4	3,9
Coûts d'opportunité du capital	4,7	1,2	2,1
Entretien du bétail (à Abidjan)	3,7	1,3	3,1
Transferts de capital	1,1	0,0	

19. Le transport est de toute évidence la principale catégorie de coûts et celle pour laquelle les gains relatifs les plus forts peuvent être obtenus. Malgré les grands efforts faits pour réduire la fiscalité liée à l'exportation au Burkina Faso et au Mali, les coûts de commercialisation officiels restent un important élément du coût total. Alors que les taxes à l'exportation proprement dites ont été éliminées ("droits de sortie" au Burkina; "contribution directe" au Mali), les marchands de bétail continuent à payer des licences d'exportation ou louent celles d'autres négociants, et acquittent aussi des taxes de marché et d'autres taxes à l'exportation. Il y a des possibilités supplémentaires de réduction de la taxation officielle du bétail destiné à l'exportation.

D. Coûts de transport et de manutention

20. La part attribuée aux coûts de transport dans les coûts de commercialisation du bétail nets des coûts d'acquisition des animaux, soit 47,5 % à 61,3 %, est de toute évidence la plus importante. Les coûts de transport et de manutention comprennent les coûts directs du déplacement proprement dit des animaux et les charges annexes qui dépendent du mode ou de la combinaison de modes de transport utilisé (chargement et déchargement, paiement des services des conducteurs et gardiens de troupeaux qui accompagnent les convois et frais de subsistance et transport de retour vers le Sahel pour le personnel accompagnant les expéditions). A la différence des autres marchandises qui empruntent l'axe Sahel-littoral et qui sont essentiellement des marchés captifs pour certains modes et axes de transport particuliers, le bétail est un bien mobile qui peut être conduit rentablement

au marché sans énergie autre que la sienne propre, ou au moyen d'autres formes de transport commercial. Dans ces conditions, la demande des différents modes de transport est élastique par rapport au prix, est fortement sensible au risque et réagit aux changements à court terme dans la qualité du service.

21. La variation des coûts du transport en proportion des coûts de commercialisation totaux est moindre qu'il pourrait sembler à priori. On pourrait penser, en effet, que le camionnage est de loin plus onéreux que les formules mixtes marche/rail ou marche/route. Cependant le transport par camion ou train coûte beaucoup moins en temps de travail et frais de subsistance correspondant aux services des conducteurs de troupeaux car le bétail peut être transporté à la côte en deux ou trois jours. Néanmoins, les tarifs des véhicules de transport sont élevés. En revanche, la marche est lente et exige d'importantes dépenses en liquide pour les conducteurs des troupeaux et leurs frais de subsistance 7/. Le choix d'un mode de transport – ou d'une combinaison de modes – particulier par les négociants en bétail résulte d'un calcul minutieux. Les considérations de coût direct (tarifs des véhicules par rapport aux coûts de main-d'oeuvre et de subsistance dans le cas de la marche) sont comparés et appréciées en tenant compte des aspects tels que la possibilité de se procurer des véhicules ou des wagons ferroviaires, les risques ou avantages propres à la marche, au camionnage et au transport ferroviaire (mortalité des animaux et retards de livraison, par exemple), et les coûts d'opportunité du capital suivant la date de livraison. Ces éléments tiennent compte des renseignements disponibles à propos des mouvements de prix en cours ou des prix imminents sur les marchés de destination ainsi qu'à l'urgence de récupérer les coûts d'investissement et de réaliser les bénéfices attendus.

22. Depuis quelques dizaines d'années, des modifications profondes se produisent dans la hiérarchie des modes de transport utilisés par les marchands de bétail le long du corridor central. La marche à pied, à forte intensité de main-d'oeuvre mais lente, a longtemps été le principal mode d'acheminement du bétail vers les marchés de destination et reste la forme de transport la plus courante aux premiers stades du processus de commercialisation (correspondant au déplacement entre les marchés de ramassage et de regroupement). Alors que les économies d'échelle en coûts de main-d'oeuvre sont extrêmement concurrentielles dans le cas de la marche de vastes troupeaux, les longs délais de livraison caractéristiques de la marche entraînent de forts coûts d'opportunité du capital investi dans le bétail. Au fil du temps, le développement de l'infrastructure routière et ferroviaire a renforcé la compétitivité des modes de transport autres que la marche à pied, tandis que l'augmentation des densités de peuplement, l'expansion des superficies cultivées et mises en valeur et les restrictions réglementaires des mouvements du bétail dans le sud de la Côte d'Ivoire ont amoindri davantage encore la viabilité de la marche à pied aux stades avancés du processus de commercialisation.

23. Le camionnage entre le point de regroupement et Abidjan n'a commencé à concurrencer les options marche/rail et marche/route qu'à partir des années 80. Dans les années 70, le camionnage était rarement utilisé; le CRED a montré que les négociants perdaient de l'argent dans le corridor central dans la plupart des cas (voir l'Annexe I) 8/. Les coûts économiques réels du camionnage du Sahel à la côte ont baissé à partir de la fin des années 70,

---

7/ Les temps moyens de livraison des troupeaux marchant du Sahel à Bouaké vont de trois à cinq semaines, selon le point d'origine.

8/ Le transport par camions des bovins ou des petits ruminants ne pouvait se justifier que dans les périodes de forte demande de viande rouge et de prix saisonnièrement élevés sur les marchés de destination.

par suite d'investissements massifs dans l'amélioration de l'infrastructure routière, dans l'expansion du parc de véhicules (surtout durant la période de grands transports d'aide alimentaire, de 1983 à 1985) et dans la capacité de transport du bétail. Néanmoins, les coûts financiers du transport en Afrique de l'Ouest tendent à être, en moyenne, au moins deux fois plus élevés à la tonne-kilomètre qu'en Asie. L'écart de coût est dû à des facteurs tels que les droits élevés qui frappent les importations de camions et de pièces détachées, la forte fiscalité des carburants et le mauvais état de nombreuses routes.

24. Le transport ferroviaire des animaux est en baisse sur la ligne Ouagadougou-Abidjan depuis les années 70 sous l'effet du renforcement de la compétition provenant des transports routiers et en raison du manque de fiabilité du service ferroviaire. La baisse de qualité du service ferroviaire a elle-même les causes suivantes :

a) la gestion inefficace de la régie Abidjan-Niger (RAN) et des sociétés ferroviaires nationales après la scission de 1990;

b) le mauvais entretien des machines et du parc de matériel roulant;

c) l'inefficacité et la corruption qui caractérisent les mécanismes d'attribution des wagons de transport ferroviaire;

d) l'absence totale de wagons conçus pour le transport du bétail;

e) les tarifs ferroviaires à coût unitaire élevé pour le bétail par comparaison aux autres marchandises.

E. Coûts et fiscalité officiels de la commercialisation

25. Les droits et taxes officiels prélevés dans les pays exportateurs et importateurs ont diminué en proportion des coûts de commercialisation totaux de la fin des années 70 à 1989-90. Ils continuent cependant à représenter une importante catégorie de coûts : les taxes dans les pays sahéliens (exportateurs) allaient de 0,8 % à 18,4 % des coûts de commercialisation totaux hormis l'achat du bétail dans les budgets de commercialisation examinés récemment, alors qu'ils allaient de 4,9 % à 9,9 % sur le marché ivoirien importateur.

26. Si les taxes à l'exportation ("contribution directe") ont théoriquement disparu au Mali, les exportateurs doivent toujours payer certains autres droits (patente d'exportation/importation, documentation du transport) indirectement par l'intermédiaire d'un importateur-exportateur agréé. Globalement, les prélèvements officiels au Mali ont diminué, passant de 5.600 francs CFA par tête de bovin à 2.400 francs CFA par tête (prélèvements officiels et quasi officiels confondus) 9/. C'est là une évolution positive mais il serait néanmoins possible d'éliminer les rentes perçues par les titulaires de licences d'importation-exportation en facilitant les possibilités pour les marchands de bétail à exporter les animaux en leur nom propre. Une réforme dans ce sens qui pourrait réduire ou éliminer les licences d'import-export, pourrait aboutir à imposer un droit de licence plus élevé aux marchands de bétail qui ne payent actuellement qu'une

---

9/ La variabilité qui caractérise le total des prélèvements officiels et quasi officiels récents s'explique par le caractère négociable des coûts quasi officiels, payés aux grands importateurs-exportateurs bien capitalisés. Ces individus payent chaque année des montants élevés au titre de la patente, suivant la valeur du total de leurs importations et exportations, mais peuvent imposer une prime variable aux exportateurs de bétail désireux de "louer" les droits d'exporter qui leur appartiennent.

licence les autorisant à pratiquer le commerce intérieur des animaux, afin de compenser le manque à gagner fiscal afférent. Même si ce coût compensateur élevait les droits de licence payés par les marchands, l'effet net de l'élimination du droit "patrimonial" d'importation-exportation serait probablement un abaissement des coûts. Le Burkina Faso a éliminé les droits de sortie à l'exportation sur le bétail ("droits de sortie" de 4.400 francs CFA par tête de bovin) et réduit ainsi la charge combinée des prélèvements officiels sur les exportations de 7.700 francs CFA par tête (budget de commercialisation du bétail à fin 1989) à 3.750-4.800 francs CFA au second trimestre de 1991. Les marchands de bétail continuent cependant de payer des taxes qualifiées de contributions au Conseil burkinabé des chargeurs (CBC), à l'Office national du commerce (ONAC), et à la Chambre de Commerce; ces droits et taxes ne correspondant à aucun service rendu. Les obligations réglementaires portant sur la vaccination du bétail et les documents qui doivent accompagner les troupeaux destinés au marché entraînent un prélèvement supplémentaire d'environ 660 francs CFA par tête, en échange, cette fois, de services rendus. Les possibilités d'abaissement de ces charges sont difficiles à cerner mais probablement limitées.

27. Les taxes officielles dans le pays importateur, la Côte d'Ivoire, comprennent une taxe municipale d'Abidjan, qui est en fait une taxe de l'entrepôt de Port Bouet (1.000 francs CFA par tête de bovin) et des droits d'inspection vétérinaire de 1.110 francs CFA par tête 10/. Il est certainement possible d'abaisser ces taxes ou d'améliorer la qualité des services à fournir. Les marchands de bétail qui ne sont pas sur place et les acheteurs de bétail d'Abidjan ne reçoivent en réalité aucun service en échange de ces paiements. En fait, l'état et l'efficacité des installations de Port Bouet se sont dégradés sérieusement avec le temps et les marchands de bétail se plaignent et envisagent d'établir le principal marché de bétail en dehors d'Abidjan, et éventuellement sous gestion privée. Les marchands de bétail ne sont pas hostiles à la taxation mais estiment fermement que des services véritables (fourniture d'eau et accès à des aliments du bétail appropriés) doivent être rendus en échange. Néanmoins, les moyens de financement d'un nouveau marché municipal plus vaste n'ont toujours pas été trouvés, malgré une étude de faisabilité danoise au sujet d'installations qui seraient situées le long de la voie ferroviaire desservant Abidjan, à 15 ou 20 kilomètres du site actuel de Port Bouet. Il est fort probable que si les marchands étaient invités à contribuer au financement des installations, les taxes du marché d'Abidjan seraient loin de diminuer mais augmenteraient au contraire dans le court terme. Néanmoins, le bétail arriverait au marché de destination en meilleur état, ce qui permettrait d'obtenir des prix de vente plus élevés.

F. Taxes quasi officielles et taxes informelles

28. Les taxes informelles et les taxes quasi officielles ont augmenté sensiblement avec le temps, en chiffres absolus comme en chiffres relatifs 11/. En 1991, elles représentaient de 4,8 % à 22,9 % des coûts

---

10/ Port Bouet est le terminus ferroviaire d'Abidjan où le bétail et les autres marchandises sont déchargés.

11/ Les auteurs suivent les définitions ci-après pour les termes se rapportant aux coûts informels des opérations commerciales. Les taxes (ou coûts) informels sont les pots-de-vin et paiements illégaux imposés ou sollicités par les agents publics dans l'exercice de leurs fonctions officielles. Ces pratiques sont couramment dénommées "taxes sauvages" ou "tracasseries administratives". Les taxes (ou coûts) quasi officielles sont les taxes et prélèvements de type fiscal imposés par des entités autres que les pouvoirs publics (syndicats ou titulaires de licence, par exemple). La recherche d'avantage personnel correspond à la

de commercialisation. Elles étaient trois à quatre fois plus élevées pour les expéditions en provenance du Mali que pour celles en provenance du Burkina Faso. La taxation quasi officielle n'est apparue que récemment en Côte d'Ivoire, à la suite de la décision prise par les syndicats nationaux des transporteurs et des commerçants de percevoir des "contributions volontaires" sur tous les chargements entrant dans le pays. Les recettes tirées de ces paiements (une moyenne de 20.000 francs CFA par camion) sont en principe versées au Gouvernement en signe de solidarité politique. Le prélèvement opéré par le syndicat des transports est, en réalité, le résultat direct des négociations de 1990 entre le syndicat et le Gouvernement. Le poids de la taxation informelle, sous forme de pots-de-vin et de paiements illégaux versés aux agents publics, dépend du mode de transport choisi. Il est au plus haut pour le transport par camion, à cause de la multiplication des barrages de contrôle des véhicules en route vers la côte, surtout en Côte d'Ivoire. Le bétail qui se déplace à la marche à pied échappe à la plupart des "tracasseries administratives". Les charges informelles semblent être au plus bas dans le cas de la formule de transport marche/train. Les marchands de bétail comparent cet avantage à l'inconvénience du temps pris pour la marche à pied, aux dépenses correspondant à l'utilisation des conducteurs de troupeaux, aux dommages que les troupeaux qui se déplacent risquent de causer aux récoltes ainsi qu'aux retards et à l'incertitude qui caractérisent le transport ferroviaire.

G. Autres coûts de commercialisation

29. Les autres coûts sont les commissions des intermédiaires pour l'achat et la vente du bétail, les charges financières, le coût d'opportunité associé à l'immobilisation des fonds dans le cheptel entre le moment de la formation du troupeau et la vente, et enfin les pertes. Aucune de ces catégories de coûts, à l'exception éventuelle des coûts financiers, n'entre pour un pourcentage élevé dans les coûts de commercialisation. Elles ne méritent donc pas la même attention ni le même effort (afin de les réduire) que les catégories de coûts de commercialisation plus importantes. En outre, les possibilités de réduire ces coûts sont limitées. Le versement de commissions aux intermédiaires sur les marchés de bétail est une pratique établie. Les intermédiaires garantissent la solvabilité des acheteurs et des vendeurs, servent de témoins dans les ventes à crédit et recueillent et diffusent l'information commerciale 12/. L'immobilisation du fonds de roulement dans un troupeau d'animaux destinés à être vendus a toujours un coût d'opportunité. La réduction des coûts de commercialisation informels accompagnant le transport routier et le transport ferroviaire pourrait

---

sollicitation illicite directe ou indirecte d'avantages ou paiements non officiels, par des agents publics dans l'exercice de leurs fonctions officielles. La corruption est un terme qui décrit également cette situation.

12/ Quiconque visite les marchés de bétail de l'Afrique de l'Ouest est inévitablement frappé par la multitude des participants, dont beaucoup sont des intermédiaires. De nombreux fonctionnaires publics et analystes du sous-secteur de l'élevage considèrent que ces intermédiaires sont trop nombreux, parasitaires (ne remplissant aucune fonction de commercialisation utile) et non indispensables. Il est possible que les intermédiaires soient trop nombreux sur les marchés de bétail mais la plupart d'entre eux jouent des rôles économiques utiles dans le mécanisme de commercialisation. Les tentatives faites par des projets de développement ou de commercialisation de l'élevage afin de court-circuiter le système de commercialisation traditionnelle en Afrique pour réduire les coûts de commercialisation ont généralement échoué. Si les tentatives en ce sens réussissaient, elles pourraient en fait avoir des effets négatifs sur l'emploi.

diminuer l'utilisation de la marche à pied des troupeaux comme mode de transport entre les marchés de regroupement sahéliens et la frontière ivoirienne; un tel changement accélérerait le transport des animaux et provoquerait une rotation plus rapide du capital, abaissant les coûts d'opportunité par troupeau destiné au marché.

30. Les coûts financiers caractéristiques du commerce de longue distance du bétail sont mal connus. Les budgets présentés par Abt Associates reposent sur l'hypothèse que les marchands de bétail achètent et vendent le bétail essentiellement de main à main, comme c'est effectivement le cas. En raison des risques de plus en plus grands de défaut de paiement parmi les grands bouchers d'Abidjan, les marchands de bétail sahéliens sont peu enclins à fournir des animaux en consentant un crédit de fait qui est remboursé après l'abattage et la vente de la viande. Les achats à crédit sont plus fréquents sur les marchés et dans les zones de regroupement sahéliens, bien que la proportion des animaux en troupeaux commerciaux achetés à crédit soit inconnue; Abt Associates a rencontré un cas, à la fin de 1989, où une partie des animaux d'un troupeau destiné au marché (voir le budget Kolokani-Abidjan à l'Annexe I) était confiée au marchand à crédit moyennant paiement ultérieur. Les achats des marchands qui s'opèrent à crédit se font sans formalités; le vendeur confie les animaux au négociant et reçoit le paiement après que le troupeau a été vendu sur les marchés de la côte et que le négociant est revenu au Sahel. Staatz (1979) a indiqué que les vendeurs recevaient un prix plus élevé pour les animaux confiés aux marchands à crédit; l'état des informations disponibles à l'heure actuelle ne permet pas de savoir s'il y a un écart entre le prix au comptant et le prix à crédit.

31. Les marchands de bétail qui pratiquent le commerce de bétail à distance font rarement état d'un recours au crédit structuré. Comme de nombreuses institutions financières du secteur structuré ont été décapitalisées au cours des années 70 et 80, et sérieusement affaiblies, les négociants n'ont guère de chance d'obtenir des prêts pour acheter du bétail ni pour financer le fonds de roulement nécessaire au financement des coûts de commercialisation dans le court terme. Les plafonds de crédit appliqués rigoureusement dans le cadre des prêts d'ajustement structurel (PAS) restreignent aussi probablement l'accès des marchands de bétail au crédit structuré à court terme. Néanmoins, les PAS prévoient essentiellement que les crédits formels seraient mis à la disposition des utilisations prioritaires du secteur privé plutôt qu'à celle des organismes parapublics (en cours de rationalisation, de remaniement et, parfois même, de démantèlement). Dans la mesure où les achats des marchands de bétail sont limités par leurs difficultés d'accès au crédit, une amélioration à cet égard pourrait intervenir à moyen et long termes, à mesure que les institutions financières du secteur structuré amélioreront leur gestion et s'assureront un meilleur recouvrement de leurs coûts dans les opérations de prêt (en fixant des taux d'intérêt plus élevés), que le secteur financier restructuré se renforcerait et que les activités privées de négoce et d'investissement recevraient une priorité plus élevée. Une innovation susceptible d'ouvrir davantage l'accès au crédit pour les marchands de bétail consisterait à organiser les groupes de marchands de bétail en associations viables qui pourraient servir d'intermédiaires financiers entre les institutions financières et les marchands de bétail individuels, suivant le modèle recommandé spécifiquement dans l'étude du secteur de l'élevage au Mali faite par la Banque. La cohésion du groupe et la pression qu'il exercerait sur les individus qui manqueraient à leur obligation de remboursement pourraient améliorer les taux de recouvrement des prêts et réduire le risque de faillite bancaire. Le groupe pourrait appliquer des sanctions aux marchands ne respectant pas leurs engagements; leur accès au crédit formel pourrait être remis en question s'ils ne remboursaient pas les prêts dans un délai raisonnable.

IV. BILAN DES MESURES PRISES POUR REDUIRE LES COUTS

32. La présente section décrit et analyse l'effet produit sur les coûts de commercialisation par la réforme de la politique et des réglementations du commerce opérée dans le contexte des programmes d'ajustement structurel. Elle examine aussi les mesures prises à l'initiative de diverses organisations régionales.

A. Le contexte de la réforme des politiques économiques

33. Les programmes d'ajustement structurel appliqués dans les trois pays du corridor central à la fin des années 80 et au début des années 90 soutiennent notamment des réformes des politiques et réglementations du commerce. L'Annexe II résume les principales réformes du commerce et des réglementations, particulièrement dans le domaine du commerce du bétail. Les grandes réformes orientées vers l'abaissement des coûts ont été les suivantes :

a) l'abaissement des taxes sur les animaux sur pied à l'occasion de l'exportation 13/;

b) la simplification de l'enregistrement et de l'autorisation d'exportations dans les pays sahéliens exportateurs, qui réduit les coûts par opération du commerce du bétail dans le secteur structuré.

34. Le programme d'ajustement du Burkina Faso, défini dans le document cadre de politique économique et soutenu par le PAS I, prévoit des études et des mesures supplémentaires afin d'identifier et d'éliminer les obstacles au commerce et à l'investissement privé. La rationalisation de la structure tarifaire est déjà en cours. Une étude de la croissance et de la diversification des exportations aura lieu durant l'exercice budgétaire 92 afin d'identifier les possibilités d'expansion des exportations inexploitées ou sous-exploitées (cultures propres à un biotope particulier, par exemple). Le programme donne une importance spéciale à la fourniture d'incitations à l'investissement du secteur privé, national et étranger, par des mesures capables de créer un environnement macro-économique, réglementaire et institutionnel favorable. L'un des principaux éléments de cette stratégie est la privatisation totale ou partielle des entreprises publiques; certaines entreprises parapubliques seront liquidées et d'autres seront ouvertes à l'investissement privé (sociétés mixtes) jusqu'à concurrence de 75 % du capital 14/. Les exonérations spéciales des taxes et droits de douane accordées aux entreprises publiques, qui ont représenté 7 milliards de francs CFA en 1989, feront l'objet d'un examen spécial et seront éliminées.

13/ Les réglementations de la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) interdisent déjà aux pays membres, qui incluent la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso et le Mali, de percevoir des taxes à l'importation sur le bétail.

14/ Un organisme parapublic démantelé, l'ONERA (Office national d'exploitation des ressources animales), achetait du bétail destiné aux abattoirs de Ouagadougou et Bobo-Dioualasso, la viande étant transportée par camions frigorifiques vers les marchés côtiers. Les exportations annuelles de viande de boeuf, de petits ruminants et de cheval en provenance du Burkina Faso ont été en moyenne de 353 tonnes métriques de 1980 à 1987 (la viande de boeuf représentant en moyenne 311 tonnes métriques ou 2.073 équivalents bovins). Les exportations moyennes de viande de boeuf, mesurées en équivalents bovins, ont représenté moins de 5 % de la moyenne des exportations de bovins enregistrées au cours de la même période.

35. La réforme tarifaire est bien engagée au Mali. La multitude de taxes collectés autrefois (11 à 15) a été ramenée à trois ou quatre taux pour la quasi totalité des produits depuis janvier 1991. L'administration nationale des douanes peut fournir des renseignements précis sur les nouveaux tarifs mais l'information à cet égard ne paraît pas être largement disponible ailleurs. D'un point de vue général, il est nécessaire de rendre plus transparente et plus largement répandue l'information sur les modifications des régimes tarifaires dans les pays du corridor central. Les tarifs appliqués aux camions lourds (d'une capacité supérieure à 16 tonnes) ont été ramenés de 47 % à 22 %, ce qui devrait, indirectement et avec le temps, réduire les coûts du transport du bétail par camion. Les droits d'importation sur les pièces détachées s'élèvent en moyenne à 25 % et le même taux s'applique aux importations d'automobiles 15/.

B. Mesures de facilitation des exportations

36. Les mesures visant à faciliter le commerce extérieur au Burkina Faso et au Mali marquent une étape importante vers la diminution des délais et l'abaissement des coûts par opération au stade des procédure et formalités des exportations. La nouveauté malienne d'un "guichet unique" à Bamako simplifie les procédures d'exportation pour les marchands de bétail. L'accès à ce guichet unique à la Direction nationale des affaires économiques (DNAE) diminue les coûts par opération à Bamako mais il reste à offrir le même type de service dans d'autres villes, surtout dans le sud du Mali, pour éviter que les marchands de bétail aient à se rendre aussi loin qu'à Bamako. Alors que le troupeau d'élevage malien s'est déplacé vers le sud avec le temps et que de nombreux marchands assemblent les troupeaux destinés à l'exportation dans le sud du Mali, le déplacement à Bamako pour l'accomplissement des formalités d'exportation représente un long voyage supplémentaire pour les marchands et il serait plus économique pour eux d'accomplir les formalités à proximité des marchés de groupement du bétail ou en chemin vers les destinations côtières.

37. Si la formule du "guichet unique" est censée permettre de régler toutes les formalités en une seule démarche, les marchands de bétail sont toujours tenus cependant d'acheter un certificat d'exportation auprès de la Chambre de commerce moyennant un droit fixe de 400 francs CFA. En réalité, huit exemplaires de la déclaration d'exportation d'une page doivent être dactylographiés (l'utilisation du papier carbone est acceptable) et soumis à la DNAE avant toute autre démarche pour l'obtention de l'approbation d'exportation. Comme de nombreux marchands de bétail ne lisent ni n'écrivent le français et sont intimidés par les formalités documentaires exigées pour l'exportation, ils s'adressent en définitive soit aux sociétés de courtage à l'exportation, ou "transitaires", soit aux exportateurs-importateurs agréés, lesquels réclament des commissions élevées pour ce privilège. Comme on l'expose plus en détails ultérieurement et comme le montrent les budgets simplifiés du commerce du bétail reproduits à l'Annexe I, l'utilisation des services de ces intermédiaires, source de coûts quasi officiels, n'est pas bon marché. Le fonds de roulement exigé pour pouvoir devenir transitaire et le prix à payer pour obtenir des licences d'exportation-importation représentent des sommes importantes qui dépassent les moyens de la plupart des marchands de bétail. Dans ces conditions, il s'est formé un groupe privilégié d'individus et d'entreprises qui ont des relations confortables avec les organismes officiels et vivent de rentes d'oligopole prélevées sur les marchands de bétail. La recommandation de politique économique en faveur

---

15/ La raison invoquée pour justifier le maintien des droits élevés sur les importations de pièces détachées plutôt que d'appliquer un taux moindre aux importations de pièces détachées pour les poids-lourds est que les pièces détachées pour automobiles peuvent être déclarées frauduleusement comme des pièces détachées pour poids-lourds afin de permettre aux importateurs d'acquitter le taux inférieur.

de l'abaissement de ces rentes consisterait à éliminer ou réduire substantiellement les coûts d'obtention des licences d'exportation-importation et à compenser le manque à gagner fiscal par un relèvement des droits de licence à un niveau raisonable ne discriminant pas les ventes sur le marché domestique des ventes à l'exportation (voir l'Annexe II).

38 Les exportateurs de bétail doivent en principe posséder une licence d'importateur/exportateur qui s'ajoute au paiement d'une licence d'exercice du commerce de bétail. Le droit de licence acquitté par les marchands de bétail pour pouvoir pratiquer le commerce d'exportation est relativement élevée, comme indiqué ci-après. La Chambre de commerce perçoit une surcharge globale de 10 % qui s'ajoute au droit de licence. Les marchands de bétail qui exportent plus de 200 têtes de bétail par an doivent obtenir une ou plusieurs "patentes" supplémentaires 16/. Les exportateurs de bétail sont aussi censés être licenciés en tant que spécialistes de l'importation/exportation. Toute une série d'autres droits s'applique aux commerçants qui obtiennent cette licence et le droit d'exporter 17/. Comme, de toute façon, très peu d'exportateurs de bétail spécialisés possèdent des licences d'importation/exportation compte tenu des coûts d'obtention relativement très élevés, la plupart d'entre eux sont obligés d'exporter sous le nom d'un importateur/exportateur général titulaire d'une licence. Or, ce dernier exige un paiement d'au moins 1.500 francs CFA par tête de bovin. Les importateurs et exportateurs du secteur structuré sont aussi soumis au paiement d'une taxe sur leur chiffre d'affaires égale à 0,75 % du montant des ventes. Le taux était de 1,0 % avant le 1er janvier 1989. Le Burkina Faso prévoit d'établir un guichet unique en août 1991; ceci permettra aux marchands de bétail d'obtenir un seul document pour importer ou exporter des marchandises. La formule choisie pour le guichet burkinabé devrait profiter des résultats de l'expérience malienne.

Tableau 4.1 : Patente (licence) payée par les marchands de bétail au Mali

	1ère Classe	2ème Classe	3ème Classe	4éme Classe
Nombre de têtes négociées	151-200	101-150	51-100	0-50
Patente (licence) payée	42.000	31.500	21.000	10.500
Surcharge payée à la Chambre de commerce	4.200	3.150	2.100	1.050

16/ La raison invoquée à cet égard est que ces commerçants tiennent une comptabilité peu fiable et risquent d'échapper à l'impôt sur le revenu. Dans ces conditions, la double taxation représente un impôt sur le revenu payé d'avance. Cette procédure est connue sous le nom de MFBIC (Minimum forfaitaire sur les bénéfices de l'industrie et du commerce).

17/ Les licences d'importation/exportation sont diminuées de 50 % pour les négociants dont le volume d'exportations correspond à la moitié ou à moins de la moitié de la valeur totale de leurs activités commerciales. Les licences sont réduites de 75 % pour les négociants dont le volume d'exportation équivaut à 75 % ou davantage de la valeur du total de leurs activités commerciales.

Tableau 4.2 : Patente (licence) payée par les importateurs/exportateurs déclarés au Mali

	1ère Classe	2éme Classe	3ème Classe	4ème Classe
Chiffre d'affaires importations/exportations	>=1 m.	>0,5<1 m.	250-500.000	<250.000
Patente (licence) payée	1.200.000	800.000	600.000	400.000
Surcharge payée à la Chambre de commerce	120.000	80.000	60.000	40.000

C. Publication et diffusion de l'information sur la réforme du commerce et des réglementations

39. La réforme de la législation par l'Assemblée nationale et la promulgation d'un décret par le Gouvernement sont une chose, mais la large diffusion par les services publics de l'information au sujet des réformes auprès des entrepreneurs du secteur privé et des fonctionnaires publics chargés de l'exécution est une tout autre affaire. Un vaste fossé semble séparer le fait de comprendre la nécessité de diffuser l'information et la capacité de le faire effectivement dans des pays comme le Burkina Faso et le Mali. Des décrets officiels sont promulgués, mais les textes ne sont généralement disponibles qu'aux niveaux officiels les plus élevés. Les fonctionnaires publics chargés de son exécution, particulièrement ceux qui sont en poste en dehors des capitales, ne reçoivent pas nécessairement la documentation indiquant les modifications portées aux textes législatifs et réglementaires en matière d'impôts et de procédures à suivre. De nombreux fonctionnaires publics du Sahel ayant pour habitude d'appliquer strictement les textes à la lettre, l'attitude bureaucratique typique est de s'en tenir aux législations et réglementations anciennes tant qu'aucune preuve écrite des modifications n'est fournie officiellement.

40. Il peut être extrêmement difficile de se procurer des exemplaires des textes législatifs et réglementaires portant sur la fiscalité et le commerce ou sur les contrôles vétérinaires et la pratique privée de la médecine vétérinaire. Cette situation peut empêcher les agents économiques privés, dont beaucoup ne lisent ni n'écrivent le français, de bénéficier dès que possible de la réforme de la politique économique et des réglementations. A mesure que l'environnement réglementaire et la législation des investissements seront simplifiés et que les politiques seront mieux harmonisées et se contrediront moins, il devrait devenir plus facile pour les agents du secteur privé de comprendre la loi. Néanmoins, il faudra encore beaucoup de réflexion, de planification soigneuse et de diffusion opiniâtre pour informer le public de l'évolution des politiques et réglementations intéressant l'activité économique à une époque de réforme vaste et rapide de la politique économique. Des efforts particuliers s'imposent pour atteindre les entrepreneurs illettrés et expliquer comment les réformes de la politique économique et des réglementations modifieront leurs activités (c'est-à-dire quelles autorisations, approbations et formalités sont nécessaires pour exporter ou importer, la nature et le niveau des taxes qui doivent être acquittées et leurs droits et responsabilités vis-à-vis des agents publics). L'utilisation des chambres de commerce pour assurer cette diffusion est de toute évidence peu souhaitable car ces organismes sont loin de représenter les intérêts de toutes les entreprises privées. Les ambiguïtés dans l'interprétation des textes juridiques, les retards dans la diffusion de renseignements précis sur la réforme de la politique économique et des réglementations, et les lacunes dans l'information sur la manière d'appliquer les mesures de réforme sont autant d'opportunités de profit personnel pour les agents des services publics.

41. Concrètement, l'amélioration de la diffusion de l'information au sujet de la réforme de la politique économique et des réglementations nécessitera les mesures suivantes :

a) la diffusion périodique et progressive, par radio et dans plusieurs langues locales, d'informations au sujet des mesures de réforme et d'explications sur la manière dont les mesures intéresseront les entrepreneurs privés, au lieu d'une information partielle fournie par des campagnes éclairs à travers les médias dans l'espace d'une ou deux semaines de diffusion intensive;

b) des efforts de vulgarisation beaucoup plus dynamiques de la part des représentants des principales administrations publiques, comme la DNAE au Mali, afin d'expliquer aux agents économiques les réaménagements de la politique économique et du cadre réglementaire 18/;

c) des mesures de suivi confiées à des agents indépendants, qui pourraient être des sociétés de conseil privées locales, afin de vérifier que les entrepreneurs privés comprennent et interprètent correctement les réformes de politique économique et des réglementations, et que les agents publics les appliquent correctement.

42. Faute d'une supervision effective de ses propres agents par le secteur public, un mécanisme de surveillance privé pourrait être créé pour veiller à ce que les réformes soient bien reçues, respectées et appliquées dûment. Bien entendu, une entreprise privée n'aurait pas les moyens de surveiller la totalité des opérations accomplies entre les agents publics et les entrepreneurs privés mais les pouvoirs publics pourraient donner une large publicité aux cas d'abus et de recherche de rentes et punir sévèrement les fonctionnaires publics délinquants.

43. Les chambres de commerce existant actuellement au Burkina Faso et au Mali n'ont pas fonctionné correctement en tant que représentantes du secteur privé et doivent être soit remaniées profondément soit démantelées. Dans les deux pays, les chambres de commerce bénéficient d'une fiscalité obligatoire qui grève l'activité commerciale et économique. Les marchands de bétail du Burkina Faso acquittent une taxe de 0,5 % de la valeur déclarée du bétail exporté. Bien que cette taxe soit modeste (250 à 550 francs CFA pour le bétail de qualité exportable), elle est injustifiable dans la mesure où les marchands de bétail n'obtiennent aucun service en retour. Au Mali, les marchands de bétail payent à la chambre de commerce 400 francs CFA par expédition à l'exportation pour un certificat d'exportation et la chambre perçoit les recettes des surcharges sur les licences d'exportation.

44. La portée des activités, la nature des services et l'efficacité du fonctionnement des Chambres de commerce au Mali et au Burkina Faso sont examinées dans le cadre des programmes d'ajustement. Au Burkina Faso, la chambre travaillait à une auto-évaluation en mai 1991. Une société française

---

18/ Il faut signaler que la DNAE prévoit de publier un bulletin intitulé "L'exportateur du Sahel" en plus du bulletin d'information mensuel qu'elle publie actuellement. Les deux bulletins sont rédigés en français et diffusés en quantité limitée par l'intermédiaire de la Chambre de commerce. Pour assurer une vaste diffusion, les bulletins doivent être traduits en bambara et mis à la disposition des négociants non francophones par d'autres moyens que la Chambre de commerce. Peut-être le service de l'élevage pourrait-il jouer au Mali un rôle plus actif pour faire connaître la politique économique et l'évolution des réglementations.

devait de même évaluer le fonctionnement de la Chambre de commerce malienne en juillet 1991. Il serait souhaitable que les études ainsi entreprises recommandent fermement que les Chambres de commerce soient réorientées afin de servir l'ensemble des intérêts du secteur privé et qu'elles cessent de répondre exclusivement aux besoins des entreprises du secteur structuré, ou essentiellement des francophones installés dans la capitale. Au lieu d'imposer aux entreprises privées de contribuer au financement de la Chambre de commerce par le biais de taxes frappant l'activité économique, il faut faire en sorte que des organismes représentant le secteur privé rendent les services voulus moyennant le paiement de redevances volontaires. Si la Chambre était réformée de telle manière qu'elle représente effectivement les intérêts d'une grande variété d'agents et de sociétés privés, elle pourrait probablement diffuser l'information sur la réforme de la politique économique et des réglementations et servir d'organe de surveillance protégeant les intérêts des agents privés contre les fonctionnaires publics opportunistes à la recherche de rentes de situation.

D. L'application de droits compensatoires et ses effets sur le marché ivoirien de la viande

45. L'aspect de la réforme commerciale en Côte d'Ivoire qui semble le plus prometteur pour le renforcement de la compétitivité des exportations sahéliennes de bétail est la mise en application récente d'un mécanisme de droits compensatoires pour les produits animaux, en particulier la viande réfrigérée et congelée à l'extrémité basse du marché. L'Annexe III expose en détails les principales caractéristiques du mécanisme des droits compensatoires, l'application qui en a été faite jusqu'à présent et les effets qu'il pourrait produire. Le mécanisme des droits compensatoires a été mis en vigueur à la fin de janvier 1991 après quasiment trois ans d'analyse et d'étude détaillées (voir SEDES, 1988). Ce long délai a été dû principalement à la nécessité d'établir des prix de référence intérieurs qui puissent être comparés à ceux des qualités de produits animaux échangées internationalement. Le mécanisme des droits compensatoires a diminué les importations de viande non africaine dans le court terme, bien que les grands importateurs aient accéléré les importations de novembre 1990 à janvier 1991 en prévision de l'entrée en vigueur du nouveau régime. Les résultats du mécanisme des droits compensatoires appliqué aux produits animaux de basse qualité sont examinés trimestriellement par un organe interministériel, la "Commission compensation", où siègent des représentants du secteur privé. Les niveaux des droits peuvent être ajustés en hausse ou en baisse suivant l'évolution des prix mondiaux. La commission a aussi le pouvoir d'imposer un droit compensatoire sur un produit animal qui échappait précédemment à ce type de prélèvement.

46. Etant donné que la quasi totalité de la viande réfrigérée et congelée non africaine entre en Côte d'Ivoire par le port d'Abidjan, il devrait être aisé de suivre les volumes et les valeurs des importations par type de produit animal. Les importateurs sont tenus de remplir un formulaire d'intention d'importer avant l'expédition; indiquant le type de produit animal, sa nomenclature tarifaire et sa valeur f.o.b. (sous réserve de vérification par le SGS). Le formulaire est remis ensuite à la Direction de la planification et des ressources animales du Ministère de l'agriculture. Certains formulaires sont remplis de manière imprécise, indiquant seulement une catégorie vague ("viande congelée", par exemple), sans référence à une classification spécifique du produit. La commission interministérielle n'ignore pas que ce type de déclaration ouvre la porte à la fraude et complique la vérification douanière; elle prévoit d'insister sur la présentation de déclarations plus fiables. La mauvaise qualité des renseignements sur les importations et les retards qui interviennent dans l'établissement des statistiques globales et leur diffusion interdisent toute

analyse suffisamment rapide 19/. Quelques importations de viande de basse qualité, quartiers arrières de vaches laitières réformées et CAPA réfrigérés emballés sous vide, ont échappé jusqu'à présent aux droits compensatoires. Les importateurs, qui repèrent rapidement les brèches du dispositif et les possibilités commerciales, sont peu enclins à parler de ces importations, craignant l'imposition de droits compensatoires. D'autres préfèrent au contraire que les droits s'appliquent à la totalité des viandes de basse qualité, afin d'éliminer l'avantage que possèdent les grands importateurs ayant des fournisseurs réguliers et un meilleur accès à l'information commerciale en Europe.

47. Le mécanisme des droits compensatoires a eu un effet marqué en 1991. Les importations de viande rouge réfrigérée et congelée ont diminué depuis la fin de janvier 1991 et ont été inférieures au niveau qu'elles avaient atteint pour la même période (février-avril) en 1990. Les importations de catégories de viande de choix, qui ne sont pas soumises aux droits, ont augmenté; ces viandes ont des prix c.a.f. et des prix de détail plus élevés que la plupart des CAPA vendus à des prix subventionnés qui inondaient la Côte d'Ivoire avant l'introduction des droits compensatoires. Suivant des indications non officielles, la consommation de viande rouge aurait diminué globalement à Abidjan; les consommateurs urbains semblent remplacer la viande rouge par le poisson, moins onéreux. Comme le montre l'Annexe IV, l'offre totale de poisson dépasse de loin l'offre de viande rouge en Côte d'Ivoire. La stagnation des revenus par habitant réels encourage également ce déplacement vers la source de protéines animales la moins coûteuse.

48. Alors que les importations non africaines de viande rouge réfrigérée et congelée diminuent depuis l'entrée en vigueur des droits compensatoires, les importations de bétail en provenance du Mali et du Burkina Faso ont été plus élevées durant les quatre premiers mois de 1991 qu'au cours de la même période en 1990, suivant les indications recueillies. Plusieurs causes expliquent leur augmentation. Tout d'abord, il est possible que certains consommateurs remplacent à la marge la viande rouge de basse qualité importée de la Communauté européenne par de la viande de boeuf sahélienne fraîche. Ensuite, une grande partie de la zone sahélienne du Burkina Faso et certaines régions maliennes subissent cette année des déficits céréaliers à cause de la récolte décevante de 1990-91. Les producteurs de bétail interrogés autour de Djibo, dans la région sahélienne du Burkina Faso, ont indiqué des ventes et un déstockage de bétail plus élevés qu'à l'habitude, principalement pour se procurer les liquidités nécessaires aux achats de céréales. Il est donc probable que l'offre de bétail à vendre a augmenté au premier semestre de 1991, provoquant un surcroît d'expéditions de bétail vers les marchés côtiers et une baisse des prix de la viande à Abidjan (800 francs CFA le kilo de boeuf non désossé au lieu de 1.000 francs CFA le kilo en février-mars 1990).

E. Initiatives des organisations régionales

49. A une exception près, les initiatives régionales en matière de commercialisation du bétail n'ont guère eu, et n'auront probablement pas pour effet de réduire les coûts commerciaux dans le corridor central. Trois organisations régionales – la CEAO, la Communauté économique du bétail et de la viande (CEBV) et le CILSS – envisagent ou lancent des initiatives susceptibles d'améliorer les services de commercialisation du bétail ou de libéraliser le marché intrarégional des produits animaux. La CEAO prévoit

---

19/ Des statistiques mensuelles détaillées des importations déclarées par produit animal et par société d'importation n'ont été obtenues que jusqu'à la fin de janvier 1991. Des statistiques sommaires existent pour février-avril mais ne sont pas suffisamment décomposées pour qu'il soit possible de suivre les variations de la composition des importations.

dans son traité l'établissement d'échanges organisés sur une base préférentielle pour les pays membres, les produits animaux devant s'échanger en franchise. Parmi ses programmes de développement, la CEAO prévoit depuis 1983 la création à Bobo-Dioulasso d'une usine de wagons de chemin de fer (FACOWA), sous réserve de l'obtention du financement nécessaire par les donateurs. Aucun donateur n'a offert de financer cette initiative; sa viabilité économique est, en toute hypothèse, hautement douteuse étant donné l'étroitesse de la demande régionale.

50. La CEBV est un centre d'échange d'informations au sujet du bétail pour cinq pays de la région (Burkina Faso, Niger, Côte d'Ivoire, Bénin, Togo). Le Mali a le statut d'observateur. La CEBV sert aussi de lieu de rencontre entre fonctionnaires des administrations publiques et éleveurs de bétail et négociants de la région. Elle organise depuis plusieurs années les "Journées des opérateurs économiques". Elle soutient aussi l'idée d'un passeport de transhumance régionale pour le bétail qui franchit régulièrement les frontières. Malgré son nom, elle n'a jamais fonctionné comme un marché commun des produits animaux.

51. Le CILSS a parrainé récemment une étude multinationale de la commercialisation du bétail au Sahel, en Côte d'Ivoire, au Nigéria, au Ghana et au Cameroun. Deux collaborateurs nationaux de chaque pays participant effectuent deux à trois semaines de travail sur le terrain dans leur pays. Le Gouvernement italien finance une partie des coûts en monnaie nationale et certains travaux de terrain, ainsi que la coordination globale de l'étude par un consultant italien et plusieurs consultants régionaux. L'étude fait, dans une certaine mesure, double emploi avec des travaux antérieurs et paraît être sous-financée; le fait que des analystes appartenant aux administrations publiques participent aux études nationales devrait faire progresser la connaissance locale des entraves actuelles à la commercialisation et des possibilités à exploiter. Le CILSS reçoit aussi des renseignements sur les prix du bétail des pays membres qui participent au programme DIAPER II; la saisie et l'analyse des données ont néanmoins pris du retard.

52. Une action plus prometteuse semble être la publication, au titre du suivi de l'initiative de Cissokho lancée au début de 1991, d'un important document émanant de la récente Conférence des ministres de l'agriculture de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, intitulé "Organisation d'un marché régional du bétail et de la viande". Ce document propose une série d'études qui examineraient les régimes réglementaires et mèneraient à des investissements dans l'infrastructure de commercialisation du bétail afin de faciliter les échanges intrarégionaux de bétail; ces études seraient faites en association avec la CEBV et son homologue pour l'Afrique du Centre, la CEBVIRHA. Les sujets précis à examiner sont les suivants :

a) la conception d'un accord "interprofessionnel" interrégional sur la commercialisation du bétail;

b) l'amélioration de l'organisation du commerce du bétail par l'instauration d'un mécanisme de classement par niveau de qualité, le perfectionnement des systèmes d'information commerciale, l'investissement dans l'amélioration des itinéraires servant au commerce du bétail et la réorganisation des laboratoires régionaux pour la production de vaccins;

c) l'instauration d'un "passeport" régional du bétail afin de faciliter la circulation commerciale;

b) la protection des marchés de la région, organisée à l'échelle régionale, contre la pratique du dumping sur les viandes non africaines;

e) le renforcement de la capacité des organisations régionales dans le domaine de l'élevage (CEBV, CEBVIRHA) pour le suivi des mouvements et des prix du bétail, et l'étude de l'effet des mesures de protection sur le développement du marché régional. Une seconde conférence examinera ces aspects en mars 1992 après que des groupes de travail, qui devraient recevoir un appui des donateurs, auront établi des propositions plus détaillées.

V. POSSIBILITES ADDITIONNELLES DE REDUCTION DES COUTS DE COMMERCIALISATION

53. L'Annexe V contient un tableau détaillé des coûts de commercialisation du bétail qui indique à quel point certains coûts et pratiques associés à la commercialisation produisent des effets positifs ou négatifs. Dans les sections qui suivent, les différents éléments des coûts et les différentes pratiques sont analysés brièvement dans une perspective diagnostique. Deux grandes conclusions peuvent être tirées du tableau des coûts de commercialisation du bétail. La première est que l'examen des coûts du commerce d'exportation du bétail montre que la recherche de rentes de situation par les agents des services publics, leurs prête-noms et les élites du secteur privé est présente à tous les stades de la chaîne de commercialisation, spécialement là où l'administration publique croise le commerce privé. Les coûts des diverses opérations sont largement connus et reposent sur une convention tacite. Ce comportement des agents de services publics est essentiellement abusif et parasitaire. La seconde grande conclusion de cette étude est que les effets des recherches de rentes de situation et des pratiques illicites ne sont pas toujours négatifs. Certaines pratiques jouent en fait le rôle de mécanisme de répartition de services rares ou aident à vaincre les obstacles dressés par des procédures exagérément complexes ou par des politiques incompatibles des pays du corridor central. Dans certains cas, notamment celui des redevances pour prestation de services telles que pratiquées au Mali, apparaissent des comportements déterminés par le marché qui sont conformes aux grands objectifs des réformes de politique économique soutenue par les donateurs. Dans d'autres cas, les coûts des opérations commerciales sont symptomatiques de l'insuffisance de l'infrastructure ou des ressources administratives. Toutefois, une catégorie particulière de coûts de commercialisation - l'extorsion de fonds par les personnels en uniforme - est l'expression d'une érosion du pouvoir légal et est contraire au souci d'une gestion efficiente du service public.

A. Redevances officielles pour prestation de services

1. Recouvrement des coûts de protection vétérinaire

54. Les coûts des formalités vétérinaires et des vaccinations obligatoires représentent le plus faible pourcentage dans les opérations de commercialisation du bétail (entre 1,6 % et 3,2 % au second trimestre de 1991). Ces coûts comprennent le traitement préventif obligatoire pour la circulation internationale des troupeaux (frais et preuves de vaccination), les traitements préventifs facultatifs contre la trypanosomiase et les coûts du traitement d'urgence des animaux malades ou blessés.

2. Recouvrement des coûts de protection vétérinaire au Mali

55. Au Mali, les vétérinaires exigent souvent un paiement en échange des vaccinations obligatoires et autres services qu'ils rendent aux exportateurs de bétail. Jusqu'à la moitié des années 80, le paiement d'indemnités de transport et le remboursement des coûts aux vétérinaires constituaient une subvention nette au profit des exportations de bétail. Toutefois, les retards subis par les agents vétérinaires dans le paiement des indemnités et

le remboursement des frais ont fait apparaître la pratique d'un paiement en échange du service. Un tel paiement est illégal suivant les réglementations en vigueur mais toléré par les pouvoirs publics et accepté sans critique par les producteurs et marchands de bétail. L'acceptation générale de cette pratique s'explique par le niveau modéré des paiements demandés et par la conscience que, sans paiements, les services ne seraient probablement pas disponibles.

56. Les redevances pour prestation de services au Mali ne couvrent pas la totalité des coûts mais seulement les coûts des vaccins fixés officiellement et le remboursement des coûts de transport des agents vétérinaires et de leur matériel jusqu'au lieu de traitement, plus des honoraires modestes. Cette pratique peut être considérée comme une orientation *de facto* vers le recouvrement des coûts et la création d'un marché privé des services vétérinaires, allant dans le sens des recommandations issues de l'examen du sous-secteur de l'élevage. Elle pourrait être officialisée simplement par l'abolition des restrictions aujourd'hui dépassées à l'égard de certaines activités de services contre rémunération. Il faudrait cependant ne pas céder aux tentatives faites par les pouvoirs publics d'imposer un barème des redevances pour certains services particuliers. Les vétérinaires devraient être autorisés au contraire à demander un prix correspondant pleinement au coût de la fourniture des services. Bien qu'il soit probable que la pression politique exercée par les fonctionnaires en faveur de subventions pour le service vétérinaire sous la forme de salaires se maintienne à l'horizon du moyen terme, une libéralisation par étape des paiements pour prestation de services pourrait faire apparaître un marché libre des services de protection vétérinaire. Toutefois, la législation adoptée récemment pour autoriser l'activité vétérinaire privée au Mali laisse penser que la privatisation se bornera à favoriser l'apparition d'activités très coûteuses pratiquées par une élite qui ne contribueront guère à éliminer les entraves administratives et financières à la prestation efficace de services destinés à la majorité des animaux d'élevage produits dans les campagnes.

57. Les redevances officielles pour les services vétérinaires sont un élément mineur des coûts de commercialisation au Mali et n'offrent guère de possibilités d'économies. Les inspections vétérinaires, la vaccination des troupeaux commerciaux et l'émission des documents pour les animaux sont peu coûteuses (250 francs CFA par tête). Elles sont aussi nécessaires, lorsqu'elles sont administrées correctement, au contrôle régional de la santé et du mouvement des troupeaux. Une économie de coût pourrait provenir éventuellement de la libéralisation des obligations relatives à l'administration des trypanocides. Les marchands de bétail sont tenus actuellement d'acheter les trypanocides (à 240 francs CFA par tête) au Mali et les vétérinaires administrent les traitements. Etant donné l'utilisation de plus en plus fréquente du transport par camion, la cessation de la marche à pied des troupeaux au-delà de Bouaké et la baisse du risque présenté par la mouche tsé-tsé dans la plupart de l'Afrique guinéenne et subhumide (Francis, 1989), il est permis de se demander si les trypanocides sont réellement nécessaires dans le cas des troupeaux destinés au marché. Toutefois, le coût que leur élimination permettrait d'économiser serait mineur (moins de 1 %).

3. Recouvrement des coûts de protection vétérinaire en Côte d'Ivoire

58. Pour l'essentiel, les coûts de protection vétérinaire des troupeaux exportés vers la Côte d'Ivoire interviennent aux points d'entrée sur la frontière nord, administrés par l'entreprise parapublique SODEPRA. Des droits fixes de 250 francs CFA par tête sont perçus en principe en échange d'un ensemble de services préventifs et de contrôles statistiques. Cependant, cet ensemble de services vétérinaires est souvent mal approprié au

commerce du bétail : les services préventifs ivoiriens font double emploi dans le cas des vaccins puisque les vaccinations sont obligatoires avant le départ pour tous les troupeaux exportés du Sahel. Après avoir examiné les documents sanitaires du bétail attestant qu'un troupeau a été vacciné, les vétérinaires ivoiriens imposent en effet la pleine redevance, établissant des documents fictifs de revaccination et traitement contre les tiques. Les troupeaux qui se déplacent en marchant peuvent choisir d'utiliser les bains antitiques de la SODEPRA (pour lesquels une redevance est comprise dans la liste des services obligatoires), mais cette possibilité n'est pas jugée pratique dans le cas des troupeaux transportés par le rail ou la route en raison des difficultés et des retards causés par le débarquement et le réembarquement. Les troupeaux maliens et burkinabés ne peuvent cependant pas entrer dans le pays sans acquitter la redevance pour la totalité des services. Dans le cas du bétail qui reçoit la totalité des services, les redevances imposées sont de loin inférieures au coût des services fournis (vaccins, bains et main-d'oeuvre vétérinaire). La SODEPRA perçoit cependant une subvention nette en raison du pourcentage élevé des troupeaux qui payent des services fictifs.

59. La taxe vétérinaire ivoirienne représente beaucoup moins de 1 % du total des coûts de commercialisation pour le bétail importé et elle est donc loin d'être une charge onéreuse. Cependant, pour que la pratique réponde au besoin d'un contrôle correct, l'administration de ce prélèvement devrait être restructurée de telle manière que les paiements correspondent uniquement aux services fournis. Un barème des redevances pour prestation de services assurant la répercussion des coûts pour les vaccinations, les bains antitiques et les interventions cliniques devrait être établi.

4. Le transit en douane au Mali

60. Depuis l'indépendance, la loi malienne impose l'utilisation des services des transitaires en douane pour toutes les exportations. Jusqu'à une époque récente, les réglementations étaient rarement appliquées. En 1990, cependant, les pouvoirs publics ont imposé à tous les transitaires en douane l'obligation de maintenir en permanence un solde liquide de 50 millions de francs CFA sur des comptes de garantie. Pour vaincre la résistance politique à cette décision, les autorités ont cédé aux demandes faites par les transitaires en douane d'imposer le respect des règles en vigueur pour les exportations de bétail. En conséquence, une nouvelle procédure administrative et les coûts qu'elle entraîne ont recommencé à peser sur les exportateurs maliens.

61. Les coûts du transit en douane sont concurrentiels, plus de 30 courtiers agréés se disputant une part du marché malien, basé exclusivement à Bamako. Pour un échantillon de courtiers interrogés, les frais de courtage se situaient entre 2 et 3 % du total des coûts de commercialisation. Les frais de courtage se composent le plus souvent à 50-55 % d'un "honoraire d'agréé en douane", à 30-35 % de commissions pour services et à 10-15 % de frais d'imprimés et photocopies. Dans le contexte des réformes fiscales, il est difficile de justifier la remise en vigueur ou le maintien du recours obligatoire au service des transitaires en douane.

B. Redevances quasi officielles pour services

1. Intermédiation/location de licence pour l'exportation au Mali

62. Avant la suppression des droits d'exportation intervenue au Mali en 1990, la pratique de la "location" d'une licence d'exportation prédominait dans le commerce d'exportation du bétail : les quelque 20 titulaires de licences d'importation/exportation, membres de l'élite, permettaient, moyennant paiement, que les exportations soient déclarées sous leur propre nom. L'institution des procédures simplifiées du guichet unique a éliminé concrètement le besoin de services de licence. Néanmoins, la majorité des

exportateurs maliens interrogés continuent à utiliser les services des titulaires de licences d'importation/exportation pour l'accomplissement des formalités qui entourent l'activité d'exportation. Il semble que les coûts de ce service soient normalisés et fixés tacitement à 1.500 francs CFA par tête, soit 6 à 7 % des coûts de commercialisation par tête.

63. Certains éléments de cette activité remplissent une véritable fonction de service : les titulaires de licence sont normalement bien informés des formalités nécessaires dans les activités commerciales transfrontières, ils connaissent les arcanes administratives et sont capables d'utiliser leurs propres réseaux d'influence pour protéger leurs clients. Au contraire, d'autres éléments correspondent à un simple comportement de recherche de rentes. Bien qu'ils n'ignorent rien des procédures simplifiées qui rendent leurs services superflus, les titulaires de licence s'entendent en effet avec les autorités pour contraindre tacitement les exportateurs à utiliser leurs services. Une meilleure information du public au sujet des procédures simplifiées d'exportation du bétail et l'application des projets d'installation de guichets uniques dans toutes les régions administratives du Mali inciteraient assurément de nombreux exportateurs à faire l'économie de cette dépense afin d'abaisser les coûts de commercialisation.

2. Les "sociétés de convoyage" en Côte d'Ivoire

64. L'apparition des "sociétés de convoyage" illustre les tentatives faites pour abaisser les coûts de recherche de rentes sauvages sur les routes ivoiriennes. La première de ces sociétés, la Coopérative centrale d'importation et de distribution de bétail en Côte d'Ivoire (CCIDB-CI), a été créée en 1986 avec la participation discrète de plusieurs hauts responsables publics. Les dirigeants de la coopérative ont réussi à négocier un tarif fixe de 1.000 francs CFA, payables par les agents de la coopérative aux agents des douanes, des services vétérinaires et des services forestiers présents aux postes de contrôle sur toutes les grandes routes de Côte d'Ivoire. Ces dispositions ont été étendues ensuite à la police, à la gendarmerie et à l'armée à la fin de 1990. La promesse attrayante de réduire les coûts d'opération pour le transport routier du bétail a permis à la CCIDB de s'installer aux postes frontières du nord où les agents chargés d'accompagner les expéditions imposaient un paiement de 60.000 francs CFA pour le voyage jusqu'Abidjan. Cette initiative a si bien réussi que trois concurrents sont apparus depuis. La concurrence a eu pour résultat d'abaisser les tarifs d'expédition des sociétés de convoyage à 30.000 francs CFA par camion 20/. Au bout d'un an, les coûts nets informels pour les transporteurs de bétail utilisant le service en Côte d'Ivoire étaient réduits de moitié ou d'un tiers et revenaient à 2.500 francs CFA et 3.500 francs CFA par tête de bétail. La durée du trajet avait diminué elle aussi.

65. Les "sociétés de convoyage" ont atteint leur but en tenant compte des réalités économiques des comportements de recherche de rentes. Au plus haut niveau d'organisation, elles reposent sur la coopération discrète de hauts fonctionnaires qui ont le pouvoir de contrôler le comportement des agents des services publics. Si, d'une part, il est mis fin aux exigences excessives des personnels en uniforme qui cherchent à s'assurer des rentes, les agents gardent néanmoins la possibilité de percevoir des paiements qui les incitent à la diligence à l'égard des transports de bétail. Une combinaison de sanctions et d'incitations existe donc pour stimuler leur coopération. L'apparition de quatre "sociétés de convoyage" a permis concrètement à la concurrence d'établir un plafond des rentes acceptables, certes dans le contexte d'un marché étroit et oligopolistique de fournisseurs de services. S'il est difficile de juger de positif le succès rencontré par les "sociétés

---

20/ Ces chiffres étaient valables en mai 1991.

de convoyage" du point de vue de l'administration publique, il n'en demeure pas moins qu'en l'absence de moyens effectifs de lutter contre la recherche de rentes à l'état endémique, ces organismes offrent un service concurrentiel et viable qui renforce l'efficacité économique du commerce de bétail.

C. Fiscalité quasi officielle en Côte d'Ivoire

1. Prélèvement du syndicat des transporteurs

66. En mai 1990, le Syndicat national des transporteurs de marchandises et voyageurs de la Côte d'Ivoire et le Gouvernement ont négocié une stratégie destinée à diminuer les coûts d'extorsion et des pots-de-vin pesant sur le trafic routier. En échange d'une "contribution volontaire" de 4 milliards de francs CFA versée par le syndicat, les autorités ivoiriennes se sont engagées à limiter le nombre des barrages sur les grands routes à 18 pour l'ensemble du pays, et à faire connaître d'avance leur emplacement. Pour se procurer les moyens de tenir ses engagements envers le Gouvernement, le syndicat a imposé une "contribution volontaire" supplémentaire de 10.000 francs CFA sur tous les véhicules entrant en Côte d'Ivoire. Les fonds ainsi obtenus devaient être versés au Gouvernement pour redistribution aux services en uniforme chargés des contrôles routiers. Le prélèvement de 10.000 francs CFA par camion (30 à 35 têtes de bovins) au titre de la contribution volontaire du syndicat ne représente probablement que de 0,5 % à 1.5 % des coûts de commercialisation. Néanmoins, le précédent ainsi créé risque d'avoir des effets fâcheux sur le coût de transport des marchandises sur les routes ivoiriennes.

67. Dès la fin de 1990, les barrages routiers s'étaient multipliés et étaient redevenus aussi nombreux qu'auparavant. Les conducteurs de véhicule qui refusaient d'acquitter la taxe "volontaire" faisaient état d'agressions physiques et de dommages causés à leurs camions par les membres du syndicat. Sur les 150 millions de francs CFA qui auraient été perçus par le syndicat (correspondant à des prélèvements sur environ 15.000 passages de véhicules), 50 millions de francs CFA seulement avaient été versés aux autorités ivoiriennes à la date de mai 1991. Cette tentative de réformer les contrôles routiers a échoué pour plusieurs raisons importantes. L'accord tendant à limiter le nombre des barrages, rendu largement public, signifiait implicitement que la recherche de rentes par les agents affectés aux postes de contrôle bénéficiait de l'approbation officielle. Le principe de la recherche de rentes était maintenu en vigueur par le programme de réforme lui-même, fût-ce à un haut niveau de responsabilité, comme l'attestait l'acceptation par le syndicat de payer pour obtenir une diminution du nombre des barrages routiers. L'initiative ainsi prise cherchait erronément à restreindre les possibilités d'extorsion plutôt qu'à discréditer les comportements de recherche de rentes ou à circonscrire le pouvoir des agents publics qui extorquent des paiements. Elle ne comportait pas d'incitations au profit des agents respectant les restrictions, ne prévoyait aucun mécanisme de contrôle des comportements et n'imposait ni coûts ni sanctions aux agents transgressant l'accord. Parallèlement, l'accord a renforcé les pouvoirs du syndicat des transports et prêté l'appui tacite de l'Etat aux tentatives extrajuridiques de contraindre les transporteurs réfractaires à payer les rentes. Il est impossible de justifier économiquement ou administrativement le maintien de ce prélèvement qui ne produit aucun avantage positif et contribue à saper l'état de droit à l'échelle nationale.

2. Prélèvement du syndicat national des commerçants

68. Suivant le précédent du syndicat des transporteurs, le syndicat national des commerçants (SNC) ivoiriens a commencé, en mars 1991, d'imposer son propre prélèvement sur tous les véhicules de transport de marchandises traversant le pays, en l'absence, cette fois, de tout accord négocié avec les

pouvoirs publics. La "contribution volontaire" du SNC, prélevée à Port Bouet et aux postes de contrôle de la frontière du nord, est fixée à 6.000 francs CFA pour les véhicules de 10 à 15 tonnes et 12.000 francs CFA pour les véhicules de 30 tonnes voyageant du nord au sud. Les véhicules voyageant vers le nord à partir de Port Bouet payent respectivement 10.000 francs CFA et 17.000 francs CFA. Tout comme le prélèvement du syndicat des transports, cette taxe quasi officielle n'aide en rien à améliorer l'efficacité économique du commerce ni celle de l'administration publique et perpétue la recherche de rentes par des moyens d'une légitimité douteuse.

D. Coûts de transport et de manutention

1. Concentration de la demande et coûts de transport

69. L'analyse des statistiques des exportations pour le bétail importé en Côte d'Ivoire en 1990 révèle la forte concentration de la demande en plusieurs endroits. Abidjan est le principal marché de destination dans la région, consommant 43 % de tous les bovins importés et 60 % des petits ruminants importés. Le marché de Bouaké vient au second rang, ayant consommé 21 % des importations de bovins et 16 % de tous les petits ruminants 21/. Sur les 60 marchés ivoiriens ayant importé du bétail sahélien en 1990, 12 marchés de destination ont consommé plus de 1.000 têtes chacun, soit 92 % de toutes les importations de bovins déclarées. Les cinq principaux marchés de destination ivoiriens pour les bovins (Abidjan, Bouaké, Abengourou, Daloa et Man) ont absorbé 87,6 % de la totalité des importations et les principaux marchés des petits ruminants (Abidjan, Bouaké, Daloa, Gagnoa et Man) ont consommé 92,8 % de toutes les importations. Sur les 43 marchés ivoiriens important des petits ruminants du Sahel, 15 marchés de destination ont consommé plus de 1.000 têtes chacun, le total de leur consommation atteignant 98 % de tous les ovins et caprins sahéliens.

70. Deux seulement des principaux marchés de destination (Abidjan et Bouaké), où se situe la plus forte concentration de la demande de bétail sahélien, sont desservis directement par le rail et tous les autres se situent sur le passage des grandes routes. Néanmoins, on observe une variabilité considérable dans le temps quant aux modes de transport utilisés par les marchands de bétail. Le transport ferroviaire, qui assurait près de 40 % des arrivées de bétail en Côte d'Ivoire au début des années 70, a reculé spectaculairement entre 1974 et 1985 sous l'effet de la concurrence des transporteurs routiers et de la diminution de l'efficacité et de la fréquence du service ferroviaire. Cependant, l'utilisation du réseau ferroviaire a repris à la fin des années 80 et, en 1989, plus d'un tiers de toutes les arrivées de bétail déclarées officiellement en Côte d'Ivoire se faisaient par train. Ces chiffres laissent penser que les marchands de bétail ont prêté de plus en plus d'attention au prix des services de transport car le rail est le moyen de transport le moins coûteux par tête de bétail. Cette évolution s'explique par les pressions concurrentielles rencontrées par le commerce du bétail sur le marché ivoirien à la suite de l'expansion massive des

---

21/ La proportion des importations déclarées allant à Abidjan a diminué en 1990. Le nombre absolu d'importations déclarées destinées à Abidjan a baissé lui aussi en 1990 par rapport à 1987. De 66.150 à 49.773 têtes de bovins et de 193.894 à 151.270 petits ruminants. Cette diminution pourrait être due à la stagnation (ou aux diminutions) des revenus urbains réels depuis 1987 qui provoque une moindre demande de viande de boeuf en provenance du Sahel. Elle pourrait aussi être en partie la conséquence de l'importation soutenue de viande rouge à meilleur marché, réfrigérée et congelée, en provenance de la Communauté européenne, de 1985 à la fin de 1990, et du déplacement des achats des consommateurs à bas revenu se détournant de la viande rouge sahélienne fraîche au profit de ces importations non africaines à meilleur marché.

importations de viande réfrigérée et congelée provenant de la Communauté européenne dans les années 80. Malgré la fréquence des retards dans le transport ferroviaire et le risque de mortalité des animaux, certains négociants sont revenus au rail pour abaisser les coûts de la commercialisation.

2. Coûts et avenir de la marche à pied des troupeaux

71. Comme on l'a déjà indiqué, la marche à pied a largement perdu la place dominante qu'elle occupait autrefois dans le mouvement du bétail à longue distance. Néanmoins, en 1990 encore, les troupeaux se déplaçant à la marche représentaient un tiers des arrivées de bétail aux postes frontières du nord en Côte d'Ivoire. Aux stades antérieurs du circuit de commercialisation (déplacement vers les marchés de ramassage et de regroupement dans les zones de production), la marche est le mode de déplacement choisi pour près de 100 % des mouvements de bovins et pour une proportion légèrement moindre des déplacements de petits ruminants. Cette situation s'explique en grande partie par l'absence d'autres possibilités économiquement utilisables dans une grande partie des campagnes au Sahel. Le camionnage est plus coûteux que la marche sur les routes le plus souvent non revêtues entre les marchés de regroupement ruraux et les grands axes routiers bitumés, et le risque de mortalité des animaux en cours de transport est beaucoup élevé sur les mauvaises routes. L'amélioration du réseau routier rural pourrait faire disparaître cet avantage dans les années qui viennent.

72. Les principaux avantages de la marche tiennent aux économies d'échelle dégagées par les grands troupeaux. Par exemple, les indications recueillies sur place tendent à indiquer que les coûts du transport routier à longue distance pour les petits troupeaux en cas de charge optimale à bord de véhicules de types particuliers (25 ou 30 bovins) en dehors des périodes de demande de pointe sont approximativement identiques aux coûts de la marche sur les mêmes itinéraires. Si l'on tient compte des coûts d'opportunité de la marche, le camionnage devient hautement concurrentiel. Toutefois, comme l'utilisation de plusieurs chargements de camion ne produit pas d'économies d'échelle, la marche procure des économies considérables dans le cas des grands troupeaux destinés au marché et se déplaçant sur de longues distances. L'attitude des pouvoirs publics à l'égard de la marche varie sensiblement dans la région. Le Burkina Faso est le seul pays dans le corridor central qui ait établi des itinéraires de marche officiellement délimités entre Markoye-Ouagadougou et Djibo-Bobo Dioulasso. La législation interdit la culture des terres immédiatement adjacentes aux itinéraires qui servent à la marche des troupeaux. Le Mali n'a adopté aucune réglementation au sujet des itinéraires de marche, tandis que la Côte d'Ivoire interdit toute activité de marche dans la région située au sud de Bouaké qui se trouve à peu près à mi-chemin d'Abidjan et de la frontière du nord. Si aucun des pays de la région ne semble envisager de restreindre davantage la marche à pied à l'heure actuelle, le risque existe néanmoins que le zèle réglementaire et les préjugés contre les conducteurs de troupeaux — qui se manifestent déjà dans la réglementation de l'utilisation des sols — viennent restreindre la liberté de mouvement des troupeaux se déplaçant à la marche dans l'avenir, même en l'absence de solutions de rechange économiquement applicables.

3. Tarifs du transport et des véhicules routiers

73. Le transport routier est onéreux au Sahel pour tout un ensemble de raisons dont le coût élevé des véhicules, les droits d'importation élevés sur les véhicules, les pièces détachées et le gasoil, les coûts administratifs élevés et le poids des droits imposés pour l'immatriculation et l'exploitation des véhicules, enfin, les coûts aléatoires élevés eux aussi, provoqués par la pratique des pots-de-vin et des prélèvements sauvages exigés par le personnel en uniforme. Ces diverses circonstances expliquent elles-mêmes le taux relativement bas de réinvestissement dans les véhicules

et sont responsables du vieillissement et de l'inefficacité du parc motorisé régional.

74. Le déséquilibre des courants commerciaux entre le Sahel et les pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest est à l'origine d'une capacité de transport des exportations sahéliennes globalement excédentaire. Cependant, alors que la plupart des types de marchandises transportées bénéficient de la concurrence sur le marché des transports de retour pour les voyages du Sahel à la côte, tel n'est pas le cas du bétail. La raison en est peut-être qu'une forte proportion des importations est transportée à bord de véhicules qui sont soit normalement inappropriés au transport des animaux (camions citernes pour les produits pétroliers et plates-formes pour les conteneurs), soit non autorisés à transporter des animaux (véhicules servant aux produits alimentaires et produits sanitaires). La situation peut être due aussi à l'attrait relativement plus fort d'autres types de fret que le bétail. Une analyse des flux de trafic de marchandises entre le Mali et la Côte d'Ivoire, basée sur les chiffres recueillis par la Banque en 1987 (Kulibaba et Holtzman, 1990), semble indiquer que la capacité de transport excédentaire globale pour le transport routier entre le Mali et Abidjan était de 174.000 tonnes métriques. Une fois exclus les véhicules non utilisables pour le bétail, l'excédent de capacité de transport pour le bétail est probablement beaucoup moindre cependant.

75. Les tarifs du camionnage dans la région, pourtant fixés par décret des pouvoirs publics, s'établissent en dessous des coûts variables et fixes à long terme supportés par les transporteurs 22/. Toutefois, comme le bétail ne bénéficie pas des tarifs réglementés applicables aux autres marchandises, et en raison aussi de la concurrence créée par la rareté des véhicules disponibles, les coûts du transport du bétail demeurent élevés tout au long de l'année, et doublent ou triplent même dans les périodes de demande de pointe 23/. Les coûts de camionnage moyens par tête de bovin pour 100 kilomètres, suivant les observations faites sur place en 1989-1990, s'étagent entre 800 francs CFA et 1.880 francs CFA pour les itinéraires empruntant les axes Mali-Côte d'Ivoire et Burkina Faso-Côte d'Ivoire. Il est difficile d'apprécier à quel point ces tarifs correspondent à la valeur commerciale concurrentielle des services de transport et quel effet de distorsion introduisent les tentatives de compenser les pertes provoquées par le transport de marchandises réglementées, moins rentables, du sud vers le nord.

76. Les perspectives de réforme qui permettraient d'abaisser les coûts du transport par camion ne sont guère prometteuses à court terme, dans la mesure où les pays enclavés se préoccupent davantage de réduire les coûts du transport des marchandises qui transitent par les ports et entrepôts de la côte. En outre, les coûts de transport du bétail ne seraient pas directement touchés par la suspension des formules de répartition de fret entre les véhicules ivoiriens, maliens et burkinabés. Toutefois, l'accès aux véhicules de transport pourrait être amélioré par des mesures qui permettraient aux véhicules immatriculés en Côte d'Ivoire de charger des marchandises au Mali et au Burkina Faso aussi bien pour les voyages de retour que pour le transport interprovincial.

22/ Banque mondiale, "Sahel Transport Corridors: The Case of Mali", 1989; Louis Berger International, "Volet industries des transports routiers, Volume I Etude de l'industrie des transports routiers au Burkina Faso", Paris, 1988.

23/ Les périodes de demande de pointe sont les mois qui précèdent les fêtes musulmanes ou la fête de la fin du mois de jeûne (Ramadan) et Eid-el-Kabir (Tabaski), ainsi que la période des fêtes de fin d'année (Noël-Nouvel An).

77. Des dispositions qui stimuleraient l'investissement ou le réinvestissement dans les véhicules pourraient contribuer considérablement à réduire globalement le coût des transports du Sahel à la côte. Elles tendraient notamment à abaisser les obstacles à l'entrée, à rationaliser l'accès au crédit bancaire pour l'investissement dans l'achat et le maintien des véhicules, et à procurer des incitations pour les types de véhicules disponibles en quantités insuffisantes sur les axes nord-sud. La recommandation faite par la Banque, tendant à ce que les entrepreneurs de transport reçoivent une aide pour appliquer des méthodes simples de comptabilité et de calcul des coûts afin de rationaliser davantage la gestion des véhicules en service, marque un premier pas dans cette direction. Par ailleurs, comme les auteurs du présent rapport le relèvent constamment, une proportion exagérément élevée des coûts provient des contrôles routiers "sauvages" exercés par les services en uniforme. Les mesures cherchant à réduire ces coûts au plus bas méritent de recevoir la plus haute priorité.

4. Coûts du transport ferroviaire

78. Bien que le transport ferroviaire soit le moyen le plus économique de transporter le bétail vers la Côte d'Ivoire, l'inefficacité des entreprises ferroviaires et le manque de moyens adaptés au transport du bétail découragent en pratique son utilisation. L'inefficacité du réseau ferroviaire tient à des difficultés complexes et politiquement délicates. De 1978 à 1983 des programmes d'emprunt et d'investissement ambitieux ont été exécutés par l'ancienne compagnie ferroviaire connue sous le nom de la RAN, qui exploitait le réseau entre Abidjan et Ouagadougou. Alors que les améliorations prévues étaient capitales pour la modernisation et l'expansion du réseau ferroviaire, les coûts de fonctionnement disproportionnément élevés, les désaccords bilatéraux entre autorités burkinabés et ivoiriennes au sujet des priorités d'investissement, et l'annulation des projets d'amélioration de l'infrastructure ont déstabilisé le fonctionnement de la RAN. La baisse du trafic de voyageurs provoquée par la concurrence du transport routier a encore diminué les recettes. Le montant du déficit d'exploitation de l'exercice annuel 1985-86, soit 9,3 milliards de francs CFA, et celui du déficit cumulé de 40 milliards de francs CFA à la même époque, permettent de mesurer l'ampleur des difficultés rencontrées par le réseau ferroviaire régional. Depuis lors, des problèmes de gestion ont malheureusement provoqué en 1989 la scission du réseau RAN en deux sociétés d'exploitation nationales (SICF et SCBF), entraînant une baisse de la qualité et de la fréquence des opérations d'entretien et du service, et aggravant la fuite des usagers.

79. Comme dans le cas du transport routier, le transport de marchandises par rail est fortement déséquilibré au profit des marchandises allant des ports et entrepôts de la côte vers l'intérieur. Alors qu'il existe en théorie une capacité excédentaire de transport de retour à destination des terminaux côtiers, la quantité du matériel roulant disponible pour le transport des animaux est extrêmement restreinte. A la suite de la scission, le stock de matériel roulant de la RAN a été divisé en trois parts : deux parts réservées par voie d'accord aux itinéraires intérieurs et un "pool" de wagons servant exclusivement au transport international. Le nombre insuffisant des wagons en pool et l'utilisation occasionnelle de ce matériel pour fournir des services spéciaux à l'intérieur de la Côte d'Ivoire créent des goulets d'étranglement sur le réseau burkinabé et ont provoqué l'apparition d'un marché secondaire parmi les marchands de bétail pour s'assurer l'accès prioritaire aux wagons ferroviaires. Sur les 105 "tombereaux" (type de wagons plates-formes qui servent souvent au transport des petits ruminants) disponibles sur l'axe Ouagadougou-Abidjan, 58 seulement étaient en état de marche au début de 1990. Le stock de wagons ferroviaires fermés était tout aussi restreint. Les responsables des chemins de fer estiment qu'à tout moment donné, 149 wagons fermés (soit 25,5 % du matériel en pool) seulement sont en état de marche ou disponibles. Sur ce nombre, près d'un tiers est réservé au transport des produits alimentaires et

d'autres marchandises qui excluent en fait leur utilisation pour le transport du bétail. L'état des wagons disponibles est peu satisfaisant : les wagons fermés mal ventilés sont le principal moyen offert pour les transports de bovins, tandis que les "tombereaux" utilisés pour les petits ruminants sont peu profonds et dépourvus de protections, ce qui explique la fréquence relative des chutes d'animaux en cours de route et les très nombreux cas de vol. La situation est encore aggravée par le rythme de rotation lent des wagons, qui est en moyenne de 30 jours alors que 10 à 15 jours seraient considérés comme une rotation normale.

80. Les tarifs ferroviaires dans le corridor central sont calculés en fonction des coûts d'exploitation et de la distance, les coûts unitaires augmentant avec la proximité par rapport aux destinations principales. Cette situation s'explique, d'une part, par la concentration de la demande dans les régions côtières et, d'autre part, par la relative rareté des marchandises à transporter en retour à partir du Sahel. Comme les tarifs sont fixés uniquement pour la capacité de pleine charge de chaque wagon, les marchands de bétail doivent faire preuve d'habileté et prévoir soigneusement leurs expéditions pour maintenir les coûts au niveau minimum. Par rapport aux autres marchandises, les animaux vivants acquittent les tarifs unitaires les plus élevés toutes catégories confondues, les coûts unitaires (en francs CFA par kilomètre/tonne) représentant 4,0 fois ceux de la catégorie la moins onéreuse et 1,56 fois ceux de la catégorie la plus onéreuse venant immédiatement après les animaux vivants. Ces écarts s'expliquent par les caractéristiques des différents types de marchandises. Comme le bétail ne peut pas être empilé pour permettre la pleine utilisation de l'espace vertical disponible dans les wagons fermés, la compagnie ferroviaire est dans l'impossibilité de maximiser la rentabilité de la capacité de transport et elle fixe donc des tarifs unitaires élevés pour le bétail afin de récupérer une partie des recettes non réalisées.

81. L'action de la Banque et des donateurs au titre de l'aide au secteur des chemins de fer le long du corridor central porte surtout, à l'heure actuelle, sur la remise en état et l'amélioration de la gestion et du fonctionnement des sociétés d'exploitation ivoirienne et burkinabé. Les grandes priorités visibles sont l'entretien, l'efficacité et l'abaissement du coût des opérations. Les mesures tendant à élever la fiabilité du service le long du corridor n'abaisseront indirectement le coût de la commercialisation du bétail que si elles réduisent les temps de livraison, en particulier en raccourcissant le temps de rotation excessif des wagons.

82. Plusieurs possibilités d'action originales pour favoriser un regain d'utilisation du chemin de fer méritent d'être étudiées. Durant la période de redressement financier des sociétés d'exploitation burkinabé et ivoirienne, il n'est guère probable que des investissements seront faits pour élargir le parc de wagons convenant au transport du bétail. Toutefois, il semble exister des perspectives favorables d'adapter, à bon marché, les wagons existants au transport du bétail, ainsi que des possibilités d'investissement privé et d'exploitation privée des services de transport du bétail. L'introduction, dans le parc international ou national, de wagons à étages pour le transport des petits ruminants doublerait concrètement la capacité de transport des wagons actuels et pourrait être une source viable de recettes supplémentaires pour le réseau ferroviaire. La mise en service sur le réseau de wagons à bétail appartenant à des intérêts privés pourrait augmenter la capacité et fournir des recettes sous la forme de redevances de traction payées aux sociétés exploitantes. Les estimations préliminaires qui font apparaître des coûts de 40.000 dollars par wagon acheté en Europe tendent à indiquer que des initiatives dans le sens qui vient d'être exposé pourraient être à la fois profitables et dignes de recevoir un appui extérieur dans le contexte des activités de développement du secteur.

E. Coûts et mécanismes de répartition

1. Marché secondaire des wagons ferroviaires

83. La concurrence sur le marché des wagons ferroviaires en nombre insuffisant pour le transport du bétail a provoqué l'apparition d'un marché secondaire de fait pour l'attribution des priorités sur le réseau ferré burkinabé et ivoirien. Les chefs de gare et leurs prête-noms (intermédiaires informels) ont instauré un mécanisme de marché (jeu de l'offre et de la demande) pour répartir un produit rare (les wagons ferroviaires) dont la répartition s'opérerait sinon suivant la formule de la file d'attente. Certes, cette pratique élève le coût des opérations commerciales et affecte les marges bénéficiaires des marchands de bétail, mais elle est conforme aux principes de la libre concurrence qui s'appliquent à l'accès aux capacités existantes des véhicules de transport routier. Comme les auteurs du présent rapport l'observent par ailleurs, l'acceptation par les marchands de bétail de payer un surcroît de prix pour avoir accès au transport ferroviaire illustre le caractère compétitif des coûts du transport ferroviaire par rapport à la marche et au camionnage. Le facteur inconnu implicite auquel cette pratique obéit est la possibilité qu'ont les chefs de gare de garder inutilisés des wagons disponibles par ailleurs afin de faire monter les rentes de situation qu'ils obtiendraient. Les principales conclusions à tirer de ces constatations sont : a) que la demande de wagons ferroviaires dépasse l'offre; b) que les principes de la libre concurrence dans la fixation des prix s'appliquent en dehors du champs des tarifs ferroviaires réglementés; et c) que les recettes des sociétés d'exploitation ivoirienne et burkinabé pourraient être augmentées à travers des réformes institutionnelles visant à récupérer à leur profit les rentes détournées en direction de leurs salariés.

F. Détournement des réglementations

1. Pots-de-vin versés pour échapper aux pénalités en cas d'infraction aux règles de sécurité et règles techniques

84. Dans tous les pays le long du corridor central, les commerçants versent des pots-de-vin aux personnels en uniforme pour échapper aux sanctions en cas d'infraction aux règles techniques et règles de sécurité applicables aux véhicules. Les coûts des versements pour les commerçants varient suivant la gravité de l'infraction et du risque qu'elle représente pour la sécurité publique. Les infractions graves, comme les problèmes de freinage et l'usure excessive des pneumatiques, peuvent nécessiter des paiements de 5.000 francs CFA à 7.500 francs CFA à chaque site d'inspection technique 24/. Les infractions moindres, comme l'absence de documents d'identité personnelle, de certificats d'origine pour le bétail transporté ou de documents d'immatriculation et d'assurance du véhicule, peuvent nécessiter des paiements de 2.000 francs CFA à chaque point de contrôle. Les pots-de-vin négociés pour éviter les sanctions en cas de surcharge du véhicule peuvent être beaucoup plus élevés et sont parfois calculés par rapport à la valeur de la marchandise transportée. L'une des grandes difficultés pour évaluer l'effet de ces coûts tient à ce qu'il est impossible en pratique de distinguer les pots-de-vin offerts pour échapper aux sanctions, des cas d'extorsion de paiements illicites par des agents en uniforme dont les pouvoirs peuvent aller jusqu'à l'application de sanctions pour des infractions inexistantes. Les infractions techniques, notamment les infractions aux règles de sécurité et aux limites de la charge à l'essieu, sont de toute évidence très fréquentes d'un bout à l'autre du corridor

---

24/ Les sites d'inspection technique dans le couloir central comprennent à la fois les sites établis officiellement et les barrages dressés au hasard par des agents des services en uniforme.

central. Cependant, toute tentative de mettre un frein aux coûts provoqués par la corruption (par opposition aux pratiques d'extorsion) doit d'abord tendre à remédier aux causes fondamentales du non-respect des réglementations techniques et de sécurité qui peuvent tenir à des dysfonctionnements économiques et réglementaires.

G. Recherche de rentes sauvage

85. La pratique systémique et omniprésente de la recherche de rentes sauvage dans tout le corridor central est à l'origine de nombreuses externalités négatives. Le renchérissement des coûts qui en résulte grève la compétitivité des biens et services et en élève le prix pour les consommateurs. Les rentes payées aux agents publics constituent une fiscalité quasi officielle qui ne contribue d'aucune manière aux recettes de l'Etat, sauf dans la mesure où elle atténue les pressions dans le sens de la hausse des salaires et avantages associés. En durcissant les attitudes du public envers l'Etat, la recherche de rentes sauvage nuit à la fiscalité légitime et encourage largement la pratique de la fraude à tous les niveaux. En raison de ses conséquences économiques négatives et de son rôle solidement établi de source de revenus pour les fonctionnaires publics, la recherche de rentes sauvage constitue le plus puissant obstacle à la réforme des institutions et de la politique économique dans la sous-région.

86. Les graves conséquences de ce problème pour l'économie ivoirienne proprement dite sont mises en évidence par une étude faite en 1988 pour le compte de la Direction et contrôle des grands travaux 25/. A partir de sondages systématiques sur les différents itinéraires, les auteurs de l'étude ont estimé que les "taxes sauvages" prélevées à l'occasion des contrôles routiers des véhicules de transport représentaient une charge annuelle moyenne de 1,1 millions de francs CFA pour le secteur des transports et de 8,2 milliards de francs CFA pour l'économie ivoirienne 26/. Le temps perdu en moyenne par les véhicules en raison des barrages et contrôles routiers représentait 17 % du temps d'exploitation total. Kulibaba et Holtzman (1990) observent que les coûts des pratiques d'extorsion suivies par les agents des services en uniforme et autres agents publics sont les plus élevés au Mali et en Côte d'Ivoire et pour le bétail transporté par la route et le rail.

87. Les causes originelles de cette activité sont la nature monopolistique de l'administration publique, l'omniprésence des contrôles administratifs et la latitude laissée aux agents publics pour le contrôle de l'activité économique et des déplacements des personnes et des marchandises. En l'absence de toute concurrence, ce pouvoir monopolistique est facilement détourné pour permettre le prélèvement de taxes sauvages et la prédation économique. Dans tous les cas, un principe identique est à l'oeuvre : les coûts de transaction (le paiement demandé) sont appréciés par rapport aux coûts d'opportunité du retard ou de l'interdiction du passage. Les coûts de l'interdiction du passage dans le cas du transport d'animaux vivants correspondront, par exemple, à la perte de poids accélérée, à la déshydratation et à la mortalité accrue.

25/ République de Côte d'Ivoire, Présidence de la République, Direction et contrôle des grands travaux, 1988, "Note sur l'incidence des contrôles routiers sur l'économie des transports, Plan national de transport, Volume IV".

26/ Le paiement récent de 4 milliards de francs CFA fait par le syndicat des transports ivoirien en échange d'une diminution du nombre des postes de contrôle sur les grandes routes, dont il est question ci-après, tend à indiquer que ces estimations sont très basses.

1. Droits de "dossier" ou de "traitement rapide"

88. Les droits de "dossier" ou de "traitement rapide" sont versés aux agents publics pour les inciter à accomplir avec célérité les tâches dont ils ont normalement la responsabilité. Les coûts par opération pour les procédures individuelles sont fixés par convention, quoiqu'officieusement, à 1.000 francs CFA pour les procédures administratives élémentaires telles que la délivrance des certificats d'origine, l'immatriculation des véhicules, les attestations d'assurance et les cartes d'identité. Les coûts augmentent fortement dès que le bétail ou une autre marchandise est chargé et en transit. En théorie, les paiements en échange de services administratifs peuvent parfois avoir des effets efficaces dans un environnement bureaucratique exagérément complexe. Toutefois, la pratique est si répandue que tous les avantages possibles disparaissent et qu'elle n'a d'autre effet que d'alimenter la concurrence dans la recherche des rentes parmi les agents publics, et stimuler la recherche de coopération des autorités administratives par les marchands de bétail.

2. Extorsion

89. L'extorsion est responsable de la plus forte proportion des coûts de la corruption qui pèsent sur les marchands et transporteurs de bétail. Les paiements sont faits aux agents des services publics en uniforme (armée, police, gendarmerie, douanes et services forestiers) aux postes frontières, aux barrages routiers et aux arrêts des trains. La pratique est si répandue que les transporteurs et les commerçants se croient automatiquement menacés d'arrestation à tous les points de contrôle et placent systématiquement une somme en billets dans les pages des documents qu'ils présentent. Les tentatives de lutte contre les prélèvements sauvages ont été relativement limitées au Mali et en Côte d'Ivoire ces dernières années et ont sourtout fait partie de la rhétorique politique sur le réarmement moral ou du changement de mentalité. Un certain succès semble avoir été remporté au Burkina Faso, en partie grâce aux mesures de répression sévères prises par un régime aujourd'hui défunt.

VI. MESURES DE REFORME ENVISAGEABLES ET EFFETS ESCOMPTES

A. Critères du choix des interventions et d'évaluation des effets

90. Le présent chapitre analysera plusieurs recommandations sélectionnées à partir des critères suivants : a) perspectives d'impact sur la réduction des coûts du commerce régional de bétail ou l'économie régionale dans son ensemble; b) caractère pratique des mesures jugé à partir des perspectives de mise en oeuvre dans le court terme; et c) compatibilité avec l'orientation générale des programmes d'ajustement structurel en cours.

91. Les obstacles empêchant une plus forte intégration régionale du commerce de bétail le long du corridor central sont de nature variée. De manière générale, le présent rapport a mis en évidence des obstacles provenant : a) des insuffisances infrastructurelle nuisant à l'efficience du commerce et du transport; b) des politiques et procédures complexes ou coûteuses encourageant la fraude, les infractions ou l'inefficience de l'administration; et c) de la gestion inefficace des ressources et de l'infrastructure publiques. Deux autres catégories d'obstacles reflètent des problèmes complexes et profonds d'équité sociale et d'organisation du pouvoir. Dans de nombreux cas, les obstacles mis en évidence semblent résulter de choix des autorités publiques tendant à renforcer ou à soutenir le pouvoir de certains agents économiques appartenant à l'élite. Ils se manifestent sous la forme d'obligations officielles ou quasi officielles d'utiliser les services d'une catégorie particulière d'intermédiaires (transitaires en douane ou titulaires de licences, par exemple). La viabilité économique de ces services réside uniquement, en général, dans l'obligation officielle qu'ils soient utilisés. Un second obstacle, plus

fondamental, vient de la tolérance extravagante des responsables nationaux à l'égard des comportements de recherche de rentes par les agents publics. Ces pratiques créent des obstacles économiques au commerce. Là où elles peuvent s'épanouir, elles ruinent la confiance du public dans l'autorité et le pouvoir de la loi et provoquent une multitude de dysfonctionnements économiques, sociaux et institutionnels difficiles à corriger.

B. L'importance des éléments stratégiques dans l'évaluation des résultats

92. Dans la recommandation des options d'intervention et d'évaluation des effets à en attendre, il est souhaitable de ne pas perdre de vue l'ingéniosité avec laquelle les agents économiques (agents publics et personnes privées) ont jusqu'à présent réagi aux changements. L'opportunisme économique refait rapidement surface après les changements des politiques et des réglementations. Si les effets inattendus sont souvent révélateurs d'une mauvaise conception ou d'une exécution déficiente, ils correspondent aussi parfois à une action spontanée tendant à faire avancer le programme de réforme. Les exemples utiles à étudier, mis en évidence à l'occasion de la présente étude, pourraient comporter notamment les suivants :

a) La transition d'un système des exportateurs agréés contrôlée par une certaine élite à un système de fournisseurs de "services" d'intermédiaires à la suite de l'élimination des taxes à l'exportation pour le bétail au Mali;

b) la rédaction de réglementations prévoyant la privatisation des services vétérinaires au Mali qui favorisent en fait les praticiens appartenant à une certaine élite et permettent la perception de rentes par l'Ordre national de la profession vétérinaire nouvellement créé;

c) l'apparition d'une fiscalité quasi officielle imposée par les syndicats de transporteurs et de commerçants en Côte d'Ivoire;

d) la formation de sociétés de convoyage concurrentes en Côte d'Ivoire qui servent d'intermédiaires pour le paiement de rentes au profit des services en uniforme chargés des contrôles du transport routier.

93. Les travaux de Klitgaard sur la lutte contre la corruption proposent une perspective analytique utile à quiconque chercherait à juger les réactions probables aux réformes 27/. Cet auteur invite à distinguer les problèmes "ostensibles" et les problèmes "stratégiques" dans le choix des mesures de réformes. Les problèmes "ostensibles" sont relatifs au choix de réformes souhaitables en raison de leurs résultats "ostensibles" (c'est-à-dire des résultats apparents et évidents telles les réductions de coût qui seront obtenues si les réformes s'appliquaient correctement) 28/. Les problèmes "stratégiques" sont relatifs à notamment l'évaluation des coûts et avantages probables de l'application d'une réforme particulière, par rapport aux coûts et aux avantages non réalisés correspondant à l'option de ne pas intervenir. Par exemple, lorsque les coûts probables de l'application d'une réforme anticorruption dépassent les coûts de l'inaction, on est en présence d'une corruption "optimale" et la solution la plus rentable est peut-être l'inaction. Les aspects stratégiques comprennent également l'identification des acteurs économiques et politiques qui gagnent ou perdent

---

27/ Voir Robert Klitgaard, Controlling Corruption, Berkeley, 1988.

28/ L'analyse des éléments de coût dans le commerce du bétail faite dans le présent rapport est, pour l'essentiel, une analyse de problèmes "ostensibles".

sous l'effet d'un comportement particulier, et les évaluations de leurs réactions probables à la réforme.

C. Paiements Officiels pour prestation de services

1. Abaissement des coûts vétérinaires

94. Les perspectives d'alignement de la réduction des coûts du commerce de bétail au recouvrement des coûts par les services vétérinaires sont limitées dans l'immédiat. Les pratiques de recouvrement des coûts diffèrent sensiblement à travers la région : aucune redevance n'est perçue pour les prestations de services au Burkina Faso, tandis que des redevances informelles et fictives rémunèrent les services au Mali et en Côte d'Ivoire. A la lumière de l'analyse des budgets des marchands de bétail, le traitement des services vétérinaires ne représentait en moyenne que 2,5 % des coûts de commercialisation.

95. Les activités de services moyennant une paiement observées au Mali en mai 1991 ne correspondent pas pleinement à un système de recouvrement des coûts. En effet, les paiements effectués ne représentent que les coûts des vaccins officiellement obligatoires et les remboursements des frais de voyage des vétérinaires. Ce dernier élément est perçu sur la clientèle et remplace les indemnités de voyage financées autrefois par le poste de dépenses de fonctionnement inscrit à cet effet au budget des services pour l'élevage. Dans le contexte de l'ajustement structurel et des recommandations faites à l'occasion de l'examen du sous-secteur, il serait souhaitable d'harmoniser à la pratique actuelle les réglementations relatives aux services rendus contre paiement. Les restrictions légales caduques en matière de services rendus en échange d'un paiement devraient être revues afin que les fournisseurs publics de services vétérinaires puissent percevoir le remboursement des frais de voyage et autres frais de fourniture du service. Les activités de prestation de services moyennant un paiement informel ont fini par fixer un prix du marché pour les vaccinations et les contrôles à l'exportation que les marchands acceptent de payer et acquittent volontiers. Il serait probablement possible d'introduire progressivement d'autres éléments de recouvrement des coûts (comprenant les salaires) à moyen terme; toutefois, une évolution dans ce sens ne devrait être envisagée que dans la mesure où les perspectives du marché côtier annoncent une amélioration soutenue et à condition que les tentatives de réduction des coûts pour l'ensemble du commerce du bétail produisent des résultats positifs.

96. Les paiements faits en Côte d'Ivoire pour les services vétérinaires soulèvent une contradiction majeure dans l'action entreprise pour abaisser les coûts. Les postes de contrôle du nord, qui surveillent les mouvements de bétail et administrent un ensemble de services préventifs moyennant un paiement de 275 francs CFA par tête de bovin et de 150 francs CFA pour les petits ruminants, subissent de graves déficits budgétaires pour ces activités. Alors qu'une grande partie des recettes qu'ils obtiennent correspond à un traitement fictif inexistant (les marchands de bétail préférant ne pas décharger les animaux pour qu'ils subissent une revaccination et un traitement contre les tiques), les prélèvements officiels sont en harmonie avec les fonctions statistiques et de contrôle exercées par les centres. Les postes frontaliers ivoiriens devraient cependant : a) appliquer des contrôles financiers stricts; b) restructurer les paiements ou redevances qui sont perçues actuellement au titre de taxes de contrôle statistique; et c) dresser un barème supplémentaire pour le bétail qui reçoit d'autres services. Le resserrement des contrôles financiers s'impose pour remédier aux anomalies évidentes dans les recettes; pour 1990, les recettes déclarées des activités de ces postes n'ont représenté que 69 millions de francs CFA. Or, les mouvements de bétail enregistrés auraient dû provoquer des recettes de 95 millions de francs CFA. La redéfinition du prélèvement de 275 francs CFA pour les bovins et de 150 francs CFA pour les petits ruminants comme une taxe de contrôle statistique améliorerait la précision des

contrôles en éliminant la documentation qui en fait correspond à des traitements fictifs, et en ouvrant des possibilités de recettes supplémentaires qui proviendraient des services préventifs et autres.

97. Il convient de relever que la tendance générale à la recherche de rentes de situation ne s'étend pas aux vétérinaires du Mali et du Burkina Faso. Les agents des services vétérinaires ont un bon rapport de clientèle avec les conducteurs de troupeaux et les marchands, et les clients attendent d'eux un service de qualité professionnelle. Les liens personnels se maintiennent à travers le temps et des cadeaux en nature récompensent les services loyaux. Au contraire, la recherche de rentes de situation s'est nettement répandue parmi les vétérinaires ivoiriens entre 1989 et 1991, et se manifeste par la plus grande fréquence des contrôles sur les itinéraires de commercialisation et la forte proportion des rémunérations payées en échange de services vétérinaires fictifs.

98. En août 1990, le Mali a publié des réglementations applicables aux services vétérinaires privatisés 29/. Cette initiative représente un important pas en avant mais les restrictions imposées par le texte vont directement à l'encontre des tentatives d'alléger la charge supportée par l'Etat pour la fourniture des services vétérinaires. En pratique, l'imposition d'un prélèvement de 1 % du salaire frappant tous les vétérinaires, publics et privés, à titre de contribution à l'Ordre national de la profession vétérinaire, constitue une nouvelle taxation quasi officielle. Les cabinets, laboratoires de diagnostic et pharmacies vétérinaires privés devront obligatoirement disposer d'installations comportant une infrastructure physique, un matériel et des véhicules précisément définis dont le coût est généralement hors d'atteinte, sauf pour les vétérinaires appartenant à l'élite. Cette initiative prise dans le cadre des réformes économiques n'a été possible que grâce au soutien des donateurs sous la forme d'un fonds de crédit renouvelable qui financera la création des installations vétérinaires privées. Etant donné les mises de fonds élevées qui conditionnent l'accès à ce type d'activité, il est peu probable que les installations imposées par les textes seront construites dans les zones de production rurales; au contraire, les cabinets d'élite seront très vraisemblablement implantés dans les zones urbaines ou à leur proximité.

99. Les réglementations du Burkina Faso au sujet de la pratique privée de la médecine vétérinaire ont été publiées en novembre 1989 mais ne sont entrées en vigueur qu'en 1991 30/. Le Burkina Faso a adopté une attitude un peu plus libérale que celle du Mali. Les établissements vétérinaires privés sont définis largement et incluent les petites cliniques vétérinaires (sous-cliniques), et toutes les catégories d'établissements sont tenues de ne disposer que d'une infrastructure physique minimum. Les obstacles à l'accès à l'activité vétérinaire se bornent au pouvoir hautement discrétionnaire du Ministère de l'agriculture et de l'élevage. Les services vétérinaires privatisés doivent faire face dans toute la région au problème général de la concurrence. Lorsque d'autres possibilités de traitement sont offertes par des établissements à financement public, il est peu probable que les cliniques vétérinaires privées puissent être rentables. Là où n'existe aucune concurrence venant d'établissements publics, le coût du traitement privé sera vraisemblablement beaucoup plus élevé qu'à l'heure actuelle.

29/ Arrêté No 90/2349/MEE-CAB; fixant les modalités du décret No 313/PG-RM du 2 octobre 1986 portant organisation de l'exercice à titre privé de la profession vétérinaire.

30/ Kiti No An VII-0112/FP/AGRI-EL, portant autorisation et organisation de l'exercice à titre privé de la profession vétérinaire.

2. Elimination du transit en douane pour le bétail au Mali

100. Il ressort de ce qui précède qu'à court et moyen termes, les possibilités de réduction du paiement pour services de contrôle vétérinaire sont limitées. Les nouvelles installations privées n'assureront pas des services destinés à l'ensemble du commerce du bétail mais concentreront leurs prestations sur une clientèle urbaine et périurbaine. Les services vétérinaires publics devraient continuer d'assurer l'inspection et l'immunisation des troupeaux de commercialisation rassemblés dans les zones rurales. Les pouvoirs publics régionaux devraient reconnaître et avaliser le paiement par les producteurs et marchands de produits de l'élevage, des frais de vaccination et de déplacement du vétérinaire. A mesure que les efforts visant à réduire les coûts de commercialisation du bétail donneront des résultats, les paiements effectués par les producteurs et marchands pour services rendus pourront être augmentées, ce qui permettra de recouvrer un pourcentage plus important des coûts de soins vétérinaires. Il importe de remplacer la redevance requise pour l'ensemble des services offerts en Côte d'Ivoire mais dont ne bénéficient pas effectivement les troupeaux commercialisés par des services optionnels, par l'inspection effective et le contrôle vétérinaire officiels aux postes frontières. Enfin, il est nécessaire d'éliminer les comportements de recherche de rente des vétérinaires ivoiriens qui recherchent le profit personnel sous la menace tacite de bloquer les ventes de bétail au nom des problèmes phytosanitaires fictifs détectés pendant l'inspection.

101. Il n'est pas possible à court et moyen termes d'assurer le recouvrement de la totalité des coûts des services vétérinaires dans les pays sahéliens producteurs de bétail, étant donné que les éleveurs et les marchands de bétail n'ont jamais eu à assumer que les coûts marginaux de la prestation de services. Dans les pays d'Afrique où prédominent des systèmes extensifs de production de bétail nourris sur les terres des parcours, la santé animale est considérée comme un bien public. La privatisation totale des services vétérinaires est un objectif très valable à long terme, mais la possibilité de réduire les coûts de ces services assumés par les producteurs et les marchands de bétail est très incertaine à court terme. La législation en vigueur concernant l'établissement d'officines vétérinaires favorise une certaine élite de praticiens, particulièrement au Mali. Il serait souhaitable de concevoir et mettre au point un service de soins vétérinaires privés dans lequel les anciens agents vétérinaires et agents publics de vaccination, en poste dans les petites villes des zones rurales, auront un accès adéquat aux fournitures, au matériel et au crédit vétérinaires.

102. L'obligation légale de recourir aux services de transitaires a son origine dans le code des douanes de 1963, resté lettre morte durant plus de 23 ans. Comme on l'a déjà indiqué, les services de transit en douane pour les exportations de bétail au départ du Mali ont été remis en vigueur en 1990 à seule fin de vaincre la résistance provoquée par l'exigence d'une garantie de 50 millions de francs CFA imposée aux transitaires 31/. Dans ces conditions, les prélèvements de 1.600 francs CFA à 2.100 francs CFA par tête de bovin représentent une rente économique au profit d'un groupe qui ne rend en fait aucun service viable aux exportateurs de bétail. L'opposition politique à la réforme ne sera vraisemblablement guère puissante, étant donné la petite taille du groupe des bénéficiaires (environ 30 transitaires à Bamako seulement) et le nombre apparemment peu élevé des transitaires qui se sont conformés à l'obligation de fournir une garantie. Les économies nettes que les exportateurs obtiendraient de l'élimination de cette charge représenteraient de 6,6 à 9,0 % des coûts de commercialisation dans les cas où les commissions des transitaires sont payés par les marchands de bétail.

31/ Cette obligation de garantie est fournie pour partie en liquide et pour partie sous forme de garantie bancaire accompagnée de sûretés.

3. Maintien des sociétés de convoyage en Côte d'Ivoire

103. En l'absence d'une action soutenue pour réduire les prélèvements de rentes sauvages par les agents des services de contrôle, la disparition des sociétés de convoyage ivoiriennes entraînerait quasi certainement une hausse des coûts de commercialisation. Ces sociétés doivent donc pouvoir continuer à fonctionner dans le court et moyen terme pour assurer la maîtrise des coûts informels en Côte d'Ivoire. Les indications recueillies auprès des négociants qui n'utilisent pas leurs services indiquent un paiement moyen par camion de 150.000 francs CFA pour le voyage entre les postes frontière du nord et Abidjan, au lieu d'une contribution de 30.000 francs CFA réclamée par les sociétés de convoyage.

D. Imposition quasi officielle d'un paiement pour services

1. Diminution du besoin d'intermédiation pour l'exportation

104. La suppression de la taxe et des licences obligatoires en cas d'exportation de bétail, la simplification des procédures d'exportation et la création d'un service guichet unique rendent inutile en pratique l'intermédiation des titulaires de licence. Le maintien de l'utilisation des services d'intermédiation s'explique par plusieurs raisons dont : a) la connaissance insuffisante des procédures simplifiées parmi les marchands de bétail, b) le nombre insuffisant des guichets uniques, c) les pressions contraignantes des agents de contrôle agissant en concert avec les titulaires de licences pour maintenir en application des réglementations lucratives mais caduques, et enfin, d) l'attitude des exportateurs peu portés à opérer dans le secteur structuré.

105. Si l'on peut dire que l'intermédiation pour l'exportation continue d'exister parce que le petit groupe des entrepreneurs d'importation-exportation licenciés continue à rechercher une rente de situation, il faut reconnaître aussi que l'utilisation des intermédiaires (une vingtaine) permet aux exportateurs d'agir en dehors de toute structure officielle et d'échapper ainsi aux patentes et autres éléments de la fiscalité du secteur structuré 32/. Si, dans un sens, la meilleure connaissance des procédures simplifiées par le public et l'accès plus facile à des guichets uniques entraîneront assurément une diminution des coûts pour de nombreux exportateurs de bétail, il est probable, en revanche, que d'autres souhaiteront conserver les avantages que leur procurent les services d'intermédiaires avec lesquels ils entretiennent des relations bien établies. Pour que les avantages s'étendent au secteur tout entier, il faudra probablement combiner: les effets d'un appui soutenu des autorités en faveur des procédures d'exportation simplifiées, la diffusion effective de la connaissance de ces procédures parmi les marchands de bétail illettrés, et une lutte plus systématique contre la connivence des agents des services de contrôle et des intermédiaires.

E. Suppression des prélèvements des syndicats en Côte d'Ivoire

106. De fortes pressions, provenant du public et de l'administration, s'exercent déjà en faveur de l'élimination de la taxation quasi officielle pratiquée par les syndicats des transports et des commerçants en Côte d'Ivoire. La tolérance des pouvoirs publics à l'égard de ces

---

32/ Il est largement reconnu que les importateurs/exportateurs licenciés négocient avec les agents des services de contrôle afin de ne payer les patentes que sur une partie de l'ensemble de leurs activités commerciales. Les paiements faits aux fonctionnaires coopératifs agissent comme une incitation pour ces derniers à continuer d'imposer des obligations de licence qui n'ont plus cours.

prélèvements (de 20.000 francs CFA par camion en moyenne) contredit les objectifs d'une gestion financière améliorée et de réforme des finances. La perception de fonds destinés en principe à de suppléments de salaire versé aux salariés des administrations n'est pas en harmonie avec les engagements de la Côte d'Ivoire vis à vis des donateurs.

107. Faute de transparence dans le prélèvement et le reversement des taxes quasi officielles, il est difficile d'apprécier l'effet qu'aurait leur suppression. Il importe de rappeler que tous les véhicules de transport de marchandises sont soumis au paiement de ces prélèvements. D'après les statistiques officielles des arrivées de bétail transporté par camion pour l'année 1990, il est permis de penser que des économies de l'ordre de 60 millions de francs CFA par an résulteraient de la suppression de ces prélèvements, soit 1,0 % à 2,7 % des coûts de commercialisation pour les différents marchands de bétail interrogés. Cependant, les recettes des services officiels ne seraient pas réduites d'autant puisqu'une petite partie seulement de toutes les contributions perçues est reversée à l'administration. Selon toute vraisemblance, l'argument officiel en faveur du maintien de ces prélèvements consistera à demander, à titre de réciprocité, que les pays sahéliens éliminent les charges similaires censées être imposées aux véhicules ivoiriens qui transportent des marchandises du sud au nord.

F. Mesures d'abaissement des coûts du transport

1. Actions sur les tarifs de transport routiers et des véhicules

108. Les principaux problèmes relatifs aux tarifs des transports et des véhicules routiers sont associés aux accords bilatéraux en vigueur qui limitent la libre concurrence sur le marché des transports routiers. Le plus souvent, les négociations menées jusqu'ici sur ce sujet ont porté sur les procédures de répartition du fret transitant par le port d'Abidjan (la règle des 2/3-1/3 pour la répartition des marchandises entre les pays sahéliens et la Côte d'Ivoire) en route vers le Sahel. Si cet aspect n'intéresse pas directement l'activité d'exportation du bétail, il a cependant un effet sur la disponibilité des véhicules de transport. La libéralisation de l'accès des véhicules d'une frontière à autre augmenterait indubitablement le nombre des véhicules disponibles et rendrait les tarifs plus concurrentiels. Les fortes fluctuations saisonnières des tarifs du transport du bétail observées dans les budgets de commercialisation révèlent la variabilité considérable des prix du transport routier.

109. Comme dans le cas de la répartition du fret, la réglementation des tarifs du camionnage privilégie surtout les cargaisons d'importation de haute valeur et un petit nombre d'exportations de haute valeur en provenance du Sahel (coton surtout). C'est là une question hautement symbolique et politisée. Alors que les tarifs applicables aux biens de consommation et importations manufacturés sont fixés réglementairement à des niveaux dont les entrepreneurs soutiennent qu'ils ne couvrent pas leurs coûts économiques, les tarifs des marchandises de retour (y compris ceux du bétail) sont négociés librement. Néanmoins, les exportations de bétail bénéficieraient de toutes mesures visant à améliorer la rentabilité et l'efficacité du transport routier, particulièrement si elles entraînaient des investissements dans le renouvellement du parc ou une amélioration de l'entretien des véhicules.

110. La pénurie actuelle de véhicules adaptés spécialement au transport du bétail suggère une innovation possible. Des remorques à plusieurs étages pour le transport des petits ruminants (semblables à celles qui sont en service en Afrique australe, en Amérique du Nord, en Australie et en Nouvelle Zélande) pourraient être aménagées spécialement en employant de la main-d'oeuvre et des matériaux locaux pour réduire les coûts de transport tout en augmentant les recettes des camionneurs pour chaque voyage. La surface du second étage des remorques pourrait être divisée pour le transport

du bétail ou celui d'autres marchandises. Un soutien sous la forme d'une garantie des prêts ou d'un crédit à des conditions de faveur lié aux résultats pourrait servir à stimuler l'investissement dans ce type de véhicule à titre expérimental. Dans l'hypothèse où le nombre de petits ruminants par voyage pourrait être doublé (soit 250 petits ruminants par camion de 30 tonnes), les tarifs par tête pourraient être abaissés dans une proportion atteignant 50 % pour le principal élément des coûts de commercialisation des petits ruminants.

2. Amélioration des possibilités de transport ferroviaire

111. Les principaux problèmes que soulève l'amélioration de la rentabilité du chemin de fer comme moyen de transport du bétail concernent l'efficacité. La proportion du bétail transporté par rail diminue régulièrement depuis quelques années, principalement parce qu'il est impossible d'obtenir des wagons, que le service est imprédictible et que le vol et la mortalité en cours de transport sont en hausse 33/.

112. Les réformes entreprises pour améliorer la gestion, les services et le recouvrement des coûts des deux sociétés ferroviaires du corridor central auront des avantages marqués pour les pays du Sahel. Un sérieux renforcement de la coordination et de la communication entre la SCFB et la SICF s'imposent pour améliorer les services de transport ferroviaire et notamment la possibilité d'obtenir des wagons pour le transport du bétail et l'indication plus précise de la date et du lieu auxquels les wagons de transport de bétail seront mis à disposition. L'accessibilité au chemin de fer pourrait être améliorée à brève échéance par la limitation du nombre des lieux où les marchands de bétail pourraient embarquer les animaux sur les wagons au Burkina Faso et au nord de la Côte d'Ivoire. Une telle mesure réduirait à la fois les incertitudes liées au transport ferroviaire et le temps pris par le transport, ce qui est de la plus haute importance dans le cas de trajet de 55 à 60 heures, ou davantage, entre Ouagadougou et Abidjan. Les avantages indirects d'une telle mesure comporteraient la diminution de la perte de poids en cours de voyage et l'abaissement de la mortalité parmi les animaux.

113. Les solutions que l'intervention du secteur privé pourraient offrir pour améliorer le service ferroviaire semblent également prometteuses. L'investissement dans l'achat de wagons, soit par des sociétés soit par des associations d'usagers, la traction étant fournie par la SICF ou la SCFB, garantirait la gestion prudente d'un service spécialisé. Il est probable que ce type d'activité serait envisagé favorablement par la SICF et la SCFB, qui cherchent l'une et l'autre à diversifier le service, de même que par les organismes officiels maliens. Les discussions préliminaires à propos des possibilités de service privé laissent penser qu'il n'y a pas d'obstacle réglementaire et indiquent qu'un précédent intéressant une activité similaire a été établi par plusieurs usagers privés ou quasi privés ces dernières années 34/. La création d'une société privée de gestion du transport

---

33/ En mai 1991, moins de 80 % de l'ensemble du matériel roulant utilisable pour le transport de bétail étaient en service dans le pool SICF/SCFB. Le temps de rotation moyen des wagons, qui était de 15 jours à la mi-1990, s'était allongé à 20 jours.

34/ Les tarifs actuellement en cours de définition pour le transport de wagons appartenant à des intérêts privés sur le réseau ferroviaire SICF/SCFB sont calculés à partir de trois éléments : a) les tarifs de base, ou coûts de réservations de wagons d'une taille et d'un poids particuliers, b) les rabais, fondés sur le calcul des coûts d'amortissement de l'entretien de wagons d'une taille et d'un poids particuliers, et c) les ristournes sur la base d'un volume d'usage

ferroviaire nécessiterait un appui financier, éventuellement par l'intermédiaire d'un programme de garantie du crédit comportant des incitations fiscales liées au résultat. Une autre possibilité d'améliorer le service consisterait à adapter les wagons au transport spécialisé du bétail. Comme dans le cas des remorques spécialisées pour le transport routier, des wagons pourraient être équipés pour le transport des petits ruminants sur plusieurs étages.

G. Abaissement des coûts des prélèvements de rentes sauvages

114. La pratique des prélèvements de rentes sauvages est un défi majeur à l'administration publique. Dans l'environnement administratif hautement personnalisé de l'Afrique de l'Ouest, le pouvoir réside dans la personne de l'agent. Lorsque la règle de droit est mal comprise et que son contenu n'est pas largement publié, le comportement des agents devient l'élément même qui définit la politique publique. La tolérance du public à l'égard de la recherche de rentes provient de l'absence de contraintes et de l'inefficacité des contrôles des comportements des agents publics. C'est l'agent qui a le pouvoir manifeste, de définir, de faire respecter ou de perturber les rapports économiques et leurs règles de fonctionnent au moment donné.

115. La corruption est un grave fardeau économique pour tous les pays du corridor central. Les programmes de la Banque ont souvent comporté des stratégies de lutte contre la corruption qui devraient continuer à occuper un haut rang de priorité dans les activités de développement des institutions internationales. Les stratégies de lutte contre les prélèvements sauvages opérés par les services en uniforme sont plus difficiles à concevoir car les groupes visés sont traditionnellement en dehors du domaine des activités de développement. Les comportements de recherche de rentes de situation par les services des douanes, l'armée, la gendarmerie et la police, sont non seulement un fardeau pour l'économie du corridor central, mais aussi un moyen entre les mains d'une certaine élite politique soucieuse de préserver la base de leur pouvoir. La réticence actuelle des donateurs et de la Banque à participer aux tentatives de professionnalisation et de réforme des services de sécurité est une question politiquement délicate. Cependant, les agents en uniforme restent en mesure d'anéantir les avantages procurés par la réussite du développement dans un secteur, étant donné l'ampleur colossale des rentes qu'ils prélèvent.

116. Dans la recherche des solutions et moyens de portée générale capables de réduire les coûts de la corruption, il faut aller au-delà du cadre formel et considérer les attitudes et les relations profondes qui permettent à la corruption de prospérer. La lutte contre la corruption consiste tout autant à développer un rapport de concurrence économique entre les agents corrompus qu'à améliorer les modes d'exercice du pouvoir et le fonctionnement de l'administration. Dès lors, les réformes envisageables pourraient même, s'il le fallait, favoriser un niveau optimum de corruption là où il est impossible d'appliquer correctement des réformes juridiques et institutionnelles pour des raisons politiques, ou lorsque le comportement illicite des fonctionnaires contribue à abaisser les coûts. L'un des obstacles à l'élimination des prélèvements sauvages souvent mentionnés est l'insuffisance des traitements versés aux agents publics. Il est peu vraisemblable que l'augmentation des traitements des fonctionnaires publics sous-payés (ou qui se croient sous-payés) soit un instrument d'intervention suffisant pour réduire la corruption. La restructuration des incitations à un comportement efficace et consciencieux des fonctionnaires publics est importante mais doit être contrebalancée, avec le temps, par un appareil de sanctions qui élèvent tangiblement les coûts de comportements irréguliers.

---

mensuel, trimestriel et annuel. Ces dernières vont de 4 % à 14 %.

H. Analyse des stratégies d'abaissement des coûts

117. La présente section cherche à évaluer l'effet d'un abaissement des coûts de la commercialisation du bétail dans plusieurs catégories de coûts : les coûts officiels, les taxes quasi officielles, les taxes informelles et les coûts de transport, notamment. L'Annexe VI présente des tableaux détaillés des économies de coût réalisables sur des itinéraires particuliers. Les totaux des coûts de commercialisation et des gains nets des négociants sont recalculés pour faire apparaître, dans l'agrégat, les réductions de coût dans les différentes catégories. Les réductions des coûts de commercialisation en chiffres absolus et en pourcentage, et la hausse des gains en pourcentage sont aussi calculés par rapport aux budgets de base (ceux de l'Annexe I). Les principaux groupes de coûts de commercialisation, les coûts de commercialisation et les gains nets totaux pour les budgets de base, ainsi que deux scénarios, sont décrits de façon résumée. L'ordre de grandeur des réductions des coûts de commercialisation et des hausses des gains nets provoquées par les scénarios 1 et 2 est indiqué. Les résultats de l'analyse de sensibilité sont résumés à l'Annexe VII.

118. Les analyses des scénarios sont partielles dans la mesure où les coûts de commercialisation (et les gains des marchands de bétail) sont soumis à des variations tandis que les autres facteurs restent constants, notamment les prix reçus par les producteurs et les prix payés pour les animaux par les bouchers sur les marchés de destination et, par extension, les prix payés pour la viande rouge par les consommateurs urbains sur les marchés de destination. Il est vraisemblable que la marge de réduction des coûts de commercialisation se partagerait entre les producteurs (sous la forme de prix du bétail plus élevés), les consommateurs (sous la forme de prix de la viande plus bas) et les marchands de bétail (sous la forme de gains plus élevés). Le surcroît des gains des producteurs et des marchands de bétail pourrait être investi en partie dans les entreprises de production et de commerce, ce qui élèverait la productivité et améliorerait l'efficacité commerciale. Ainsi, l'abaissement des coûts de commercialisation pourrait avoir des effets dynamiques positifs qui renforceraient la productivité du sous-secteur de l'élevage et augmenteraient la compétitivité du Sahel sur les marchés côtiers.

1. Scénario 1 : abaissement des coûts de commercialisation officiels, quasi officiels et informels

119. Suivant le premier scénario, les coûts officiels, les taxes quasi officielles et les taxes informelles diminuent mais la réduction du coût du transport est limitée. Les hypothèses à l'origine de la réduction des coûts sont les suivantes :

120. Coûts officiels

a) Les coûts vétérinaires ne diminuent pas, bien qu'il soit parfois désirable d'améliorer la fourniture du service. Comme l'inspection et la vaccination des troupeaux destinés à l'exportation ne seront vraisemblablement pas privatisées à court terme, les coûts vétérinaires sont maintenus constants étant donné que la santé animale est un bien public et qu'il s'impose de respecter les réglementations sanitaires internationales pour le bétail. Si les services vétérinaires publics s'orientent vers la pleine répercussion des coûts des services fournis (y compris le paiement des salaires), les coûts d'inspection et de vaccination à l'exportation pourraient en réalité s'élever dans le moyen terme;

b) les taxes au Burkina Faso à l'occasion de l'exportation sont réduites de 50 % du montant de 3.060 francs CFA par tête et les prélèvements de la CBC et de l'ONAC disparaissent. Dans le cas de Ouagadougou, la taxe de marché est réduite de moitié. Les taxes de marché (de 100 à

150 francs CFA par tête) sur les marchés de regroupement restent inchangées. La patente pour l'exercice du commerce du bétail au Burkina Faso ne varie pas;

c) les taxes perçues au Mali à l'occasion de l'exportation sont modiques à la suite de l'élimination de la "contribution directe" et de la taxe par tête de l'OMBEVI. Les taxes de marché et les droits de patente sont peu élevés et ne changent pas;

d) les taxes perçues en Côte d'Ivoire à l'occasion de l'importation sont réduites globalement de 50 %.

121. Coûts quasi officiels :

a) Les droits d'usage d'une licence d'exportation (payés par les marchands de bétail agréés aux importateurs-exportateurs agréés) sont abaissés de 50 % pour tenir compte de l'élimination de la pratique et d'une hausse concomitante de la patente payée par les marchands de bétail agréés;

b) les contributions volontaires aux syndicats de commerçants et de transporteurs en Côte d'Ivoire sont abolies.

122. Coûts informels :

a) Le montant des paiements informels (pots-de-vin et extorsion) aux agents des services en uniforme est diminué de moitié car il est inévitablement difficile d'éliminer complètement la corruption;

b) les paiements illicites aux représentants officieux de la SCFB (chemin de fer burkinabé) pour faciliter l'accès aux wagons insuffisamment nombreux et les paiements illicites exigés par les agents des compagnies ferroviaires (qui menacent de retarder l'expédition du bétail chargé sur les wagons) sont éliminés. Ceci suppose une meilleure gestion du réseau, une rotation plus rapide des wagons et un meilleur accès des marchands de bétail aux wagons.

123. Coûts de transport. Les coûts correspondant au transport ferroviaire sont réduits dans deux cas sur trois où les négociants attendaient une semaine ou davantage pour obtenir des wagons, afin de tenir compte de l'abaissement des coûts du parcage et de la surveillance des troupeaux à proximité de la tête de ligne. Il faut observer que cette transformation a un effet très marginal sur les coûts de transport. A part cette modification mineure, les coûts du transport restent identiques.

124. L'Annexe VII indique l'incidence globale de ces changements marginaux. L'abaissement absolu des coûts de commercialisation s'étage de 3.117 francs CFA à 4.836 francs CFA par tête de bovin. En pourcentage, les coûts de commercialisation (hors l'acquisition du bétail) diminuent de 13 à 19 % (par rapport aux budgets de base). Les gains nets des marchands de bétail, en supposant le même niveau de gains bruts et des coûts divers constants, augmentent de 57 % à 216 %. Sur deux des trois itinéraires sur lesquels le transport ferroviaire est utilisé, les gains nets triplent (par rapport à des gains très bas dans le budget de base).

2. Scénario 2 : nouvelle réduction des coûts de la commercialisation due à l'abaissement des coûts du transport

125. Le second scénario s'appuie sur l'hypothèse du même ensemble de réductions des coûts utilisé dans le premier scénario, auquel s'ajoutent des réductions plus fortes des coûts du transport. Les tarifs de transport effectifs payés aux transporteurs et aux sociétés ferroviaires sont diminués

d'un tiers. Les autres coûts en rapport avec le transport et la manutention ne sont pas réduits. Ils comprennent le chargement et le déchargement, les paiements aux conducteurs de troupeaux (salaire plus subsistance) qui accompagnent les animaux destinés au marché et se déplaçant à la marche et accompagnent les expéditions par camion/rail, le coût du transport du marchand de bétail à destination et à partir d'Abidjan, et des droits peu élevés de parcage du bétail, payés sur les marchés de regroupement en attendant l'expédition.

126. L'Annexe VII indique l'effet de réduction du coût du transport au-delà des économies de coût correspondant au scénario 1. Les coûts de commercialisation baissent de 18 à 20 % supplémentaires (par rapport au premier scénario). Les économies de coût du transport sont d'un ordre de grandeur comparable à celui des autres économies de coûts marginaux combinées. Sur l'itinéraire Pouytenga-Abidjan par camion et sur l'itinéraire Youba-Abidjan par transport mixte route-rail, les économies de transport représenteraient au moins 1.000 francs CFA par tête au-delà du montant total des économies de coûts marginaux du scénario 1. Dans les deux budgets de marchands de bétail du Mali où le camionnage était le principal mode de transport, et dans le cas de l'itinéraire à partir de Djibo par marche et rail, les économies de coûts de transport seraient quasiment égales aux économies produites par le scénario 1. Dans un cas seulement, l'itinéraire tout-rail entre Ouagadougou et Abidjan, les économies de coûts de transport sont moindres que celles procurées par l'abaissement de tous les autres coûts. L'effet combiné des scénarios 1 et 2 est une amélioration des gains nets qui sont multipliés de deux à cinq fois par rapport aux budgets de commercialisation de base.

127. L'analyse de sensibilité ici entreprise amène à conclure qu'il est possible d'obtenir des économies de coûts considérables en luttant contre les problèmes des coûts officiels de commercialisation, quasi officiels et officieux excessifs ou superflus dont un grand nombre pourraient être réduits ou éliminés dès le court terme. Les coûts du transport peuvent être abaissés le plus fortement par l'amélioration de la gestion et des services des réseaux ferroviaires, et la disparition des obstacles à la concurrence dans les transports routiers régionaux, dont une grande partie pourrait être supprimée dans l'espace du moyen terme. Les autres mesures concernant le coût des transports routiers qui pourraient produire un jour un effet important sont l'abaissement des coûts du carburant et des taxes à l'importation sur les véhicules et les pièces détachées. Les possibilités d'abaissement des coûts du transport des petits ruminants seraient plus grandes encore si le transport sur deux étages était utilisé à bord des camions et des wagons de chemin de fer.

VII. STRATEGIE OPTIMALE DE MISE EN OEUVRE

A. Généralités

128. Le présent rapport a mis en évidence de nombreux problèmes et dysfonctionnements dans l'organisation et l'administration du commerce intrarégional du bétail. Beaucoup de ces problèmes proviennent d'insuffisances de l'infrastructure et de sa gestion, et ne peuvent être réglés qu'à moyen et long terme. D'autres sont de nature technique ou réglementaire et peuvent donc faire l'objet d'un traitement précis dans le court terme. Le présent rapport repose sur le thème présent tout au long de ce rapport que la recherche de rentes – que ce soit à travers des réglementations de circonstance, la pratique d'une taxation quasi officielle ou l'exercice de la contrainte par les agents publics – est un problème systémique qui ne font que s'aggraver dans l'ensemble de la région. Comme ce phénomène n'est cependant qu'un des aspects du fonctionnement général des administrations et de la gestion du pouvoir, le règlement des problèmes

exigera une action soutenue et concertée, couvrant un large ensemble de reforme de politiques et de projets.

129. Pour atteindre le but ultime qui est de réduire les coûts et d'améliorer l'efficacité des échanges afin de développer le commerce intrarégional du bétail, des mesures s'imposent dans trois domaines distincts auxquels correspondent des objectifs et des stratégies propres : a) élimination des obstacles relevant de l'information et de l'infrastructure (de transport particulièrement) qui nuisent à l'efficacité des échanges; b) réduction ou suppression des obstacles réglementaires et administratifs contraires à l'efficience des échanges; et c) règlement des problèmes d'administration publique et d'exercice du pouvoir, particulièrement à l'égard des comportements de la recherche de rentes de situation par les fonctionnaires. Les grandes lignes de cette stratégie sont exposées dans le tableau du résumé de synthèse qui définit aussi des mesures concrètes, la répartition des responsabilités et un calendrier d'action.

B. Réduction des obstacles aux échanges liés à l'information et à l'infrastructure

130. Les principaux buts stratégiques dans ce domaine sont : a) d'améliorer l'efficience du transport routier et du transport ferroviaire; et b) d'améliorer la qualité et la circulation de l'information au sujet des marchés et des coûts de commercialisation à travers la sous-région.

1. Rationalisation et coordination de l'investissement, de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure des transports régionaux

131. Cet objectif reçoit déjà un haut rang de priorité dans les programmes de développement nationaux; il est aussi conforme à la stratégie générale des programmes d'ajustement et des opérations pour le secteur des transports dans les trois pays concernés.

2. Améliorer la gestion et le fonctionnement des chemins de fer

132. Les principales mesures correspondant à cet objectif relèvent d'actions permanentes afin d'améliorer la gestion financière, de rationaliser les opérations, de réduire les sureffectifs de personnel, de remettre en état l'infrastructure, les machines et le matériel roulant, et d'améliorer les capacités d'entretien et le fonctionnement.

133. La création d'un bureau du trafic international (organisme de gestion) burkinabé-ivoirien chargé de coordonner les opérations des compagnies ferroviaires nationales au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire doit être soutenue pour que les problèmes d'offre de transport ferroviaire et de régularité des trains puissent être résolus. Des horaires plus fiables et une amélioration de l'offre de matériel roulant ne peuvent qu'avoir un effet positif sur la rentabilité du réseau ferroviaire et sur les bénéfices des commerçants qui utilisent le train pour le transport de bétail, étant entendu toutefois que les gains ne devraient guère se réaliser qu'à moyen terme.

134. Il faut aussi améliorer la qualité des wagons qui servent au transport de bétail. La SICF et la SCFB devraient étudier la possibilité d'aménager spécialement des wagons remis en état pour le transport de bétail. L'action à cet égard devrait comporter l'utilisation expérimentale, pendant un an ou deux, de wagons à deux étages pour le transport des petits ruminants.

3. Privatisation du transport et de la manutention du bétail

135. La privatisation de la propriété et de la gestion des wagons servant au transport de bétail semble être un moyen prometteur d'améliorer l'offre de services ferroviaires de manière économique, tout en contribuant le moment venu à la rationalisation des opérations financières et administratives des sociétés ferroviaires. Les discussions préliminaires, avec les responsables de la SICF et de la SCFB et des entrepreneurs privés, laissent penser que l'achat pur et simple ou la conclusion de contrats de gestion serait un premier pas raisonnable vers la privatisation. Les accords d'exploitation conclus entre les entrepreneurs privés et les réseaux ferroviaires comporteraient nécessairement des garanties quant à la fourniture des moyens de traction, de la part des compagnies ferroviaires, et des garanties quant à la demande, de la part des entrepreneurs privés. La création d'installations de chargement sous gestion privée à Bobo-Dioulasso (Burkina Faso) et Ouangouloudougou (Côte d'Ivoire) assurerait un meilleur accès au chemin de fer aux principaux points de contact intermodaux utilisés par les marchands de bétail dans les deux pays sahéliens. La privatisation du transport du bétail ne serait toutefois effective qu'une fois mises en place les mesures nécessaires pour renforcer l'efficience générale des transports ferroviaires.

4. Déréglementation des transports routiers et ferroviaires internationaux

136. Le bétail sahélien est traditionnellement une marchandise pour les transports retour des pays du Sahel vers la Côte, et est exclu de l'application des réglementations en vigueur sur la répartition du fret et les tarifs du transport. Néanmoins, le commerce du bétail bénéficiera directement de toute mesure de déréglementation. Les réglementations en vigueur au sujet de la répartition du fret (notamment la règle de répartition par deux tiers/un tiers qui s'applique au trafic transitant par les ports côtiers), qui restreignent l'activité de transport de retour par les véhicules ivoiriens à partir du Sahel, sont source de distorsions dans l'économie régionale des transports. La déréglementation aurait un rôle d'entraînement favorable à l'amélioration de l'entretien des véhicules et à la reprise de l'investissement pour le renouvellement du parc; elle augmenterait donc le nombre des véhicules offerts, renforcerait l'efficacité et abaisserait les coûts pour tous les usagers du transport routier.

5. Coordination des politiques nationales de libéralisation des tarifs des transports

137. Jusqu'à présent, les négociations bilatérales et régionales sur la répartition du fret et les tarifs des transports ont été liées. Cette situation tend à favoriser les intérêts des gros transporteurs qui opèrent à partir des grands ports de la région, au détriment des transporteurs individuels et de ceux qui opèrent à partir des villes de l'intérieur. Un premier pas vers la libéralisation des tarifs au cas où des contraintes dans ce domaine seraient encore en place,consisterait à dissocier la fixation des prix du transport pour les marchandises diverses de toutes les négociations sur la répartition du fret. Les mesures et calendriers de libéralisation des tarifs arrêtés par les différents pays devraient être coordonnés. Bien qu'il soit hautement souhaitable que la libéralisation ait une portée générale, on pourrait néanmoins libéraliser en priorité, si nécessaire, les tarifs pour les biens qui sont produits dans chacun des trois pays visés par la présente étude.

6. Rationalisation et coordination des systèmes nationaux d'information sur les marchés

138. Plusieurs objectifs et interventions sont proposés en rapport avec l'important objectif stratégique d'amélioration de la qualité et de la circulation de l'information commerciale. Les réseaux d'information qui lient les marchés et les zones d'approvisionnement de la région sont actuellement très inefficients. Les systèmes nationaux d'information commerciale ne sont ni pleinement conformes aux besoins des planificateurs, ni efficaces dans leur fonctionnement. Bien souvent, les renseignements qui permettent de construire des indicateurs "sur le vif" sont recueillis longtemps après l'élimination des taxes auxquelles ils se rapportaient. En outre, la clientèle qui tirerait le plus grand profit d'informations commerciales à jour – les producteurs et marchands de bétail et les bouchers – est, en général, isolée des circuits d'information actuels.

139. Pour remédier à cette situation, il faudrait coordonner le rassemblement d'informations commerciales normalisées au Mali, au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire. Les renseignements recueillis systématiquement devraient comporter : a) les chiffres hebdomadaires courants du volume et du prix du bétail destiné à l'exportation, et offert à la vente sur les principaux marchés de regroupement du Sahel; b) les prix courants du bétail vendu sur pied aux marchés de Bouaké et d'Abidjan/Port Bouet, et le prix des carcasses pour un sous-échantillon d'animaux dont les prix de vente sur pied sont recueillis; et c) les prix de détail de la viande sur les trois principaux marchés consommateurs ivoiriens (Abidjan, Bouaké, Daloa ou Gagnoa). Une fois que cet ensemble de statistiques normalisées du marché sera recueilli et diffusé régulièrement, il sera possible éventuellement d'y ajouter d'autres renseignements, notamment sur les arrivées hebdomadaires de viande réfrigérée et congelée à Abidjan.

7. Diffusion rapide de l'information commerciale à l'échelle régionale

140. La publication des données devrait avoir lieu ponctuellement chaque semaine, les chiffres étant immédiatement diffusés par les médias nationaux. Un rôle privilégié devrait être attribué à la radio et, dans une moindre mesure, à la télévision, pour diffuser les informations en langue locale. C'est ce que font déjà les médias ivoiriens au sujet des produits agricoles. Il est tout aussi important d'appliquer des stratégies correctes de diffusion de l'information que de veiller initialement au rassemblement de l'information voulue. En effet, l'absence de tout accès à l'information pour de nombreux secteurs – par suite d'un mauvais choix des médias, de la diffusion trop peu fréquente et de l'utilisation d'une langue qui ne convient pas – a freiné de manière générale l'application des mesures de réforme économique tendant à réduire les coûts du commerce du bétail.

C. Elimination des obstacles aux échanges liées aux inefficiences réglementaires et administratives

141. Le principal objectif à cet égard est de faciliter le commerce du bétail en éliminant les procédures administratives superflues, en décentralisant l'administration des formalités et en éliminant ou en allégeant les coûts associés aux procédures administratives. La présente section décrit les mesures stratégiques nécessaires pour atteindre un tel objectif.

1. Simplification des procédures d'exportation et diminution des coûts correspondants

142. La suppression des taxes à l'exportation au Mali et au Burkina Faso et la création du "guichet unique" afin de rationaliser les procédures administratives applicables aux exportations, y compris le bétail, au Mali, marquent un progrès dans la bonne direction. D'autres mesures s'imposent dont les suivantes :

a) les prélèvements de l'ONAC, de la CBC et la Chambre de Commerce au Burkina Faso devraient être supprimés car ils alimentent des organismes dont les activités peuvent être éliminées à terme, et ne correspondent en aucun cas à des services fournis au commerce de bétail;

b) les droits de "patente" imposés aux marchands de bétail au Burkina Faso devraient être normalisés. Le paiement de la patente devrait être dissocié de l'activité d'exportation afin de faciliter le mouvement rapide des exportations et de faire disparaître la tentation pour les agents des services publics d'exiger des paiements illicites en échange d'une accélération des formalités;

c) des "guichets uniques" devraient être établis au Mali et au Burkina Faso dans tous les centres administratifs provinciaux et aux principaux postes frontières utilisés par les exportateurs afin de faciliter les exportations sans toutefois créer aucune institution nouvelle;

d) l'obligation d'obtenir des "formules d'intention d'exporter" imprimées moyennant paiement à la Chambre de commerce malienne devrait être réexaminée car ceci représente une complication administrative et officialise le prélèvement d'une rente par cet organisme. Il faudrait abolir de même les surtaxes sur le commerce du bétail et les licences d'importation-exportation qui servent à financer la chambre de commerce.

2. Suppression de l'intermédiation obligatoire

143. Cet aspect touche à la fois à une complication de procédure et à un problème d'organisation du pouvoir. Les obligations en vigueur qui imposent le recours à l'intermédiation résultent d'une connivence entre les responsables publics et les particuliers qui exploitent une situation de rente. La principale mesure à prendre à cet égard serait de supprimer l'obligation faite aux exportateurs maliens de bétail d'utiliser les services des transitaires en douane.

3. Suppression de toutes les taxes et paiements pour services quasi officiels et des prélèvements non officiels

144. Cet aspect touche lui aussi à des problèmes d'administration publique et d'organisation du pouvoir. Les mesures à prendre concrètement comprennent les suivantes :

a) disséminer plus largement dans le public l'information relative aux réformes de politique économique et des réglementations. Les mesures de publicité devraient comporter des émissions régulières par les moyens électroniques, diffusées dans les langues locales et dont l'existence ne soit pas éphémère. Des descriptions écrites des réformes de politique économique touchant les exportations de bétail et les autres exportations devraient être affichées et clairement mis en évidence dans tous les bureaux administratifs concernés et aux postes frontières; elles devraient être rédigées dans une langue facilement compréhensible (dans un français simple

et clair et dans une grande langue locale ou dans le dialecte du commerce de bétail);

b) les autorités maliennes devraient prendre des mesures positives pour faire savoir aux marchands de bétail que les services des intermédiaires ne sont ni obligatoires ni nécessaires pour obtenir les autorisations d'exportation;

c) les "contributions volontaires" imposées par le syndicat des transporteurs et le syndicat des commerçants en Côte d'Ivoire doivent être supprimées aussitôt que possible. Une action diligente et correctement expliquée au public doit être entreprise afin de récupérer et de fiscaliser toutes les recettes tirées actuellement de ces prélèvements et de sanctionner tout détournement des fonds recueillis;

d) Bien qu'il soit souhaitable d'éliminer les sociétés de convoyage ivoiriennes à long terme, cette élimination ne saurait avoir lieu avant que soient arrêtés une stratégie crédible et un calendrier de mise en oeuvre des efforts d'élimination de la pratique d'extorsion pratiquée par les personnels en uniforme chargés des contrôles routiers. Faute d'un tel plan d'action, d'autres profiteurs chercheraient très certainement à substituer leurs activités à celles des sociétés de convoyage. La suppression prématurée de ces organismes pourrait provoquer une hausse des coûts et des dérèglements beaucoup plus graves du commerce du bétail, causés par l'entrée en jeu de ces profiteurs;

e) les dirigeants de la SICF et de la SCFB doivent adopter une stratégie et prendre les mesures souhaitables pour éliminer la pratique d'attribution de wagons par le marché secondaire. La stratégie devrait comporter des mécanismes garantissant que les wagons soient attribués de manière régulière et impartiale. Sans incitations pour récompenser les comportements professionnels honorables et en l'absence de sanctions pour réprimer les comportements de recherche de rentes par les responsables des gares, la suppression pure et simple des mécanismes de répartition actuels a toutes chances d'être inefficace.

D. Elimination de la recherche de rentes par les fonctionnaires publics et leurs agents

145. Les tentatives de lutte contre les comportements de recherche des rentes ont généralement échoué quand elles se sont bornées à des mesures de répression et à des sanctions disciplinaires qui visaient seulement les comportements. Pour formuler une stratégie, il faudra faire porter une attention particulière aux modifications de la structure des rapports qui sont à l'origine de ces comportements. L'attitude de corruption tend à proliférer quand les agents de l'administration ont le monopole du pouvoir à l'égard de la clientèle (du public), quand les agents disposent d'une vaste latitude et quand leur responsabilité à l'égard de l'autorité centrale est négligeable 35/.

146. Diverses mesures sont envisageables pour rompre le monopole du pouvoir. Ces mesures portent notamment sur l'introduction de services privatisés, de la concurrence et d'un rythme de rotation plus rapide du

---

35/ Un examen approfondi du rapport mandant-agent-client et de son rôle dans le processus de réforme figure dans Klitgaard (1988). Les travaux de Klitgaard sont une source d'indications précieuses pour la stratégie proposée ici.

personnel occupant des fonctions d'administration publique. Le pouvoir discrétionnaire peut être limité par la coopération entre les services, la transparence et la création de services "d'ombudsman" le (médiateur et protecteur des intérêts du public). La responsabilité des agents peut être rendue plus stricte par une meilleure pratique des audits et de l'information de gestion, la mise en place d'incitations à la dénonciation en cas de corruption irréductible et l'établissement d'une présomption de culpabilité imposant la charge de la preuve aux agents publics et non plus aux administrés dans les procédures d'application de la législation pertinente. La coordination des mesures de lutte contre les comportements de recherche de rentes à l'intérieur des trois pays concernés et entre eux nécessitera une vaste action englobant les éléments exposés ci-dessous.

1. Formulation de stratégies nationales pour l'amélioration de l'administration publique

147. L'ubiquité des profiteurs et le profond enracinement de la corruption dans l'administration publique incitent à recommander que les stratégies soient définies suivant une procédure participative dans chacun des pays étudiés dans le présent rapport. La formulation de la stratégie nationale devrait provoquer une forte participation de tous les groupes intéressés, les principaux buts étant de déterminer quels groupes de population peuvent être mobilisés en faveur de la réforme, quel "enjeu" le processus et l'aboutissement de la réforme représentent pour chacun, quels dirigeants et agents intègres doivent recevoir un appui dans le cadre du mouvement de réforme et quels types d'appui doivent leur être fournis. La participation du public doit pouvoir garantir que la réforme ne sera ni marginalisée ni récupérée par quiconque dans son propre intérêt.

148. Au Burkina Faso, où la mentalité de profiteur et de corruption semblent relativement peu répandues, le soutien en faveur des réformes nécessaires est déjà large et institutionnalisé 36/. Le mouvement de démocratisation en cours a introduit un certain esprit et sens de responsabilité vis à vis du public. La mobilisation du public autour de cet esprit devrait être encouragée et renforcée. Cependant, le mécontentement populaire vis à vis des comportements de recherche de rentes en Côte d'Ivoire n'est canalisé ni institutionnellement ni politiquement. Les réformistes ont été marginalisés et confinés dans des nombreux nouveaux partis politiques et n'ont pas réussi à obtenir ni les sièges à l'assemblée législative ni les postes politiques qu'ils avaient espéré recevoir. Au moment où le Mali s'avance vers un nouveau régime, le pays vit l'apparition d'un mouvement populaire hostile à la corruption des milieux politiques et économiques. Correctement récupéré et intégré aux processus de réforme, ce sentiment d'indignation peut devenir une force positive capable de mobiliser l'appui du public et de favoriser la définition d'une stratégie optimale.

149. La meilleure méthode pour construire une stratégie nationale passe par un processus participatif de diagnostic et de définition de la stratégie à l'échelon des divers services et organismes publics. Des intervenants neutres et des conseillers externes peuvent faciliter les opérations en organisant des groupes de travail à l'intérieur des services et en aidant à faire la synthèse de leurs conclusions. Des groupes de travail à l'échelon national, chargés de rédiger la stratégie, seraient tenus aussi de consulter le public dans leurs travaux et toutes les

---

36/ Il convient d'observer qu'une forte proportion des coûts informels au Burkina Faso est liée au transport ferroviaire (pots-de-vin versés aux représentants des chefs de gare pour se procurer des wagons trop rares, paiements faits aux employés des chemins de fer pour accélérer le transit et éviter le décrochage des wagons).

contributions recueillies seraient rassemblées dans un document public sous leur forme originale.

2. Institutionnalisation des stratégies nationales de mise en oeuvre et de suivi

150. Les formules qu'il faut encourager et soutenir comprennent la création d'organes de suivi constitués de particuliers et de fonctionnaires publics, de groupes exerçant des fonctions de médiateurs et de groupes de travail interservices chargés d'assurer l'application effective des mesures de lutte contre la corruption et de suivre l'exécution de la stratégie.

3. Restructuration des services de contrôle

151. Cette activité nécessitera une révision complète des processus et règles appliqués par les services de contrôle (douanes, police, gendarmerie et services vétérinaires). Les moyens de réforme pourraient être notamment les suivants :

a) une révision des critères de recrutement et de sélection des agents de ces services;

b) la modification de la structure d'incitation pour les agents, notamment la rationalisation de la structure des salaires afin de réduire le besoin de revenus externes ou complémentaires; le remplacement de la rémunération contractuelle à taux fixe des agents par des structures de rémunération reposant sur un barème de redevances pour services rendus; un mécanisme de primes récompensant des initiatives particulières et les agents efficaces dans l'exercice de leurs fonctions qui se conforment aux normes auxquelles l'administration aspire; l'utilisation des contrats conditionnels pour récompenser les agents suivant la qualité des services rendus, enfin, l'usage des récompenses non pécuniaires à titre d'incitation (mutations, formation, voyages, notoriété. reconnaissances honorifiques);

c) la modification du régime des sanctions pour les agents et leurs clients, notamment le relèvement du niveau général des sanctions officielles; le renforcement du pouvoir de l'Etat; le transfert de la responsabilité de l'application des sanctions, qui échapperait désormais aux différents services administratifs et serait confiée à des tiers juridiquement responsables et administrativement désintéressés; l'adaptation de la sévérité des peines à l'effet de dissuasion recherché (afin que la gravité des peines corresponde au montant extorqué); l'instauration de sanctions internes (mutations, publicité, perte du prestige professionnel, privation des droits à pension et perte d'ancienneté).

4. Introduction de la concurrence parmi les services de contrôle

152. Il est possible d'envisager la privatisation de certaines fonctions de contrôle et de service. On pourrait penser, par exemple, aux inspections douanières, aux contrôles et aux traitements préventifs vétérinaires, à la gestion des installations publiques (les parcs à bétail d'Abidjan/Port Bouet ou les installations de chargement des trains, par exemple) et à l'administration des services d'exportation.

5. Mobilisation du soutien et de la participation du public

153. Le dialogue avec le public et la supervision par les administrés, une fois ancrés dans les habitudes, constituent une puissante protection contre les comportements de recherche de profit personnel et les malversations de toutes sortes. Ils favorisent une plus grande

transparence dans l'administration publique et renforcent la réforme face à la résistance des partisans du *statu quo*. La mobilisation de l'opinion publique en faveur de la réforme est une forte incitation au changement. Les possibilités d'obtention de la coopération du public à la lutte contre la corruption peuvent être mises effectivement à profit à travers les médias et par la création de comités de surveillance ou d'organes consultatifs, de même que par l'organisation de bureaux de médiateurs.

ANNEXES

ANNEXE I : COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT
(Estimations du deuxième trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itinéraire Date Mode de transport	Segou (Mali) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Dougaboulou (Mali) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Pouytenga (Burkina Faso) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Camion vers Abidjan		
Catégorie de coût	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.
Coûts d'acquisition du bétail et d'engraissement du troupeau	84.565	80,0%		62.500	73,4%		107.500	75,7%	
Commissions (vente/achat)	1.229	1,2%	5,8%	1.288	1,5%	5,7%	1.167	0,8%	3,4%
Coûts officiels	2.740	2,6%	12,9%	2.510	2,9%	11,1%	7.186	5,1%	20,9%
Redevances vétérinaires	365	0,3%	1,7%	365	0,4%	1,6%	1.100	0,8%	3,2%
Taxes d'exportation/ de marché (Burkina Faso/Mali)	275	0,3%	1,3%	170	0,2%	0,8%	3.986	2,8%	11,6%
Taxes : Côte d'Ivoire	2.100	2,0%	9,9%	1.975	2,3%	8,7%	2.100	1,5%	6,1%
Taxes quasi officielles	2.071	2,0%	9,8%	2.106	2,5%	9,3%	333	0,2%	1,0%
Transport et manutention	11.586	11,0%	54,7%	11.909	14,0%	52,7%	21.108	14,9%	61,3%
Parcage et entretien du bétail	457	0,4%	2,2%	811	1,0%	3,6%	833	0,6%	2,4%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion)	2.786	2,6%	13,1%	2.903	3,4%	12,8%	2.533	1,8%	7,4%
au Burkina Faso/Mali	1.300	1,2%	6,1%	1.418	1,7%	6,3%	33	0,0%	0,1%
en Côte d'Ivoire	629	0,6%	3,0%	576	0,7%	2,5%	1.500	1,1%	4,4%
Société de convoyage	857	0,8%	4,0%	909	1,1%	4,0%	1.000	0,7%	2,9%
Coût d'opportunité du capital	318	0,3%	1,5%	1.073	1,3%	4,7%	896	0,6%	2,6%
Pertes et coûts financiers	Pas de pertes; paiement comptant.			Pas de pertes; paiement comptant.			Pas de pertes; paiement comptant. 367	0,3%	1,1%
Coûts totaux	105.752	100,0%	100,0%	85.100	100,0%	100,0%	141.923	100,0%	100,0%
Total des coûts de commercialisation	21.187			22.600			34.423		
Produit brut de la vente	110.000			91.667			150.000		
Profit net	4.248	4,0%		6.567	7,7%		8.077	5,7%	

Note : Le profit net en pourcentage est calculé en fonction des coûts totaux.

Note : Le négociant a acheté les animaux et les a engraissés pendant trois mois. Les coûts des aliments et des soins vétérinaires (coûts d'embouche) sont comptabilisés comme des investissements dans le bétail et non comme des coûts de commercialisation.

ANNEXE I : COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT
(Estimations du deuxième trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itinéraire Date Mode de transport	Djibo (Burkina Faso) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Marche vers Ouaga; train vers Abidjan			Youba (Burkina Faso) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Camion vers Bobo; train vers Abidjan			Ouaga (Burkina Faso) - Abidjan Deuxième trimestre 1991 Train vers Abidjan		
Catégorie de coût	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.
Acquisition du bétail	60.000	72,2%		65.000	72,8%		85.000	77,1%	
Commissions (vente/achat)	1.688	2,0%	7,3%	875	1,0%	3,6%	1.188	1,1%	4,7%
Coûts officiels	5.556	6,0%	24,0%	5.648	6,3%	23,2%	7.293	6,6%	28,9%
Redevances vétérinaires	663	0,8%	2,9%	669	0,7%	2,8%	663	0,6%	2,6%
Taxes d'exportation/ de marché (Burkina Faso/Mali)	3.768	4,5%	16,3%	3.755	4,2%	15,5%	4.781	4,3%	18,9%
Taxes : Côte d'Ivoire	1.125	1,4%	4,9%	2.225	2,5%	9,2%	1.850	1,7%	7,3%
Taxes quasi officielles	Non prélevées			sur les transports ferroviaires.					
Transport et manutention	13.753	16,5%	59,5%	14.562	16,3%	59,9%	13.379	12,1%	53,0%
Parcage et entretien du bétail	525	0,6%	2,3%	825	0,9%	3,4%	1.063	1,0%	4,2%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion)	1.100	1,3%	4,8%	1.850	2,1%	7,6%	1.338	1,2%	5,3%
au Burkina Faso/Mali	600	0,7%	2,6%	1.350	1,5%	5,6%	900	0,8%	3,6%
en Côte d'Ivoire	500	0,6%	2,2%	500	0,6%	2,1%	438	0,4%	1,7%
Société de convoyage									
Coût d'opportunité du capital	500	0,6%	2,2%	542	0,6%	2,2%	708	0,6%	2,8%
Pertes et coûts financiers	Pas de pertes; paiement comptant.			Pas de pertes; paiement comptant.			Pas de pertes; paiement comptant. 288	0,3%	1,1%
Coûts totaux	83.122	100,0%	100,0%	89.302	100,0%	100,0%	110.257	100,0%	100,0%
Total des coûts de commercialisation	23.122			24.302			25.257		
Produit brut de la vente	85.000			94.000			112.500		
Profit net	1.878	2,3%		5.698	6,4%		2.243	2,0%	

Note : Le profit net en pourcentage est calculé en fonction des coûts totaux.

ANNEXE I : COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT
(Estimations de fin 1989-début 1990)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itinéraire Date Mode de transport	Kolakani (Mali) - Abidjan Quatrième trimestre 1989 Marche vers la frontière; camion vers Abidjan			Gorom-Gorom (Burkina Faso) - Abidjan Premier trimestre 1990 Marche vers Ouaga; train vers Abidjan			Pouytenga (Burkina Faso) - Abidjan Premier trimestre 1990 Camion vers Abidjan		
Catégorie de coût	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.
Acquisition du bétail	86.770	74,0%		39.000	56,7%		113.800	77,4%	
Commissions (vente/achat)	563	0,5%	1,9%	2.122	3,1%	7,1%	ND		
Coûts officiels	7.703	6,6%	25,3%	10.098	14,7%	33,9%	6.085	4,1%	18,3%
Redevances vétérinaires	495	0,4%	1,6%	445	0,6%	1,5%			
Taxes d'exportation/ de marché (Burkina Faso/Mali)	5.189	4,4%	17,1%	7.710	11,2%	25,9%	3.650	2,5%	11,0%
Taxes : Côte d'Ivoire	2.019	1,7%	6,6%	1.943	2,8%	6,5%	2.435	1,7%	7,3%
Taxes quasi officielles	385	0,3%	1,3%						
Transport et manutention	14.436	12,3%	47,5%	14.600	21,2%	49,1%	16.935	11,5%	51,0%
Parcage et entretien du bétail	38	0,0%	0,1%	75	0,1%	0,3%			
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion)	6.936	5,9%	22,8%	2.525	3,7%	8,5%	7.210	4,9%	21,0%
au Burkina/Mali	1.756	1,5%	5,8%	625	0,9%	2,1%			
en Côte d'Ivoire	5.179	4,4%	17,0%	1.900	2,8%	6,4%			
Société de convoyage									
Coût d'opportunité du capital	362	0,3%	1,2%	325	0,5%	1,1%	ND		
Pertes et coûts financiers	Pertes comptabilisées dans le produit brut.			Pertes comptabilisées dans le produit brut.			2.970	2,0%	8,9%
Coûts totaux	117.193	100,0%	100,0%	68.745	100,0%	100,0%	147.000	100,0%	100,0%
Total des coûts de commercialisation	129.808			76.775			162.500		
Produit brut de la vente									
Profit net	12.615	10,8%		8.030	11,7%		15.500	10,5%	

Note : Le profit net en pourcentage est calculé comme le profit net en fonction des coûts totaux.

Note : Les pertes dues aux ventes forcées ne sont pas comptabilisées comme un coût dans les budgets d'Abt Associates. En général, les animaux victimes de fractures sont vendus à bas prix aux bouchers ruraux en cours de route et le produit de la vente est inclus dans le bénéfice brut. La mortalité absolue provoque une vente sans recettes (valeur de récupération nulle); dans ce cas, les animaux ne génèrent aucun profit brut.

ANNEXE I : COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT
(Estimations de la fin des années 70)

Source	Université du Michigan, CRED			Université du Michigan, CRED			Université du Michigan, CRED		
Itinéraire Date Mode de transport	Koutiala (Mali) - Abidjan Fin 1976 - début 1977 Camion vers Abidjan			Koutiala (Mali) - Abidjan Fin 1976 - début 1977 Marche vers Ferke; train vers Abidjan			Ouagadougou - Abidjan Fin 1976 - début 1977 Train vers Abidjan		
Catégorie de coût	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.	Coût par tête (FCFA)	% du coût total	% total coûts de commerc.
Acquisition du bétail	43.500	64,2%		43.500	78,9%		37.500	73,2%	
Commissions (vente/achat)	1.250	1,8%	5,2%	1.250	2,3%	10,7%	350	0,7%	2,5%
Coûts officiels	4.980	7,4%	20,5%	4.980	9,0%	42,7%	7.268	14,2%	52,8%
Redevances vétérinaires	80	0,1%	0,3%	80	0,1%	0,7%	162	0,3%	1,2%
Taxes d'exportation/ de marché (Burkina Faso/Mali)	4.400	6,5%	18,1%	4.400	8,0%	37,8%	6.602	12,9%	48,0%
Taxes : Côte d'Ivoire	500	0,7%	2,1%	500	0,9%	4,3%	500	1,0%	3,6%
Taxes quasi officielles									
Transport	14.818	21,9%	61,1%	4.375	7,9%	37,5%	4.507	8,8%	32,8%
Parcage et entretien du bétail							40	0,1%	0,3%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion)	2.000	3,0%	8,2%	50	0,1%	0,4%	400	0,8%	2,9%
au Burkina/Mali									
en Côte d'Ivoire									
Société de convoyage									
Coût d'opportunité du capital	ND			ND			ND		
Pertes et coûts financiers	1.200	1,8%	4,9%	1.000	1,8%	8,6%	1.188	2,3%	8,6%
Coûts totaux	67.748	100,0%	100,0%	55.155	100,0%	100,0%	51.253	100,0%	100,0%
Produit brut de la vente	60.993			60.993			56.784		
Profit net	(6.755)	- 10,0%		5.838	10,6%		5.531	10,8%	

ANNEXE II

GRILLE DES REFORMES DE LA POLITIQUE ET DES REGLEMENTATIONS DU COMMERCE EXTERIEUR : PAYS DU CORRIDOR CENTRAL

DOMAINE	PAYS	REFORME PROPOSEE	CALENDRIER	CADRE D'ACTION	PROMOTION DU COMMERCE INTRA-REGIONAL	APPLICATION DE LA REFORME DES POLITIQUES/ REGLEMENTATIONS	MESURES DE REFORME FUTURES RECOMMANDEES
Politique commerciale	Burkina Faso	Diminution des taxes sur le bétail à l'occasion de l'exportation.	Juin 1990	DCPE*	Objectif primaire	L'élimination de la taxe à l'exportation est réalisée.	Envisager d'éliminer les autres taxes perçues à l'occasion de l'exportation.
		Rationalisation et simplification du régime tarifaire.	1991-1992	PAS	Objectif primaire	Une étude de structure et des régimes tarifaires est prévue pour l'exercice 92.	Le Gouvernement pourrait abaisser les tarifs sur les produits ivoiriens pour réduire les difficultés subies par les marchands.
	Mali	Elimination des taxes d'exportation sur les bovins/petits ruminants.	Janvier 1990	DCPE	Objectif primaire	Les taxes à l'exportation sont éliminées; les titulaires de licence d'export./import. prélèvent des rentes.	Permettre aux marchands de bétail d'exporter sous leur propre nom.
		Elimination des restrictions quantitatives. Rationalisation et simplification des régimes tarifaires. Taxe de protection dégressive pour certains produits.	Janvier 1991	PAS	Objectif primaire	Modification amorcée pour simplifier le système tarifaire, avec un tarif moyen pondéré égal à 30 %. Le programme de développement du commerce extérieur abaissera les taux dégressifs de protection de 40 % à 0 % en l'espace de quatre ans sur les produits protégés.	Accélérer le programme de développement du commerce extérieur, ce qui devrait profiter aux importations ivoiriennes, en échange d'une diminution des tracasseries causées aux marchands.

	Côte d'Ivoire	Droits compensatoires imposés sur la viande rouge réfrigérée et congelée de qualité inférieure. Interdiction des importations de volailles.	Janvier 1991 Mi-1989	PAS ??	Objectif secondaire. L'objectif primaire est de protéger la production locale.	Un comité interministériel où les importateurs privés sont représentés se réunit tous les trois mois pour examiner les progrès. Certains parties de viande à bas coût échappent au droit. L'interdiction des importations de volaille est en cours de réexamen.	Améliorer/accélérer le rassemblement/ l'analyse des renseignements sur les importations pour faciliter le suivi. Appliquer des droits à toutes les importations de qualité inférieure. Remplacer l'interdiction d'importer les volailles par l'application de droits compensatoires.
Réforme réglementaire	Burkina Faso	Elimination des autorisations d'exportation obligatoires. Elimination des obstacles à l'importation.	Export. : 1990 Import. : 1990-1992	DCPE PAS	L'objectif primaire est de faciliter l'export./ import.	Les procédures d'exportation sont grandement simplifiées. Les réglementations de l'exportation de bétail sont minimales et ne constituent pas un obstacle.	Aucune mesure particulière n'est envisagée.
	Mali	Remplacement du système des licences d'exportation/impor -tation par une déclaration d'intention d'exporter faite à un guichet unique.	Janvier 1990 (pilote) Octobre 1990 (guichet de Bamako)	DCPE DCPE	Objectif 1 - faciliter l'export./ import. Objectif 2 - promouvoir le commerce	La revue du guichet unique pilote (mars 1990) a entrainé des modifications mineures. Le guichet fonctionne à Bamako; un certificat préalable d'exportation délivré par la chambre de commerce est exigé.	Il faut créer des guichets uniques en dehors de Bamako. Il faut éliminer la formalité initiale d'achat d'un certificat d'exportation auprès de la chambre de commerce.
Taxes et prélèvements internes	Burkina Faso	Pas de réforme de la structure des taux pour les licences d'exportation (patentes). Les taux varient suivant la région.				Les commerçants des régions à coût plus élevé sont défavorisés.	Les droits de licence d'exercice du commerce du bétail devraient être uniformes dans toutes les régions.
		La taxe de parcage (transit du bétail) continue d'être prélevée.				La réglementation encourage les fausses déclarations au sujet du transit pour éviter les taxes perçues à l'occasion de l'exportation.	La taxe de parcage devrait être éliminée officiellement.

Mali	Les droits de licence d'exportation/importation sont exorbitants et les marchands de betail payent donc les licences de commerce du bétail, moins onéreuses. Les surcharges de la chambre de commerce s'ajoutent aux droits de licence.	Les titulaires de licence d'exportation-importation sont peu nombreux en raison du coût élevé des droits de licence. Ils perçoivent des rentes payées en échange de services mineurs. Les surcharges de la chambre de commerce sur les licences n'incitent pas cet organisme à offrir de véritables services aux marchands de bétail.	Les marchands de bétail sont en mesure de payer des licences d'exportation d'un montant raisonnable pour éviter de payer des rentes aux titulaires de licence d'exportation-importation. Les surcharges de la chambre de commerce doivent être éliminées.
Côte d'Ivoire	Les taxes de marché à Abidjan/Port Bouet sont prélevées mais aucun service n'est rendu. Les installations de parcage du bétail à Port Bouet sont en mauvais état et mal situées.	Les marchands de bétail estiment que les taxes municipales (et d'inspection vétérinaire) sont trop lourdes et injustes en raison du mauvais état des installations de parcage du bétail.	Il n'est pas nécessaire de créer de nouvelles installations de parcage et de commercialisation du bétail en dehors d'Abidjan. En revanche, les entrepôts de Port Bouet doivent être sérieusement remis en état et des services doivent être fournis en échange des taxes élevées qui sont perçues.

Note : *DCPE = document-cadre de politique économique.

MISE EN APPLICATION DES DROITS COMPENSATOIRES SUR LA VIANDE ROUGE NON AFRICAINE IMPORTEE EN COTE D'IVOIRE : PROGRES ET EFFETS PROBABLES

I. Mise en application d'un mécanisme de droits compensatoires

1. Une étude de la SEDES (juin 1988) pour le Gouvernement ivoirien a proposé un mécanisme de droits compensatoires pour les importations de viande rouge d'origine non africaine, essentiellement des CAPA de boeuf congelés vendus à perte sur le marché par les pays de la Communauté européenne 1/. La figure A4-1 (jointe) illustre le niveau des stocks de boeuf (en poids de carcasse) de la Communauté économique qui atteignaient près d'un million de tonnes en 1985, et sont descendus à seulement 255.000 tonnes en 1989 puis se sont redressés à 654.000 tonnes en 1990. Etant donné l'excédent de boeuf européen, les politiques de la Communauté européenne ont cherché à faciliter la diminution des stocks par l'application de subventions à l'exportation. L'étude de la SEDES a indiqué que les subventions de la Communauté européenne au profit des exportations de CAPA équivalaient à près de 80 à 90 % du prix d'exportation, ce qui permettait aux exportateurs de vendre la viande à très bon marché. L'étude a recommandé l'imposition d'un droit d'importation pour protéger l'industrie de l'élevage ivoirienne et, par extension, l'industrie de l'élevage sahélienne, contre les importations de boeuf à bon marché et la surévaluation du franc CFA par rapport aux monnaies européennes. Après avoir décidé d'imposer une interdiction totale des importations de volailles à la mi-1989 afin de protéger le secteur local de l'élevage de volailles, le Gouvernement ivoirien a choisi de soumettre les importations de boeuf à un droit compensatoire. Le Gouvernement ivoirien a annoncé sa décision d'adopter ce mécanisme de droits compensatoires dans le Journal officiel de mai 1990 mais la protection n'est entrée effectivement en vigueur qu'en janvier 1991.

2. En prévision de cette entrée en vigueur, les dix principaux importateurs licenciés de viande réfrigérée et congelée ont porté leurs importations de la fin de 1990 au-delà des niveaux habituels. Les importations de boeuf ont atteint 4.350 millions de tonnes en décembre 1990 alors qu'elles n'ont été que de 2.569 millions de tonnes en janvier 1991, l'écart représentant les achats faits par les importateurs décidés à stocker de grandes quantités de viande rouge réfrigérée et congelée en prévision de l'application du droit. La figure A4-2 (jointe) illustre la situation en indiquant les importations de boeuf et d'abats de boeuf, mois par mois, de mai 1989 à janvier 1991 et les chiffres provisoires des importations de boeuf de février à avril 1991 2/.

3. La logique du mécanisme du droit compensatoire est d'élever le prix de la viande importée pour le rapprocher du niveau des prix intérieurs de la

---

1/ L'expression CAPA, qui vient du mot français "caparaçon" désigne la viande congelée désossée dans la nomenclature tarifaire de la Côte d'Ivoire, c'est-à-dire un morceau de boeuf à fort contenu de graisse (allant de 10 à 30 %) importé en Côte d'Ivoire en quantités massives durant les années 80.

2/ Sur le marché de Treichville, à Abidjan, un grossiste a indiqué qu'une grande partie de la viande de boeuf congelée importée en décembre et en janvier représentait des avants désossés à bas contenu de graisse destinés initialement au Moyen-Orient mais qui n'avaient pas pu y être expédiés à cause de la guerre du Golfe. Selon les renseignements recueillis, cette viande avait été vendue aux importateurs ivoiriens à très bas prix par les fournisseurs européens qui désespéraient de trouver des débouchés commerciaux.

viande produite localement. Le système est plus complexe pour les produits de l'élevage qu'il ne le serait pour des produits alimentaires plus homogènes, comme les grains, étant donné les différences entre les produits de l'élevage ouest-africains et les importations variées de viande rouge et de volaille réfrigérées et congelées. Le retard intervenu dans la mise en vigueur du mécanisme a été dû notamment à la difficulté d'établir des prix indicatifs de réference, fondés sur les produits d'élevage intérieurs, qui soient comparables aux prix de référence internationaux pour des types de viande et des qualités bien précises. De même, il n'a pas été facile de définir les catégories tarifaires de viande pour la nomenclature douanière du côté du pays importateur de telle manière que le droit puisse être appliqué correctement.

4. Pour calculer le droit compensatoire lui-même, on a défini des facteurs (coefficients) de conversion afin d'exprimer les prix des qualités intérieures (qui ne sont pas directement comparables à la viande importée) en prix de référence mondiaux pour des produits internationaux plus fortement différenciés. Le manque de données au sujet des prix (de détail ou de gros) des produits de l'élevage intérieur a encore compliqué le calcul du niveau du droit pour les produits de boucherie strictement définis. Les droits compensatoires mis en vigueur le 21 janvier 1991 sont indiqués dans la dernière colonne du Tableau A4-3 (joint). Les CAPA relèvent de la catégorie tarifaire 02-01-02 "viande congelée désossée", soumise à un prélèvement de 200 francs CFA le kilo qui a augmenté sensiblement les prix de détail des différentes qualités de viande. Le prix c.a.f. des différentes qualités de boeuf congelé désossé et les pourcentages d'augmentation du prix à la frontière après l'application du prélèvement sont indiqués dans le tableau ci-après :

Tableau A4-4 : Côte d'Ivoire - Prix comparés du boeuf congelé désossé

	Bas	Moyen	Haut
Teneur en graisse (%)	10-15%	20-25%	25-30%
Prix f.o.b./Kg, CE (FF)	3.5	2.0	1.2
Fret maritime		----------	50 FCFA/Kg--
Prix c.a.f., Abidjan (FCFA/Kg)	225	150	110
Prix c.a.f. + tarifs (FCFA/Kg)	305	203	149
Prix c.a.f. + manutent. (FCFA/Kg)	325	223	169
Prix c.a.f. + droit compensatoire (FCFA/Kg)	525	423	369
Hausse en pourcentage du prix des importations provoquée par le droit (%)	62%	90%	118%

Source : Estimation du prix f.o.b. des CAPA en Europe à partir de chiffres obtenus de la SGS pour la Direction et contrôle des grands travaux. Les autres éléments du coût ont été estimés à partir des indications recueillies auprès d'importateurs et de fonctionnaires de l'administration en mars 1990 et février 1991.

5. Il faut observer que le droit compensatoire sur certains produits est nul, bien qu'un "montant maximum" (quatrième colonne du Document A4-1) ait été fixé et reste fixe pendant une année. Le montant du prélèvement compensatoire (PC) peut être modifié trimestriellement suivant l'évolution des prix intérieurs et internationaux. Les droits frappant d'autres morceaux de boeuf congelé et réfrigéré sont nuls, ce qui a ouvert aux importateurs une possibilité d'importer des morceaux et des qualités non soumis aux droits

d'importation. En réalité, après l'entrée en vigueur du droit compensatoire, les importateurs se sont mis rapidement à importer des quartiers arrière congelés et des CAPA réfrigérés emballés sous vide qui échappent techniquement au régime du droit compensatoire.

6. Les dirigeants ivoiriens sont conscients aussi des possibilités de fraude dans le cas où des importateurs déclareraient des importations de CAPA comme correspondant à d'autres types de viande de boeuf. Bien que rien n'indique une fraude étendue, les administrations prévoient de continuer de suivre étroitement la situation. Pour aider à garantir le respect du nouveau régime et pour décourager la fraude, une société internationale de surveillance, la Société générale de surveillance (SGS), a été désignée par le Gouvernement pour établir des rapports d'enquête sur toutes les exportations de viande vers la Côte d'Ivoire afin de vérifier que les prix et les volumes sont corrects et compatibles du côté des exportateurs et du côté des importateurs. Toutes les importations de viande doivent être inspectées par la SGS au port d'embarquement et à leur arrivée à Abidjan, et l'importateur paye la fourniture du service.

II. Effets possibles du droit compensatoire sur le bien-être de la population

A. Effets sur les consommateurs à bas revenu

7. L'effet immédiat du droit compensatoire a été de provoquer une réduction marquée de la quantité de CAPA disponible sur le marché, une hausse du prix du boeuf et des abats congelés importés (CAPA ou quartiers arrière) et une diminution de la consommation de boeuf parmi les consommateurs ivoiriens à bas revenu. Durant la seconde moitié des années 80, les consommateurs urbains à bas revenu (surtout à Abidjan) ont pu augmenter leur consommation de viande rouge car de la viande de boeuf importée à bas prix était offerte sur le marché. Elle était achetée généralement soit pour la consommation directe du ménage soit pour être vendue grillée par les marchands à la sauvette. Depuis janvier 1991 et l'application du droit qui a fait disparaître les CAPA du marché 3/, les consommateurs se sont tournés soit vers d'autres types de boeuf importé soit vers le poisson. Suivant les importateurs et les bouchers sur le marché local, les importations de viande en quartiers arrière congelés (non visés par le droit) ont remplacé les CAPA pour la viande de boeuf à bas prix sur le marché. Toutefois, étant donné l'offre limitée de viande en quartiers arrière, et comme cette viande est plus chère que les CAPA, les consommateurs ont commencé à s'orienter vers le poisson. Les importateurs indiquent que le volume des importations de viande en quartiers arrière correspond à peu près à la moitié de celui des importations de CAPA en 1990. La viande du quartier arrière se vend au détail à 600 francs CFA le kilo désossé, ce qui est plus cher que les prix de détail des CAPA avant l'entrée en vigueur du droit, lequel s'étageait entre 450 et 550 francs CFA pour les CAPA dégraissés. Une fois épuisés les stocks de CAPA constitués avant l'entrée en vigueur du droit, les consommateurs à bas revenu ont commencé à payer des prix plus élevés pour les produits animaux importés de basse qualité qui, bien qu'ils soient plus chers que les CAPA, sont encore beaucoup moins coûteux que le boeuf africain vendu aux environs de 800 francs CFA le kilo.

3/ Les importateurs disposant d'une grande capacité de stockage en chambres froides et des moyens financiers nécessaires ont constitué des stocks de CAPA qu'ils ont pu vendre aux prix antérieurs à l'application des droits durant un ou deux mois après l'entrée en vigueur du prélèvement compensatoire.

B. Possibilités de déplacements de la consommation

8. Si l'application du droit compensatoire a provoqué un remplacement de la viande par des types de poisson à bon marché, il est difficile de mesurer à quel point la consommation de protéines animales a diminué dans le cas des consommateurs pour lesquels les CAPA, ailes de poulet et pieds de porc sont une importante source de protéines animales depuis le milieu des années 80. La viande fraîche de boeuf, de mouton et de chèvre, et la volaille provenant des troupeaux et des basses-cours intérieurs et des sources sahéliennes sont encore beaucoup plus onéreuses que la plupart des produits de l'élevage importés et il ne peut intervenir qu'un déplacement minime de la consommation en direction de ces produits dans le court à moyen terme. Compte tenu du niveau des prix de la viande rouge (800 à 1.000 francs CFA le kilo) et des volailles (800 francs CFA le kilo) d'Afrique de l'Ouest, la consommation sera probablement limitée aux Ivoiriens (et expatriés) à moyen et haut revenus qui peuvent payer des prix supérieurs pour les protéines animales. Beaucoup d'importateurs ont indiqué qu'un déplacement de la consommation en direction du poisson s'était déjà produit ou était attendu, d'autant plus que le prix moyen du poisson au détail à Abidjan est voisin de 300 francs CFA le kilo. Cependant, certaines contraintes de commercialisation (capacité de stockage frigorifique et accès au crédit) restreignent probablement la possibilité pour le secteur du poisson d'augmenter son approvisionnement en poisson congelé importé destiné à la consommation locale (pour aider à compléter l'apport de protéines).

C. Effets sur les producteurs de bétail

9. En dépit des effets négatifs que la hausse des prix de la viande risque d'avoir sur les consommateurs urbains à bas revenu, l'entrée en vigueur du droit compensatoire devrait produire des effets de bien-être positifs pour les producteurs de bétail de Côte d'Ivoire et du Sahel, surtout dans le long terme, suivant le degré d'efficacité des circuits de commercialisation internes. La baisse du pouvoir d'achat des consommateurs en Côte d'Ivoire est aussi un important élément qui influe sur la demande des produits de boucherie. L'ampleur des effets de bien-être sur les producteurs dépendra des élasticités-prix croisées de la demande des produits de l'élevage intérieur et sahélien et de la viande importée à meilleur marché d'origine non africaine. Malheureusement, les statistiques de la consommation de protéines animales rassemblées au titre du projet d'Etude sur la mesure des niveaux de vie/DSA ne sont pas suffisamment décomposées pour servir à mesurer ces types de modifications du comportement du consommateur.

D. Effets sur les marchands et les transporteurs de bétail

10. Dans la mesure où la consommation de viande rouge africaine augmentera à la suite de la diminution des importations, les marchands de bétail bénéficieront d'une augmentation de leur volume d'affaires et de leur gain brut. L'augmentation des revenus nets dépendra des nouveaux niveaux où s'établiront les prix à la production et à la consommation. Si l'offre de moyens de transport du bétail (par camion et par rail) est restreinte, comme le pensent Kulibaba et Holtzman (1990), et que la demande augmente, le manque de moyens de transport du bétail sera aggravé dans le court terme et les coûts du transport augmenteront, ce qui avantagera les camionneurs, les employés des chemins de fer et les intermédiaires (sur le marché secondaire des wagons ferroviaires). Le surcroît de gain des négociants provoquera peut-être un meilleur entretien des camions et un réinvestissement dans le parc de véhicules. Le surcroît de rentes perçues par les agents des chemins de fer, qui tirent profit des marchés secondaires des wagons, en quantité insuffisante pour le transport du bétail vers la côte, ne sera pas dirigé vers les investissements dans l'équipement ferroviaire et son entretien.

E. Effets sur les recettes de l'Etat

11. L'application du droit compensatoire devrait être avantageuse pour les recettes fiscales du Gouvernement ivoirien puisque les droits d'importation perçus sur les produits de l'élevage augmentent ses recettes. Selon les premières indications recueillies, le recul du volume des importations provoqué par l'entrée en vigueur du droit compensatoire a entraîné l'encaissement de recettes inférieures au niveau attendu. Entre février et avril 1991, près de 1.700 millions de tonnes de viande de boeuf et de porc ont été importés et les recettes douanières tirées du droit compensatoire ont représenté 108 millions de francs CFA. Si cette viande avait été des CAPA de boeuf supportant un droit de 200 francs CFA le kilo, les recettes auraient été de 340 millions de francs CFA. Le bas niveau des recettes s'explique, d'une part, par la baisse brutale des importations de CAPA causée par l'imposition du droit lui-même et, d'autre part, par l'exclusion de certains morceaux de viande du champ d'application du droit. Certains importateurs, surtout ceux qui n'ont pas accès aux quartiers arrière en provenance d'Europe, pensent que la politique officielle est injuste - qu'elle rend prohibitives les importations de CAPA alors que d'autres morceaux de viande très comparables sont importés en franchise - et que le Gouvernement ferait mieux d'appliquer de façon générale un droit compensatoire plus bas qui frapperait tous les morceaux de viande. Comme toutes les importations de viande réfrigérée et congelée entrent en Côte d'Ivoire par un même point, qui est le port d'Abidjan, il est possible de suivre et d'inspecter efficacement les expéditions, et les possibilités de percevoir les recettes sont fortes (pour autant que les droits sont fixés à des niveaux raisonnables). La situation est nettement différente dans le cas du réseau des grands axes routiers de Côte d'Ivoire où les nombreux points de contrôle sont difficiles à surveiller pour lutter contre les abus.

F. Effets sur les importateurs

12. Selon les importateurs, les droits compensatoires ont réduit les volumes d'importation de moitié car les importations de CAPA congelés sont devenus quasiment négligeables. Si les droits ont effectivement freiné les importations de CAPA et d'abats de boeuf et de porc congelés, le boeuf non africain continue d'être importé sous la forme de quartiers arrière congelés et, dans une moindre mesure, de CAPA réfrigérés (emballés sous vide) qui échappent au droit les uns et les autres. Les importateurs ont pu tirer profit de cette lacune du régime douanier et continuent à vendre sur le marché à un prix inférieur à celui de la viande locale. Toutefois, les quartiers arrière congelés et les CAPA emballés sous vide ne sont pas un substitut parfait des CAPA congelés, et cela pour plusieurs raisons. Tout d'abord, aucun de ces deux types de viande n'est aussi facile à trouver sur le marché ni aussi bon marché que les CAPA de boeuf congelés. Ensuite, les CAPA réfrigérés emballés sous vide sont plus compliqués à importer que les CAPA congelés en raison des réglementations sanitaires. Un importateur a expliqué que les CAPA réfrigérés doivent être inspectés en laboratoire et expédiés directement du laboratoire en conteneur frigorifique (2 degrés centigrades) sous surveillance stricte. Des deux types de viande mentionnés, les quartiers arrière congelés sont plus courants sur le marché et plus faciles à expédier que les CAPA réfrigérés. En outre, l'accès aux approvisionnements en quartiers arrière n'est pas égal car de nombreux grands importateurs d'Abidjan ont des liens commerciaux avec de grandes sociétés européennes multinationales de transformation de la viande qui peuvent fournir les quartiers arrière congelés. Les importateurs de moins grand volume qui n'ont pas un tel accès commercial à des approvisionnements réguliers ne peuvent commander autant qu'ils le voudraient et se considèrent désavantagés par le nouveau régime du commerce extérieur.

13. Les gros importateurs possèdent encore un autre avantage sur les plus petits dans la mesure où ils ont une plus grande capacité de stockage et des moyens financiers plus abondants (le droit compensatoire est acquitté à l'arrivée de l'envoi au port). Cependant, les coûts de stockage par unité,

élevés de toute façon (électricité, réparation et amortissement du matériel), augmentent considérablement à mesure que le volume des importations diminue. Les importateurs doivent maintenir la réfrigération en permanence et subissent des coûts d'entretien du matériel et d'électricité qui tendent à être relativement lourds à Abidjan. Quand les taux de stockage s'abaissent (les importateurs utilisent probablement autour du quart de leur capacité de stockage disponible), les coûts unitaires sont élevés. Par exemple, à un tel taux de stockage, les coûts d'électricité par unité qui sont d'environ 3.000 francs CFA par tonne de capacité de stockage frigorifique disponible, atteignent 12.000 francs CFA la tonne pour la viande effectivement stockée. Alors que les importateurs se sont tournés vers l'importation des quartiers arrière qui échappent à l'application du droit compensatoire, leurs marges sont petites, étant donné le coût plus élevé des quartiers arrière par rapport aux CAPA. Il est difficile de savoir à quel point les importateurs peuvent modifier la composition de leurs importations réfrigérées et congelées en se tournent vers d'autres produits (comme le poisson) pour compenser la perte de recettes. Certains importateurs étudient déjà la possibilité d'importer du poisson qui leur permettrait de tirer parti de leurs investissements considérables en installations de stockage frigorifiques. Etant donné la faiblesse de la demande de viande de qualité supérieure aux niveaux de prix actuels et celle de la demande de viande de qualité inférieure aux prix désormais gonflés par le droit compensatoire, on s'attend à ce que les importations de produits animaux réfrigérés et congelés continuent à diminuer tandis que les gains des importateurs s'effriteront sous l'effet des marges réduites entre les coûts d'importation et les prix de gros.

14. Pour les grossistes et les détaillants, le droit a eu pour effet de réduire leur marge en raison des coûts plus élevés qui ne peuvent être répercutés sur les consommateurs dont le pouvoir d'achat est limité. Alors que les CAPA dégraissés se vendaient au détail aux alentours de 450 à 500 francs CFA le kilo, les quartiers arrière désossés se vendent actuellement 550 à 600 francs CFA le kilo, soit une hausse de prix proche de 100 francs CFA le kilo, ce qui est considérable pour les consommateurs à bas revenu.

III. Suivi de l'évolution des schémas de consommation de protéines animales

15. Les enquêtes DSA faites en Côte d'Ivoire ces dernières années fournissent un bon point de départ pour analyser l'évolution des schémas de consommation de protéines animales. Les enquêtes pourraient être modifiées pour saisir après coup l'évolution du schéma de consommation des produits de l'élevage. A cette fin, il faudrait distinguer plus soigneusement les produits de l'élevage par types et sources d'approvisionnement. Les questionnaires devraient être orientés vers les ménages d'Abidjan et des autres centres urbains, et conçus de manière à suivre la consommation de certains produits animaux particuliers en comparant la période actuelle avec une ou plusieurs périodes antérieures bien définies (comme la période des fêtes de la fin de 1990 et une autre période plus typique de bas prix) qui ont précédé la mise en vigueur du système du prélèvement variable. Alors que la plupart des calories (et la plupart des dépenses alimentaires) dans le régime des populations urbaines à bas revenu proviennent des céréales et des tubercules, la consommation de viande rouge peut avoir une importance particulière. Dans d'autres régions de l'Afrique de l'Ouest, la consommation de viande rouge par les ménages est associée au bien-être et à la prospérité. Son absence peut être un signe repérable et les consommateurs à bas revenu attachent peut-être une grande importance à la baisse de la consommation de CAPA, d'ailes de poulets et de pieds de porcs.

16. Un suivi plus soigneux et plus détaillé de la consommation de protéines animales pourrait se révéler intéressant pour la DSA. Un sous-échantillon de la population urbaine étudié par la DSA pourrait être

choisi pour abaisser les coûts de rassemblement des données et faciliter le traitement et l'analyse des chiffres. Les pouvoirs publics de Côte d'Ivoire pourraient soutenir une telle initiative – l'enquête ayant lieu une fois ou périodiquement à titre spécial – étant donné les conséquences politiques que pourrait avoir la hausse des prix de la viande rouge et des volailles.

FIGURE A 3-1

STOCKS D'INTERVENTION DE VIANDE DE BOEUF DE LA CE
(poids carcasse/fin de décembre)

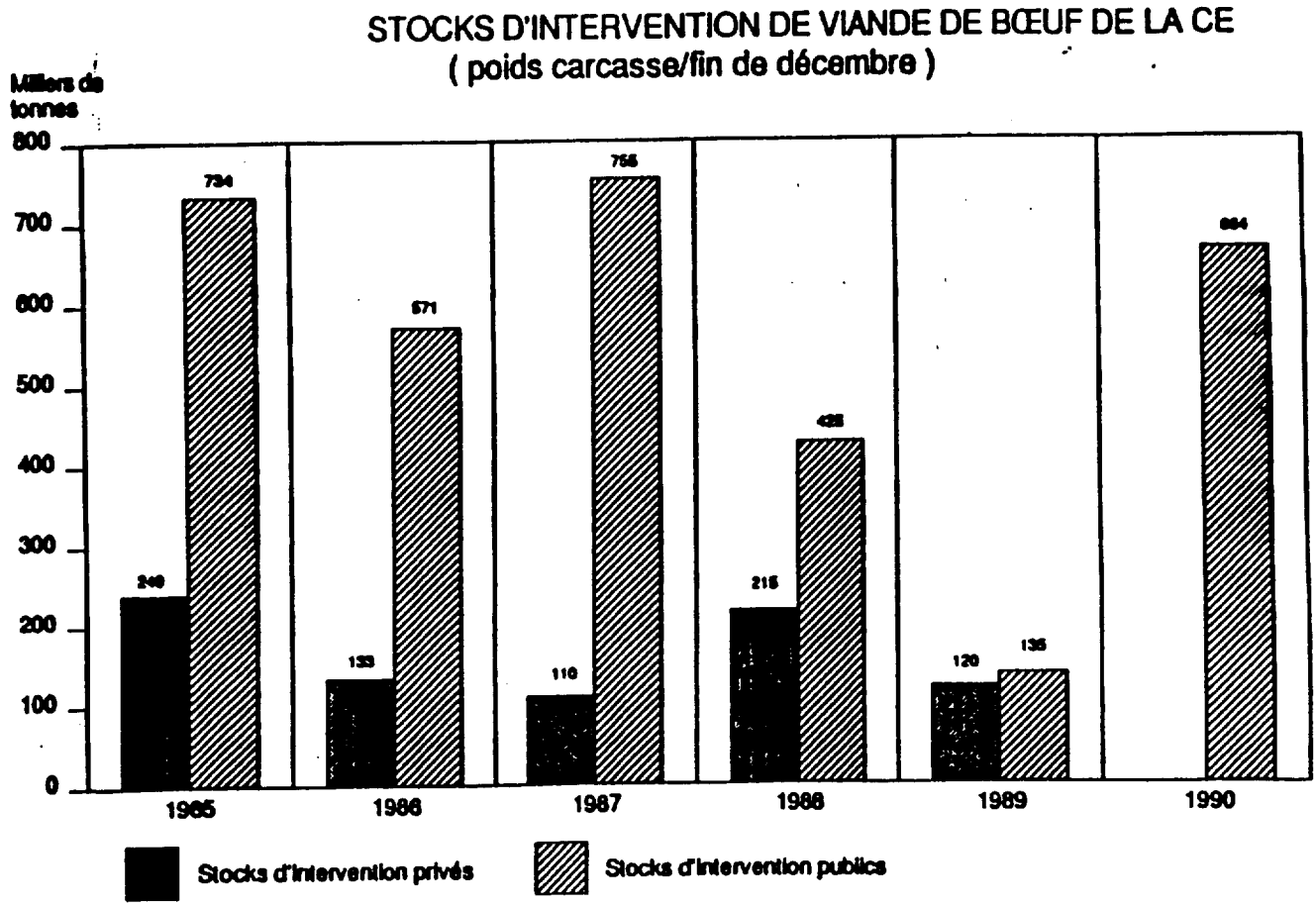


FIGURE A 3-2

Importations de viande via Abidjan
Mai 1989 - avril 1991

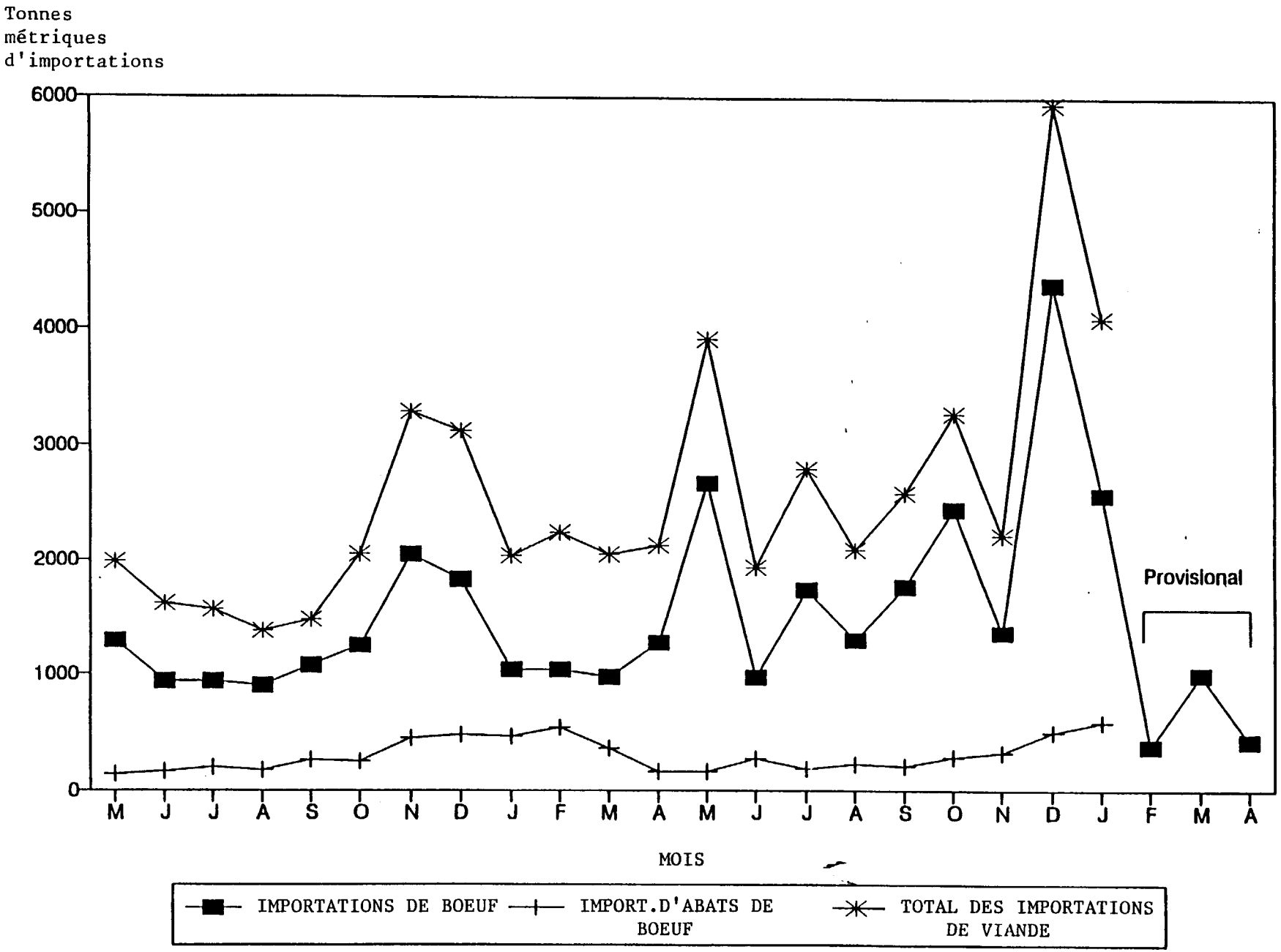


FIGURE A 3-3

TABLEAU A4-3 : NIVEAU DES DROITS COMPENSATOIRES SUR LES IMPORTATIONS DE QUELQUES PRODUITS ANIMAUX EN COTE D'IVOIRE
(selon l'accord de novembre 1990)

MONTANTS COMPENSATOIRES DECIDES (réunion du 12 novembre 1990)

Nomenclature Côte d'Ivoire	DESIGNATION DES PRODUITS	Nomenclature CEE	Montant maximum du PC en FCFA/Kg	Montant du PC à appliquer en FCFA/Kg
02-01-02	Viandes comestibles de l'espèce bovine fraîches ou réfrigérées ..	02 - 01		
	- Carcasses ou demi-carcasses ...	0201 - 10	300	0
	- Morceaux non désossés autres que quartiers arrière	0201 - 20	300	0
	- Quartiers arrière n'excédant pas 40 kilogrammes	0201 - 20 - 51	300	0
	- Quartiers arrière excédant 40 kilogrammes	0201 - 20 - 59	400	0
	- Désossées	0201 - 30	600	0
02-01-02	Viandes comestibles de l'espèce bovine congelées	02 - 02		
	- Carcasses ou demi-carcasses ...	0202 - 10	500	405
	- Morceaux non désossés autres que quartiers arrière	0202 - 20	400	0
	- Quartiers arrière	0202 - 20 - 50	600	0
	- Désossées	0202 - 30	200	200
02-01-03	Viandes comestibles de l'espèce porcine fraîches, réfrigérées ou congelées	02 - 03	500	0
02-01-04	Viandes comestibles de l'espèce porcine fraîches, réfrigérées ou congelées	02 - 04	400	0
	Abats présentés isolément frais, réfrigérés ou congelés :			
02-01-12	- de l'espèce bovine	0202 - 10	200	134
02-01-13	- de l'espèce porcine	0206 - 30	300	153
	- de l'espèce ovine et caprine ..	0206 - 90	400	0
02-02-00	Volailles mortes de basse-cour et leurs abats comestibles (à l'exclusion des foies) frais, réfrigérés ou congelés	02 - 07		169
	* Volailles non découpées en morceaux	0207 - 10	300	
	* Morceaux et abats de volailles.	0207 - 39	200	0
	* Poules de réforme			200
	Viandes et abats comestibles salés ou en saumure, séchés ou fumés :			300
	- de l'espèce porcine :			
02-06-31	Lard entrelardé, jambons et autres de porc	0210 - 11 - 12	600	0
02-06-39	Autres	0210 - 19	200	0
16-01-90	Autres saucisses, saucissons et similaires non dénommés (à l'exclusion des foies).....	16 - 01	500	0
16-01-90	Autres préparations et conserves ou abats (à l'exclusion des foies)	16 - 02	400	0

ANNEX IV

TABLEAUX STATISTIQUES

Tableau 1: Estimations des exportations de bovins et de petits ruminants du Mali et du Burkina Faso et estimations des importations de bétail en Côte d'Ivoire, 1970-1988

Tableau 2: Destination des exportations de bovins et de petits ruminants burkinabés et maliens par pays importateurs, 1960-1990

Tableau 3: Offre totale de viande rouge, de volaille et de poisson en Côte d'Ivoire, 1989-1990

Tableau 4: Offre de viande de boeuf pour la Côte d'Ivoire, 1980-1990

Tableau 5: Offre de viande de petits ruminants pour la Côte d'Ivoire, 1980-1990

Tableau 6: Offre de viande de porc pour la Côte d'Ivoire, 1980-1990

Tableau 7: Offre de volailles pour la Côte d'Ivoire, 1980-1990

Tableau 8: Offre de poisson pour la Côte d'Ivoire, 1980-1990

Tableau 9: Arrivées de bovins et de petits ruminants sur le marché de destination de Port Bouet à Abidjan (1988-1990)

TABLEAU 1

ESTIMATION DES EXPORTATIONS DE BOVINS ET DE PETITS RUMINANTS DU MALI ET DU BURKINA FASO
ET ESTIMATION DES IMPORTATIONS DE BOVINS EN COTE D'IVOIRE, 1970-1988
(en millier de tetes)

Annee	EXPORTATIONS DE BOVINS							IMPORTATIONS DE BOVINS				EXPORT. DE PETITS RUMINANTS					IMPORT. DE PETITS RUMINAN		
	Burkina Faso				Mali			Cote d'Ivoire				Burkina Faso			Mali		Cote d'Ivoire		
	FAO	SEE	CEBV	IEMVT/ SEDES	FAO	DNE/OMBEVI Enregistre	DNE/OMBEVI Tot. Est.	FAO	Divers	Frontiere	CEBV	SEE	CEBV	IEMVT/ SEDES	DNE/OMBEVI Enregistre	DNE/OMBEVI Tot. Est.	Divers	Frontiere	CEBV
1970	58.8	83.3			190.0	81.6	190.0	230.7	198.4			233.2			107.4	270.0	351.0		
1971	81.1	81.1			200.0	88.0	200.0	254.7	175.9			238.0			126.9	320.0	303.5		
1972	72.9	72.9			220.0	98.9	220.0	280.0	212.4			279.8			97.1	200.0	394.0		
1973	81.4	81.4			150.0	51.8	150.0	220.0	224.0			301.8			NA	200.0	427.1		
1974	79.9	79.9			122.0	40.6	122.0	160.0	193.6			273.6			85.8	155.0	385.8		
1975	66.5	66.5			114.0	15.6	114.0	190.0	141.0			302.6			22.3	200.0	352.6		
1976	35.1	35.1			111.0	24.9	111.0	145.0	112.3			177.7			101.4	265.0	300.3		
1977	31.9	31.9			139.0	31.9	102.0	160.0	137.1			144.0			95.1	280.0	277.7		
1978	49.1		49.1		193.0	47.0	103.0	170.0	147.4		147.6	197.8	197.8		113.0	134.0	309.3		309.3
1979	61.6	61.6	61.6	75.0	274.0	77.0	225.0	211.1	211.0	209.7	211.1	216.7	216.7	230.0	109.0	307.0	398.5	389.0	398.5
Moy. 70	61.8	66.0			171.3	55.7	153.7	202.2	175.3			236.5			85.8	233.1	350.0		
1980	66.1	66.1	66.1	83.0	396.0	65.0	250.0	225.0	225.4	215.8	225.0	209.0	209.4	230.0	157.0	319.0	368.4	354.6	368.4
1981	65.1	65.1	65.1	80.0	455.0	68.0	204.0	225.7	226.0	211.2	225.7	158.9	158.9	nd	134.0	402.0	406.9	400.9	406.9
1982	31.0	30.6	30.6	nd	479.0	73.0	219.0	165.0	190.0	159.4	164.4	87.5	87.6	nd	156.0	468.0	302.0	300.3	302.0
1983	18.0	18.7 *	32.6	nd	470.0	87.0	305.0	190.0	185.0	---	147.5	63.7	72.7	nd	54.0	162.0	350.0	---	219.7
1984	44.6	129.7 *	53.3	nd	493.0	141.0	423.0	210.0	210.0	---	135.5	113.3	132.2	nd	496.0	1488.0	360.0	---	202.0
1985	51.5	39.7	39.7	83.0	225.0	80.0	241.0	210.0	235.0	167.2	167.4	66.7	66.7	250.0	148.0	444.0	330.0	235.1	237.2
1986	45.0	41.0	41.0	65.0	263.0	69.0	207.0	213.0	180.0	132.6	132.5	89.4	89.4	200.0	132.0	396.0	346.0	250.3	249.3
1987		18.2 *	18.2	72.0		70.0	210.0		129.3	109.4	109.4	42.0	42.0	220.0	133.0	399.0	378.0	271.3	272.4
1988		24.7		75.0		46.9	215.0		118.6	96.2		28.7		219.0	107.5	435.0		251.9	
1989		46.7	33.5	75.0		56.3				103.6	53.6	62.4	50.2	220.0	123.4			263.4	96.7
Moy. 80	45.9	48.1	42.2	76.1	397.3	75.6	252.7	205.5	188.8	149.4	151.2	92.2	101.0	223.2	164.1	501.4	355.2	291.0	261.6
1990				88.7						93.3				116.1				241.0	

Sources: FAO fait reference aux Annuaires du commerce de la FAO. SEE signifie Secretariat d'Etat pour l'elevage. La DNE est la Direction nationale de l'elevage. L'OMBEVI est l'Office malien du betail et de la viande. Divers signifie sources multiples, dont Staatz (1980), FAO (1986), postes de la SODEPRA et postes veterinaires (DSV), ainsi que les estimations du MPA et de la SODEPRA indiquees dans SEDES (1988). Les estimations IEMVT/SEDES tiennent compte a la fois des estimations officielles et du mouvement declare (voir Etude prospective du sous-secteur elevage au Burkina Faso, 1991).

Notes: Les chiffres DNE/OMBEVI des exportations correspondent d'une part aux importations enregistrees et d'autre part a une estimation officielle des exportations totales de 1977 a 1988. Les estimations des importations ivoiriennes comprennent aussi des chiffres officiels et une estimation des importations non officielles. La rubrique Frontiere indique les entrees enregistrees pour 1987-1988, suivant les declarations de la SODEPRA Nord et de la SICF. Les chiffres suivis d'un * ne sont pas surs, etant fortement surestimes, incomplets ou sujets au double comptage.

a:bovins.wk1

TABLEAU 2

DESTINATION DES EXPORTATIONS DE BOVINS ET DE PETITS RUMINANTS MALIENS ET BURKINABES PAR PAYS IMPORTATEURS, 1960-1987

BURKINA FASO

Annee	Exportations de Bovins						Exportations de petits ruminants				
	CI	% CI	Ghana	Togo/ Benin	Nigeria	Total	CI	% CI	Ghana	Togo/ Benin	Total
1960	16.4	18.9%	64.6	5.9		86.9	30.9	15.1%	173.6	5.3	204.4
1961	12.3	13.3%	78.4	2.1		92.8	34.6	15.5%	187.1	5.8	223.0
1962	34.4	33.5%	67.8	0.5		102.7	74.4	29.7%	175.6	5.8	250.8
1963	43.9	39.1%	68.4	0.0		112.2	120.8	45.1%	146.2	5.4	267.6
1964	44.2	38.6%	68.6	1.7		114.6	156.9	67.6%	68.8	6.8	232.1
1965	79.5	58.8%	53.8	1.9		135.2	225.4	76.9%	62.0	4.3	293.2
1966	66.6	68.0%	27.3	4.0		98.0	153.0	77.0%	42.8	3.1	198.6
1967	62.2	70.3%	23.2	3.0		88.5	206.1	79.5%	37.7	3.0	259.3
1968	76.8	78.1%	19.4	2.1		98.3	250.0	85.5%	38.2	8.1	292.3
1969	62.5	72.1%	20.7	3.5		86.7	174.5	79.6%	36.4	14.1	219.1
Moyenne 60	49.9	49.1%	49.2	2.5		101.6	142.7	58.5%	96.8	6.2	244.0
1970	59.2	71.1%	20.9	3.2		83.3	191.6	82.2%	36.4	5.3	233.2
1971	59.6	73.5%	18.5	3.0		81.1	191.4	80.4%	40.8	5.8	238.0
1972	58.0	79.6%	10.0	4.9		72.9	265.8	95.0%	8.2	5.8	279.8
1973	48.6	59.7%	27.5	5.4		81.4	276.6	91.7%	17.8	5.4	301.8
1974	49.5	62.0%	23.5	7.0		79.9	241.5	88.3%	25.3	6.8	273.6
1975	57.9	87.1%	3.7	4.8		66.5	286.9	94.8%	11.4	4.3	302.6
1976	23.2	66.1%	3.5	8.4		35.1	156.3	88.0%	18.3	3.1	177.7
1977	24.7	77.4%	2.8	4.0		31.9	123.3	85.4%	18.1	3.0	144.4
1978	35.1	71.5%	3.6	9.8	0.7	49.1	180.4	91.2%	9.2	8.1	197.8
1979	46.4	75.3%	3.0	10.8	1.4	61.6	193.6	89.3%	9.0	14.1	216.7
Moyenne 70	46.2	71.9%	11.7	6.1		64.3	210.7	89.1%	19.5	6.2	236.6
1980	52.4	79.3%	3.7	7.7	2.3	66.1	196.8	94.0%	3.1	9.0	209.4
1981	33.5	51.5%	1.8	4.2	25.6	65.1	135.4	85.2%	3.2	18.3	158.9
1982	16.3	53.3%	0.6	0.1	13.6	30.6	69.8	79.7%	1.2	15.0	87.6
1983	24.8	76.1%	0.0	2.5	5.3	32.6	56.7	78.0%	0.0	15.3	72.7
1984	40.9	76.7%	2.2	1.2	9.0	53.3	118.0	89.2%	0.3	13.8	132.3
1985	34.6	87.2%	2.9	1.7	0.5	39.7	64.2	96.3%	1.0	0.9	66.7
1986	39.6	96.6%	0.2	1.2	0.0	41.0	79.2	88.6%	0.0	9.0	89.4
1987	17.4	95.6%	0.0	0.8	0.0	18.2	40.5	96.4%	0.0	0.8	42.0
1988	23.5	95.2%	0.1	1.1	0.0	24.7	27.8	97.7%	0.0	0.7	28.4
1989	33.0	98.8%	0.2	0.2	0.0	33.4	50.2	95.8%	---	2.2	52.4
Moyenne 80	31.6	78.1%	1.2	2.1	7.0	40.5	83.9	89.2%	0.9	8.5	94.0
1990	86.3	97.5%	0.3	1.9	0.0	88.5	112.7	98.7%	0.0	1.5	114.2

MALI

Annee	Exportations de Bovins								Exportations de petits ruminants							
	CI	% CI	Ghana	Niger (a)	Liberia	Senegal	Divers	Total	CI	% CI	Ghana	Liberia	Senegal	Algerie	Diver	Total
1960																
1961																
1962																
1963																
1964																
1965																
1966																
1967	17.2	39.9%	23.1	0.7	0.8	0.0	1.3	43.1	7.7	23.2%	0.6	1.3	0.2	a	23.4	33.2
1968	17.6	47.7%	18.7	0.0	0.4	0.2	0.0	36.9	2.0	11.6%	1.9	0.4	4.7	a	8.2	17.2
1969	30.8	40.3%	43.9	0.1	0.7	0.6	0.4	76.4	42.5	74.7%	0.5	2.0	0.0	a	11.9	56.9
Moyenne 60	21.9	41.9%	28.6	0.3	0.6	0.3	0.6	52.1	17.4	48.6%	1.0	1.2	1.6		14.5	35.8
1970	49.6	60.8%	30.0	0.4	1.2	0.4	0.0	81.6	82.9	77.2%	1.4	5.0	2.0	0.0	16.1	107.4
1971	44.5	50.6%	32.2	7.8	0.3	0.0	3.2	88.0	86.7	68.3%	10.5	0.6	0.0	0.0	29.1	126.9
1972	49.5	50.1%	16.2	4.7	5.0	0.0	23.5	98.9	81.2	83.6%	0.4	4.1	0.0	0.0	11.4	97.1
1973	32.7	63.1%	11.3	0.0	0.0	0.0	7.8	51.8	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
1974	26.9	66.3%	6.3	0.1	2.8	0.7	3.8	40.6	70.2	81.8%	0.0	4.6	0.8	5.2	5.0	85.8
1975	13.8	88.5%	0.0	0.0	0.0	1.5	0.3	15.6	18.2	81.6%	0.0	0.0	0.9	0.0	3.2	22.3
1976	17.6	70.7%	0.3	0.1	1.7	5.1	0.1	24.9	59.7	58.9%	0.1	3.1	22.9	14.3	1.3	101.4
1977	22.5	70.5%	0.3	0.8	5.9	1.8	0.6	31.9	56.2	59.1%	0.0	5.9	14.3	17.2	1.5	95.1
1978																
1979																
Moyenne 70	32.1	59.3%	12.1	1.7	2.1	1.2		54.2	65.0	71.6%	1.8	3.3	5.8	5.2	9.7	90.9
1980																
1981																
1982																
1983																
1984							27.4		115.2	23.2%					374.0	496.0
1985	68.8	85.5%			11.2		0.4	80.5	133.6	90.2%		3.2			11.3	148.1
1986	66.5	96.2%			2.6			69.1	124.1	93.4%		0.3	0.1	8.3		132.8
1987	61.3	87.0%			9.0	0.1		70.5	136.9	93.0%		0.7	1.2	8.1	0.3	147.2
1988	46.4	98.9%			0.2	0.4	0.0	46.9	103.3	96.1%		0.1	1.0	3.1	0.0	107.5
1989	56.0	99.4%				0.3	0.0	56.3	109.4	88.6%			11.2	2.7	0.1	123.4
Moyenne 80	59.8	92.5%						64.7	127.5	55.2%						231.0
1990																

Sources: Universite du Michigan, CRED (1980), Livestock and Meat Marketing in West Africa (1960-1977).
Communaute Economique du Betail et de la Viande, Statistiques Communautaires (1978-1988).
Republique de Burkina Faso, Ministere de l'Agriculture et de l'Elevage (1986-1987 for Burkina Faso).

Note : La lettre a indique que le betail etait en transit vers le Nigeria et le Benin (voir periode 1966-1977).
Note : Les moyennes sont calculees sur les annees pour lesquelles on dispose de donnees completes.

a:destination

TABLEAU 3

OFFRE TOTALE DE VIANDE ROUGE, DE VOLAILLES ET DE POISSON EN COTE D'IVOIRE
1980-1990 (tonnes metriques)

Annee	Offre tot. viande de de boeuf	Viande de boeuf en % de la viande rouge	Offre tot. viande de porc	Offre tot. viande de petits ruminants	Offre tot. viande rouge	Offre tot. volaille	Offre tot poisson	Poisson en % de l'offre tot. de viande	Offre tot. de viande
1979	39,100	71.9%	5,300	9,980	54,381	11,350	172,803	72.4%	238,534
1980	63,568	77.1%	7,252	11,602	82,423	15,301	177,807	64.5%	275,531
1981	60,820	75.5%	7,560	12,160	80,541	16,440	189,087	66.1%	286,068
1982	55,740	75.6%	7,364	10,630	73,735	16,970	176,892	66.1%	267,597
1983	56,230	75.2%	7,110	11,480	74,821	18,160	161,162	63.4%	254,143
1984	59,900	76.0%	7,470	11,400	78,771	19,820	176,610	64.2%	275,201
1985	71,720	79.4%	7,630	10,980	90,331	20,090	203,691	64.8%	314,112
1986	78,960	79.7%	8,450	11,710	99,121	21,700	216,448	64.2%	337,269
1987	76,300	75.4%	12,770	12,190	101,261	22,560	185,235	59.9%	309,056
1988	80,180	73.5%	17,080	11,830	109,091	27,870	214,352	61.0%	351,313
1989	66,644	70.9%	15,330	12,070	94,045	26,280	229,544	65.6%	349,869
1990	64,080	70.1%	16,360	10,930	91,371	19,630	226,144	67.1%	337,145
Moyenne 1980-90	66,740	75.3%	10,398	11,544	88,683	20,438	196,088	64.2%	305,209

Source : Ministere de la Production Animale et Direction des Peches

viande

TABLEAU 4

OFFRE DE VIANDE DE BOEUF EN COTE D'IVOIRE, 1980-1990

Annee	Approvisionnement interieur TM	% Total	Importations sahelienn d'animaux vivants TM	Total	Importations de carcasses et et d'abats TM	Total	Viande et abats transformes TM	% Total	Offre totale de viande
1975	6,290	16.1%	26,400	67.5%	6,300	16.1%	110	0.3%	39,100
1980	12,100	19.0%	41,500	65.3%	9,768	15.4%	200	0.3%	63,568
1981	11,870	19.5%	38,900	64.0%	9,800	16.1%	250	0.4%	60,820
1982	12,660	22.7%	29,200	52.4%	13,550	24.3%	330	0.6%	55,740
1983	14,170	25.2%	31,500	56.0%	10,200	18.1%	360	0.6%	56,230
1984	13,750	23.0%	35,200	58.8%	10,590	17.7%	360	0.6%	59,900
1985	14,360	20.0%	39,400	54.9%	17,600	24.5%	360	0.5%	71,720
1986	14,690	18.6%	31,500	39.9%	32,470	41.1%	300	0.4%	78,960
1987	15,200	19.9%	26,000	34.1%	34,800	45.6%	300	0.4%	76,300
1988	15,630	19.5%	22,800	28.4%	41,450	51.7%	300	0.4%	80,180
1989	16,457	24.7%	23,814	35.7%	26,073	39.1%	300	0.5%	66,644
1990 *	17,664	27.6%	18,200	28.4%	27,916	43.6%	300	0.5%	64,080
% variation 1980-1989	36%		-43%		167%		50%		5%

Source: Ministere de la Production Animale

Unites : Tonnes metriques de carcasses plus equivalent d'abats, en tonnes.
Note : Les chiffres de 1990 portent sur 8 mois. Les chiffres de 1989 portent sur 11 mois.

offrevia.wk1

TABLEAU 5

OFFRE DE VIANDE DE PETITS RUMINANTS EN COTE D'IVOIRE 1980-1990

Annee	Approvisionnement interieur TM	% Total	Importations saheliennes d'animaux vivants TM	% Total	Importations de carcasses et d'abats TM	% Total	Offre totale de viande
1975	3,580	35.9%	6,200	62.1%	200	2.0%	9,980
1980	4,430	38.2%	6,350	54.7%	822	7.1%	11,602
1981	4,540	37.3%	7,020	57.7%	600	4.9%	12,160
1982	4,650	43.7%	5,300	49.9%	680	6.4%	10,630
1983	4,760	41.5%	6,100	53.1%	620	5.4%	11,480
1984	4,880	42.8%	6,210	54.5%	310	2.7%	11,400
1985	5,000	45.5%	5,690	51.8%	290	2.6%	10,980
1986	5,140	43.9%	5,950	50.8%	620	5.3%	11,710
1987	5,280	43.3%	6,500	53.3%	410	3.4%	12,190
1988	5,400	45.6%	6,000	50.7%	430	3.6%	11,830
1989	5,530	45.8%	6,290	52.1%	250	2.1%	12,070
1990 *	5,620	51.4%	5,130	46.9%	180	1.6%	10,930
% variation 1980-1989	25%		-1%		-70%		4%

Source: Ministere de la Production Animale

Unites : Tonnes metriques de carcasses plus equivalent d'abats, en tonnes.
Note : Les chiffres de 1990 portent sur 8 mois. Les chiffres de 1989 portent sur 11 mois.

a:ruminant.wk1

TABLEAU 6

OFFRE DE VIANDE DE PORC EN COTE D'IVOIRE, 1980-1990

Annee	Approvisionnement interieur TM	% Total	Importations carcasses/abats TM	% Total	Viande et abats transformes TM	% Total	Offre Totale de viande
1975	4,600	86.8%	20	0.4%	680	12.8%	5,300
1980	5,930	81.8%	22	0.3%	1,300	17.9%	7,252
1981	6,160	81.5%	230	3.0%	1,170	15.5%	7,560
1982	6,250	84.9%	64	0.9%	1,050	14.3%	7,364
1983	6,220	87.5%	60	0.8%	830	11.7%	7,110
1984	6,360	85.1%	380	5.1%	730	9.8%	7,470
1985	6,500	85.2%	370	4.8%	760	10.0%	7,630
1986	6,700	79.3%	1,100	13.0%	650	7.7%	8,450
1987	7,010	54.9%	5,160	40.4%	600	4.7%	12,770
1988	7,180	42.0%	9,400	55.0%	500	2.9%	17,080
1989	7,190	46.9%	7,660	50.0%	480	3.1%	15,330
1990 *	7,250	44.3%	8,540	52.2%	570	3.5%	16,360
% variation 1980-1989	21%		34718%		-63%		111%

Source: Ministere de la Production Animale

Unites : Tonnes metriques de carcasses plus equivalent d'abats, en tonnes.
Note : Les chiffres de 1990 portent sur 8 mois. Les chiffres de 1989 portent sur 11 mois.

a:porc.wk1

TABLEAU 7

OFFRE DE VOLAILLES EN COTE D'IVOIRE, 1980-1990

Année	Approvisionnement interieur		Importations saheliennes d'animaux vivants		Importations de carcasses/abats		Offre totale de viande
	TM	% Total	TM	% Total	TM	% Total	
1975	8,500	74.9%	2,700	23.8%	150	1.3%	11,350
1980	13,240	86.5%	1,700	11.1%	361	2.4%	15,301
1981	14,500	88.2%	1,360	8.3%	580	3.5%	16,440
1982	14,700	86.6%	1,660	9.8%	610	3.6%	16,970
1983	15,430	85.0%	1,730	9.5%	1,000	5.5%	18,160
1984	17,110	86.3%	1,800	9.1%	910	4.6%	19,820
1985	17,310	86.2%	1,720	8.6%	1,060	5.3%	20,090
1986	18,320	84.4%	2,200	10.1%	1,180	5.4%	21,700
1987	18,740	83.1%	1,890	8.4%	1,930	8.6%	22,560
1988	19,020	68.2%	1,450	5.2%	7,400	26.6%	27,870
1989	18,380	69.9%	1,180	4.5%	6,720	25.6%	26,280
1990 *	18,850	96.0%	0	0.0%	780	4.0%	19,630
% variation 1980-1989	39%		-31%		1761%		72%

Source: Ministere de la Production Animale

Unites : Tonnes metriques de carcasses plus equivalent d'abats, en tonnes.
Note : Les chiffres de 1990 portent sur 8 mois. Les chiffres de 1989 portent sur 11 mois.

a:volaille.wk1

TABLEAU 8

OFFRE DE POISSON, COTE D'IVOIRE
1980-1990, (tonnes metriques)

ANNEE	PRODUCTION LOCALE*			IMPORTATIONS			EXPORTATIONS	CONSOMMATION TOTALE
	Peche industrielle	Peche artisanale	Total Partiel	Poisson congele	Tuna congele	Total partiel		
1979	51,860	41,000	92,860	94,000	n/a	94,000	14,057	172,803
1980	41,920	44,000	85,920	105,496	4,424	109,920	18,033	177,807
1981	47,996	44,000	91,996	110,089	4,899	114,988	17,897	189,087
1982	44,921	46,000	90,921	96,001	10,329	106,330	20,359	176,892
1983	45,877	44,000	89,877	73,692	20,501	94,193	22,908	161,162
1984	39,291	44,000	83,291	84,384	31,727	116,111	22,792	176,610
1985	56,754	45,000	101,754	89,730	34,900	124,630	22,693	203,691
1986	49,174	48,000	97,174	106,730	36,900	143,630	24,356	216,448
1987	41,842	27,000	68,842	103,835	42,581	146,416	30,023	185,235
1988	29,379	28,000	57,379	140,428	48,428	188,856	31,883	214,352
1989	32,386	31,000	63,386	153,265	51,839	205,104	38,946	229,544
1990	39,181	34,000	73,181	138,640	56,333	194,973	42,010	226,144
% variation 1980-1990	-7%	-23%	-15%	31%	1173%	77%	133%	27%

* Note: Quelques activites d'aquaculture existent en Cote d'Ivoire; les chiffres de production vont de 145 a 500 TM par an. Les chiffres de l'aquaculture ne sont pas compris dans ce tableau.

* Note: Les exportations sont constituees a pres de 98% par du thon en conserve, le solde correspondant aux crevettes congelees.

Source: Direction des Peches

TABLEAU 9

ARRIVEES DE BOVINS ET DE PETITS RUMINANTS AU MARCHE DE DESTINATION DE PORT BOUET, A ABIDJAN
(1988-1990)

	BOVINS			PETITS RUMINANTS		
MONTH	1988	1989	1990	1988	1989	1990
Janvier	5,917	7,155	7,765	14,414	15,862	10,947
Fevrier	4,824	5,311	7,246	15,183	15,486	10,681
Mars	5,320	7,509	8,418	16,671	17,358	16,290
Avril	6,506	9,006	9,600	12,818	17,097	10,161
Mai	6,409	7,853	7,427	12,520	14,391	11,393
Juin	4,860	7,654	9,080	14,137	16,261	26,927
Juillet	6,033	7,972	8,855	30,069	37,169	18,220
Aout	5,054	8,688	9,145	12,483	13,606	10,409
Septembre	5,051	6,994	9,967	10,162	12,719	11,693
Octobre	5,238	8,059	10,650	12,455	12,357	28,993
Novembre	6,134	8,536	12,484	13,927	12,839	10,341
Decembre	6,891	9,585	20,955	18,216	21,311	15,735
TOTAL	68,237	94,322	121,592	183,055	206,456	181,790

Source: CCIDB-CI, Abidjan.

a:arrbov

ANNEXE V

Typologie des coûts de commercialisation du bétail à l'exportation dans le corridor central

ACTIVITE	DOMAINE	BENEFICIAIRE	INTERET SECTORIEL	COUT DE BASE PAR OPERATION	SANCTIONS	ALTERNATIVES	POLITIQUE/ PRATIQUE ALTERNATIVE
Catégorie 1 :							
Droits officiels services fournis							
Recouvrement des coûts vétérinaires	Mali	Services vétérinaires; marchands	Elevage seulement	Recouvrement des coûts des services exécutés; droit par tête.	Refus de fournir le service requis.	Négociation du tarif.	Fixer un barème des redevances; privatiser le service.
Recouvrement des coûts vétérinaires	Côte d'Ivoire	Services vétérinaires	Elevage seulement	Recouvrement des coûts des services exécutés; droit par tête.	Refus d'autoriser l'entrée dans le pays; confiscation du troupeau.		Fixer un barème des redevances; privatiser le service.
a) Prophylaxie	Frontière	Services vétérinaires marchands				Le refus du service n'élimine pas l'obligation de payer.	Fixer un tarif des redevances pour services fournis.
b) Prophylaxie fictive		Services vétérinaires		Recouvrement des coûts des services fictifs; droit par tête.	Option pour qui refuse le service.		Fixer un tarif des redevances pour services fournis.
c) Contrôles statistiques		Services vétérinaires planification et bien-être publics		Recouvrement des coûts des services exécutés; droit par tête.	Aucunes.		Redevance pour les services de prévention.
Courtage en douane	Mali	Courtiers/ marchands	Tous produits d'exportation	Redevance pour services exécutés. Tarif concurrentiel.	Négociable	Pots-de-vin aux services de surveillance des frontières ou aux transitaires.	Supprimer l'obligation de recourir aux transitaires.

ANNEXE V

ACTIVITE	DOMAINE	BENEFICIAIRE	INTERET SECTORIEL	COUT DE BASE PAR OPERATION	SANCTIONS	ALTERNATIVE	POLITIQUE/ PRATIQUE ALTERNATIVE
Catégorie 2 :							
Prélèvement de redevances quasi officielles pour services fournis							
Intermédiation à l'exportation	Mali	Importateurs/ exportateurs agréés; marchands	Tous produits d'exportation	Redevance pour services fournis. Taux fixe par tête.	Aucunes.	Formalités accomplies auprès d'un guichet unique.	Faire connaître les autres possibilités.
Sociétés de convoyage	Côte d'Ivoire	Société; agents de contrôle; marchands	Elevage seulement	Redevance pour services fournis. Taux concurrentiel par véhicule.	Aucunes.	Coûts et retards considérables pour le passage du véhicule	Réduire la recherche de rentes par les agents de contrôle
Catégorie 3 : Prélèvements quasi officiels							
«Contribution» au Syndicat des transports	Côte d'Ivoire	Syndicat des transports	Tous véhicules de transport de marchandises	Taux fixe par véhicule	Menaces et agression physiques	Risque d'attaque.	Interdire les prélèvements non officiels. Réprimer l'extorsion.
«Contribution» au Syndicat des commerçants	Côte d'Ivoire	Syndicat des commerçants	Tous véhicules de transport de marchandises	Taux fixe par véhicule	Menaces et agression physiques	Risque d'attaque.	Interdire les prélèvements non officiels. Réprimer l'extorsion.
Catégorie 4 : Coûts de transport et de manutention							
Tarifs des véhicules	Tous pays	Transporteur; marchands	Fret routier	Offre et demande concurrentielles. Négociable.	---	---	Supprimer les accords de répartition de fret pour améliorer l'offre.
Tarifs ferroviaires	Burkina Faso/Côte d'Ivoire	SCFB et SICF	Fret ferroviaire	Offre et demande concurrentielles. Taux officiels non négociables.	---	---	Améliorer l'offre de matériel roulant; privatiser les wagons ferroviaires.

ANNEXE V

ACTIVITE	DOMAINE	BENEFICIAIRE	INTERET SECTORIEL	ORIGINE DU COUT PAR OPERATION	SANCTIONS DU REFUS DE PAYER	MOYENS D'ECHAPPER A L'OBLIGATION	POLITIQUE/PRATIQUE ENVISAGEABLE
Catégorie 5 : Mécanismes de répartition							
Marché secondaire des wagons ferroviaires	Burkina Faso/ Côte d'Ivoire	Chefs de gare; entremetteurs; marchands	Tout fret privé	Demande de wagons sur le marché; coûts d'opportunité du retard.	Refus de l'accès aux wagons.	Aucun.	Améliorer l'offre de matériel roulant et de moyens de traction; privatisation des wagons ferroviaires; sanctions contre les agents corrompus.
Location de licences d'exportation (1)	Mali	Marchands privés	Toutes exportations	Négociable; convention tacite; valeur des marchandises.	Aucune.	Aucun.	Diffuser la connaissance des réformes des exportations
Catégorie 6 : Fraude							
Pots-de-vins pour échapper aux sanctions des infractions aux normes de sécurité et normes techniques	Tous pays	Agent de contrôle; propriétaire du véhicule; marchand	Quasi-totalité des véhicules	Négociable; coût relatif des sanctions; coûts d'opportunité et de mortalité de l'obstruction.	Confiscation du véhicule; amendes ou prison.	Paiement d'amendes.	Rendre le mécanisme d'inspection régulier et effectif.
Catégorie 7 : Prélèvements sauvages							
«Droits de dossier» ou de formalités accélérées	Universel	Fonction-naires	Tous individus	Négociable; convention tacite; coûts d'opportunité du retard.	Retard.	Appui d'une influence extérieure	Vaste programme de répression/incitation
Extorsion	Universel	Personnels en uniforme	Tous individus	Négociable; convention tacite; coûts d'opportunité de l'obstruction.	Retard ou prison.	Appui d'une influence extérieure.	Vaste programme de répression/in-citation.

1) L'instauration des nouvelles procédures pour l'exportation du bétail en janvier 1990 aurait dû éliminer cette pratique. Faute d'une information correcte au sujet des modifications, diffusée par les autorités maliennes parmi les agents des services de contrôle et le grand public, cette pratique s'est maintenue et existait encore en août 1990.

ANNEX VI: COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT ET APRES ABAISSEMENT DES COUT
(Estimations du deuxieme trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itineraire Date Mode de transport	Segou, Mali - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Dougaboulou, Mali-Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Pouytenga, Burkina Faso-Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan		
Categorie de cout	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia
Couts acquisition bet et engraiss. troupeau	84,565	82.6%		62,500	76.4%		107,500	78.2%	
Commissions (vente/achat)	1,229	1.2%	6.9%	1,288	1.6%	6.7%	1,167	0.8%	3.9%
Couts officiels	1,690	1.7%	9.5%	1,523	1.9%	7.9%	3,800	2.8%	12.7%
Redevances veterin.	365	0.4%	2.0%	365	0.4%	1.9%	1,100	0.8%	3.7%
Taxes export/marche (Burkina Faso/Mali)	275	0.3%	1.5%	170	0.2%	0.9%	1,650	1.2%	5.5%
Taxes: Cote d'Ivoire	1,050	1.0%	5.9%	988	1.2%	5.1%	1,050	0.8%	3.5%
Taxes Quasi-Officiels	750	0.7%	4.2%	750	0.9%	3.9%	0	0.0%	0.0%
Transport/manutention	11,586	11.3%	64.9%	11,909	14.6%	61.8%	21,108	15.4%	70.5%
Parcage et entretien du betail	457	0.4%	2.6%	811	1.0%	4.2%	833	0.6%	2.8%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion	1,821	1.8%	10.2%	1,906	2.3%	9.9%	1,783	1.3%	6.0%
au Burkina/Mali	650	0.6%	3.6%	709	0.9%	3.7%	33	0.0%	0.1%
au Cote d'Ivoire	314	0.3%	1.8%	288	0.4%	1.5%	750	0.5%	2.5%
Societe de Convoyage	857	0.8%	4.8%	909	1.1%	4.7%	1,000	0.7%	3.3%
Cout d'opportunite du capital	318	0.3%	1.8%	1,073	1.3%	5.6%	896	0.7%	3.0%
Pertes et couts financiers	Pertes comptabilisees dans le produit brut			Pertes comptabilisees dans le produit brut			Pas de pertes; paiement comptant 367	0.3%	1.2%
Couts totaux	102,416	100.0%	100.0%	81,759	100.0%	100.0%	137,454	100.0%	100.0%
Total des couts de commercialisation	17,851			19,259			29,954		
Produit brut de la vente	110,000			91,667			150,000		
Gain net	7,584	7.4%		9,907	12.1%		12,546	9.1%	
Baisse couts de commer	3,336			3,341			4,469		
% baisse des couts "	16%			15%			13%		
% hausse profit net	79%			51%			55%		

Note: Le profit net en pourcentage est calcule en fonction des couts totaux.
Note: La baisse des couts de commercialisation est egale a la hausse absolue du profit net.

ANNEX VI: COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT ET APRES ABAISSEMENT DES COUT
(Estimations du deuxieme trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itineraire Date Mode de transport	Djibo, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Youba, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Ouaga, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan		
Categorie de cout	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia
Couts acquisition bet et engraiss. troupeau	60,000	75.5%		65,000	75.4%		85,000	80.6%	
Commissions (vente/achat)	1,688	2.1%	8.7%	875	1.0%	4.1%	1,188	1.1%	5.8%
Couts officiels	3,014	3.8%	15.5%	3,519	4.1%	16.6%	3,701	3.5%	18.1%
Redevances veterin.	663	0.8%	3.4%	669	0.8%	3.2%	663	0.6%	3.2%
Taxes export/marche (Burkina Faso/Mali)	1,788	2.2%	9.2%	1,737	2.0%	8.2%	2,113	2.0%	10.3%
Taxes: Cote d'Ivoire	563	0.7%	2.9%	1,113	1.3%	5.3%	925	0.9%	4.5%
Taxes Quasi-Officiels									
Transport/manutention	13,490	17.0%	69.2%	14,562	16.9%	68.7%	13,304	12.6%	65.1%
Parcage et entretien du betail	525	0.7%	2.7%	825	1.0%	3.9%	1,063	1.0%	5.2%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion	519	0.7%	2.7%	863	1.0%	4.1%	169	0.2%	0.8%
au Burkina/Mali	19	0.0%	0.1%	613	0.7%	2.9%	75	0.1%	0.4%
au Cote d'Ivoire	500	0.6%	2.6%	250	0.3%	1.2%	94	0.1%	0.5%
Societe de Convoyage									
Cout d'opportunite du capital	250	0.3%	1.3%	542	0.6%	2.6%	708	0.7%	3.5%
Pertes et couts financiers	Pas de pertes			Pas de pertes			Pas de pertes 288	0.3%	1.4%
Couts totaux	79,485	100.0%	100.0%	86,185	100.0%	100.0%	105,421	100.0%	100.0%
Total des couts de commercialisation	19,485			21,185			20,421		
Produit brut de la vente	85,000			95,000			112,500		
Gain net	5,515	6.9%		8,815	10.2%		7,079	6.7%	
Baisse couts de commer	3,637			3,117			4,836		
% baisse des couts "	16%			13%			19%		
% hausse profit net	194%			55%			216%		

Note: Le profit net en pourcentage est calcule en fonction des couts totaux.
Note: La baisse des couts de commercialisation est egale a la hausse absolue du profit net.

ANNEX VI: COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT ET APRES ABAISSEMENT DES COUT
(Estimations du deuxieme trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itineraire Date Mode de transport	Djibo, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Youba, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Ouaga, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan		
Categorie de cout	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia
Couts acquisition bet et engraiss. troupeau	60,000	79.1%		65,000	79.3%		85,000	83.7%	
Commissions pg4	1,688	2.2%	10.6%	875	1.1%	5.2%	1,188	1.2%	7.2%
Couts officiels	3,014	4.0%	19.0%	3,519	4.3%	20.8%	3,701	3.6%	22.3%
Redevances veterin.	663	0.9%	4.2%	669	0.8%	4.0%	663	0.7%	4.0%
Taxes export/marche (Burkina Faso/Mali)	1,788	2.4%	11.3%	1,737	2.1%	10.3%	2,113	2.1%	12.7%
Taxes: Cote d'Ivoire	563	0.7%	3.5%	1,113	1.4%	6.6%	925	0.9%	5.6%
Taxes Quasi-Officiels									
Transport/manutention	9,865	13.0%	62.2%	10,297	12.6%	60.9%	9,491	9.3%	57.1%
Parcage et entretien du betail	525	0.7%	3.3%	825	1.0%	4.9%	1,063	1.0%	6.4%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion	519	0.7%	3.3%	863	1.1%	5.1%	169	0.2%	1.0%
au Burkina/Mali	19	0.0%	0.1%	613	0.7%	3.6%	75	0.1%	0.5%
au Cote d'Ivoire	500	0.7%	3.2%	250	0.3%	1.5%	94	0.1%	0.6%
Societe de Convoyage									
Cout d'opportunite du capital	250	0.3%	1.6%	542	0.7%	3.2%	708	0.7%	4.3%
Pertes et couts financiers	Pas de pertes			Pas de pertes			Pas de pertes 288	0.3%	1.7%
Couts totaux	75,860	100.0%	100.0%	81,920	100.0%	100.0%	101,608	100.0%	100.0%
Total des couts de commercialisation	15,860			16,920			16,608		
Produit brut de la vente	85,000			95,000			112,500		
Gain net	9,140	12.0%		13,080	16.0%		10,892	10.7%	
Baisse couts de commerc.	3,625			4265			3,813		
% baisse des couts "	19%			20%			19%		
% hausse profit net	387%			130%			386%		

Note: Le profit net en pourcentage est calcule en fonction des couts totaux.
Note: La baisse des couts de commercialisation est egale a la hausse absolue du profit net.

ANNEX VI: COMPARAISON DES COUTS DE COMMERCIALISATION DES BOVINS, PAR GRANDES CATEGORIES DE COUTS, POUR QUELQUES ITINERAIRES ET MODES DE TRANSPORT ET APRES ABAISSEMENT DES COUT
(Estimations du deuxieme trimestre de 1991)

Source	Abt Associates			Abt Associates			Abt Associates		
Itineraire Date Mode de transport	Djibo, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Youba, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan			Ouaga, Burkina Faso - Abidjan Deuxieme trimestre 1991 Camion vers Abidjan		
Categorie de cout	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia	Cout par tete (CFA)	% du cout total	% Total couts de commercia
Couts acquisition bet et engraiss. troupeau	60,000	79.1%		65,000	79.3%		85,000	83.7%	
Commissions pg4	1,688	2.2%	10.6%	875	1.1%	5.2%	1,188	1.2%	7.2%
Couts officiels	3,014	4.0%	19.0%	3,519	4.3%	20.8%	3,701	3.6%	22.3%
Redevances veterin.	663	0.9%	4.2%	669	0.8%	4.0%	663	0.7%	4.0%
Taxes export/marche (Burkina Faso/Mali)	1,788	2.4%	11.3%	1,737	2.1%	10.3%	2,113	2.1%	12.7%
Taxes: Cote d'Ivoire	563	0.7%	3.5%	1,113	1.4%	6.6%	925	0.9%	5.6%
Taxes Quasi-Officiels									
Transport/manutention	9,865	13.0%	62.2%	10,297	12.6%	60.9%	9,491	9.3%	57.1%
Parcage et entretien du betail	525	0.7%	3.3%	825	1.0%	4.9%	1,063	1.0%	6.4%
Taxes informelles (pots-de-vin/extorsion	519	0.7%	3.3%	863	1.1%	5.1%	169	0.2%	1.0%
au Burkina/Mali	19	0.0%	0.1%	613	0.7%	3.6%	75	0.1%	0.5%
au Cote d'Ivoire	500	0.7%	3.2%	250	0.3%	1.5%	94	0.1%	0.6%
Societe de Convoyage									
Cout d'opportunite du capital	250	0.3%	1.6%	542	0.7%	3.2%	708	0.7%	4.3%
Pertes et couts financiers	Pas de pertes			Pas de pertes			Pas de pertes 288	0.3%	1.7%
Couts totaux	75,860	100.0%	100.0%	81,920	100.0%	100.0%	101,608	100.0%	100.0%
Total des couts de commercialisation	15,860			16,920			16,608		
Produit brut de la vente	85,000			95,000			112,500		
Gain net	9,140	12.0%		13,080	16.0%		10,892	10.7%	
Baisse couts de commerc.	3,625			4265			3,813		
% baisse des couts "	19%			20%			19%		
% hausse profit net	387%			130%			386%		

Note: Le profit net en pourcentage est calcule en fonction des couts totaux.
Note: La baisse des couts de commercialisation est egale a la hausse absolue du profit net.

ANNEX VII: ANALYSE DE SENSIBILITE SOMMAIRE
(chiffres en francs CFA)

Origine de l'expedition Pays d'expedition Modes de transport	Segou Mali Camion	Dougaboulou Mali Camion	Pouytenga Burkina Camion	Djibo Burkina Marche/train	Youba Burkina Camion/train	Ouaga Burkina Train
Budget de base						
Total des couts officiels, quasi officiels et informelles	7,597	7,519	10,052	6,656	7,498	8,631
Total couts:transport/manutention	11,586	11,909	21,108	13,490	14,562	13,304
Autres couts de commercialisation	2,004	3,172	3,263	2,976	2,242	3,322
Total des couts de commercial.	21,187	22,600	34,423	23,122	24,302	25,257
Profit net	4,248	6,567	8,077	1,878	5,698	2,243
Scenario 1						
Total des couts officiels, quasi officiels et informelles	4,261	4,179	5,583	3,533	4,382	3,870
Total couts:transport/manutention	11,586	11,909	21,108	13,490	14,562	13,304
Autres couts de commercialisation	2,004	3,172	3,263	2,462	2,242	3,247
Total des couts de commercial.	17,851	19,260	29,954	19,485	21,186	20,421
Profit net	7,584	9,907	12,546	5,515	8,815	7,079
Scen. 1-Variation budget de base						
Baisse des couts de commercial.	3,336	3,340	4,469	3,637	3,116	4,836
% de baisse des couts de commerc.	15.7%	14.8%	13.0%	15.7%	12.8%	19.1%
% de hausse du profit net	78.5%	50.9%	55.3%	193.7%	54.7%	215.6%
Scenario 2						
Total des couts officiels, quasi officiels et informel	4,261	4,179	5,583	3,533	4,382	3,870
Total couts:transport/manutention	8,253	8,475	15,552	9,865	10,297	9,491
Autres couts de commercialisation	2,004	3,171	3,263	2,462	2,241	3,247
Total des couts de commercial.	14,518	15,825	24,398	15,860	16,920	16,608
Profit net	10,917	13,341	18,102	9,140	13,080	10,892
Scen. 2-Variation budget de base						
Baisse des couts de commercial.	6,669	6,775	10,025	7,262	7,382	8,649
% de baisse des couts de commerc.	31.5%	30.0%	29.1%	31.4%	30.4%	34.2%
% de hausse du profit net	157.0%	103.2%	124.1%	386.7%	129.6%	385.6%

a:sommaire

PREVISIONS D'INVESTISSEMENT DANS LE SOUS-SECTEUR DE L'ELEVAGE DANS LE CORRIDOR CENTRAL

1. Des études du sous-secteur de l'élevage financées par la Banque mondiale ont été terminées récemment dans les trois pays du corridor central. Le Tableau A11-1 (joint) résume les politiques et investissements proposés pour le sous-secteur de l'élevage dans chaque pays.

I. Etude du sous-secteur au Mali

2. L'examen du sous-secteur met en relief la stratégie consistant à intervenir par l'intermédiaire d'associations pastorales dans les zones sahéliennes et de groupes mixtes de cultivateurs et d'éleveurs dans les zones de savane. Le projet ODEM a eu un certain succès dans la mobilisation des associations pastorales pour gérer plus efficacement les pâturages et les ressources en eau. La CMDT a été le principal moyen utilisé pour organiser les agriculteurs (en associations villageoises) dans les zones de savane au potentiel plus élevé. Les associations de villages sont organisées autour de la production du coton qui nécessite la traction animale. Les animaux de traite hautement efficaces exigent un complément alimentaire durant les périodes de tension nutritionnelle (fin de la saison sèche et début de la saison humide), ainsi que de bons soins vétérinaires. A titre d'activité secondaire, les animaux de trait sont engraissés pour être vendus et tués après quatre ans de travaux agricoles. La Banque devrait continuer de travailler par l'intermédiaire des associations villageoises dans le sud du Mali en vue d'améliorer la santé et la nutrition du bétail dans les zones de savane, étant donné qu'elle dispose là d'un instrument d'investissement (Mali Sud III). Les cultivateurs et éleveurs du sud du Mali qui ne cultivent pas le coton sont moins susceptibles d'accéder facilement aux services et moyens de production améliorés (spécialement aux aliments agroindustriels produits par HUICOMA) procurés par la CMDT. Pour atteindre les producteurs d'autres cultures que le coton qui pratiquent l'élevage, le Gouvernement malien et la Banque mondiale devront peut-être favoriser l'organisation de nouveaux groupes de producteurs.

3. Les interventions en direction de la production de bétail, surtout par l'intermédiaire de la CMDT, augmenteront l'offre de bovins et de petits ruminants de haute qualité pour l'exportation ou les abattoirs urbains intérieurs. La question centrale est de savoir si les consommateurs maliens et ivoiriens accepteront de payer une prime pour du boeuf et de l'agneau/mouton de qualité supérieure. Les groupes à haut revenu y seront sans doute prêts mais le Mali ne compte qu'un petit nombre de consommateurs dans cette catégorie. Il est probable que les produits de qualité supérieure seront expédiés vers la côte. C'est ce que l'on observe déjà dans le sud du Mali mais aucun chiffre n'est disponible au sujet du nombre de bovins et d'ovins engraissés produits, des prix reçus par les producteurs (qui représentent un ensemble d'agriculteurs cotonniers, de fonctionnaires et de citadins ayant accès aux sous-produits de HUICOMA), des prix d'acquisition et de vente au kilo payés/reçus par les marchands de bétail ni des débouchés commerciaux dans les villes de la côte. Comme rien ne laisse prévoir une augmentation des revenus personnels disponibles dans les villes de

Côte d'Ivoire avant le milieu des années 90, il est vraisemblable que la demande de viande de boeuf et de petits ruminants de qualité supérieure augmentera lentement. Le renforcement de la demande avec le temps pourrait stimuler l'embouche et le finissage durant la saison sèche des animaux de trait (qui ont achevé leur vie de travail) dans le sud du Mali où l'approvisionnement en sous-produits agricoles et agroindustriels devrait augmenter au cours des années 90 suivant les prévisions. Si la disponibilité des aliments augmente alors que la demande de boeuf de qualité supérieure ne progresse que lentement sur les marchés côtiers, les producteurs maliens pourraient réagir en augmentant l'offre d'animaux engraissés. Dès lors que les coûts des aliments diminueraient, les prix à la production pourraient en fait s'abaisser quelque peu sans néanmoins effacer les incitations à l'embouche des animaux.

4. Les investissements de la Caisse centrale dans l'infrastructure de commercialisation du bétail dans la région de Sikasso, où existent peu de marchés organisés, créeront des marchés concurrentiels et transparents. On prévoit couramment que le renforcement de la concurrence fera monter les prix à la production car les producteurs sont supposés être défavorisés dans les marchandages avec les marchands de bétail (c'est-à-dire que l'accès à la formation commerciale est asymétrique). Il est vain, du moins dans le moyen terme (les quatre à cinq prochaines années), de se demander si les conditions du marché de la viande de boeuf et de petits ruminants de qualité supérieure se redresseront suffisamment vite dans les villes du Mali et de Côte d'Ivoire pour permettre aux négociants de payer des prix réels plus élevés. Un tel redressement n'est pas probable, surtout en Côte d'Ivoire, alors que des mesures d'ajustement draconiennes (déflation compétitive) limiteront la croissance dans les quatre à cinq années qui viennent. Aussi a-t-il été conseillé au Gouvernement malien, avec l'aide de la Banque mondiale et de la Caisse centrale, d'aider les agriculteurs à augmenter la production de coton et de céréales qui élèvera l'offre de sous-produits agricoles et agroindustriels et en abaissera le coût avec le temps. Les investissements de renforcement de la productivité agricole sont le meilleur moyen d'élever l'offre d'aliments du bétail qui renforcera la viabilité des entreprises de finissage et abaissera le coût de la viande de qualité supérieure à terme plus lointain. Comme ce scénario sera long à se produire, les consommateurs urbains ivoiriens et maliens à revenu supérieur seront les bénéficiaires les plus probables dans le court terme.

5. Selon l'étude du sous-secteur de l'élevage au Mali, les associations pastorales et de producteurs devraient se procurer des fonds d'origine interne et provenant des projets de développement pour améliorer l'infrastructure des marchés locaux. Une infrastructure améliorée pourrait renforcer marginalement la compétitivité des exportations de bétail maliennes car les animaux bien nourris et bien abreuvés perdraient moins de poids en route. En conséquence, les gains bruts augmenteraient marginalement lors de la vente des troupeaux qui arriveraient en meilleur état sur les marchés côtiers. Aucun chiffre n'existe sur l'ampleur des pertes de poids en cours de transport car le bétail n'est pas vendu au poids. Le CRED de l'Université

du Michigan (voir Staatz, 1979) estime comme suit la perte de poids pour différents modes et itinéraires de transport 1/ :

6. La perte de poids en cours de transport par camion a été estimée à 2,8 % du poids de carcasse par jour, soit 7 % pour un voyage de deux jours et demi d'Abidjan à Koutiala. Cette perte équivalait à 12 kilos de poids de carcasse dans l'expérience faite par l'OMBEVI pour des bovins d'un poids moyen de 338 kilos. A un prix de gros approximatif de 800 francs CFA le kilo (de carcasse) en 1990, la perte serait de 9.600 francs CFA 2/. Les pertes de poids en cours de transport ferroviaire équivaudraient à 14.600 francs CFA sur l'ensemble du trajet Ouagadougou-Abidjan si l'on suppose une perte de poids de 9 % au cours des 55 à 60 heures de transport.

Tableau A11-2 : Comparaison de la perte de poids en cours de transport

Itinéraire	Mode de transport	Perte de poids (%)
Tingrela (frontière malienne)-Abidjan	Marche - camion	1-3
Tingrela-Abidjan	Camion	2-3
Koutiala-Abidjan	Marche - train	5
Koutiala-Abidjan	Camion	7
Ouagadougou-Abidjan	Tain	9

1/ Source : Staatz fonde ces estimations sur le pesage par l'OMBEVI (1977) de 17 bovins expédiés par camion de Niono (Mali) à Abidjan, aux points de départ et d'arrivée (après deux jours et demi de transport). Sept animaux ont été repesés 48 heures après l'arrivée et avaient alors récupéré de leurs pertes d'eau et de matières intestinales. Ils avaient alors subi une perte moyenne de 20 kilos de poids vif. Staatz a supposé que 60 % correspondaient à une perte de viande (et 40 % aux carbohydrates métabolisés du cinquième quart). En conséquence, 12 kilos avaient été perdus en deux jours et demi de camionnage. Les estimations pour le transport ferroviaire reposent sur des chiffres recueillis pour le transport des bovins par le train au Nigéria, sur des trajets de longueur comparable à celle de la ligne Ouagadougou-Abidjan.

2/ Les chevillards achètent le bétail sahélien sur pied sur les marchés de gros d'Abidjan. Le prix de gros était de 396 francs CFA le kilo de poids vif à Abidjan au premier semestre de 1991. En supposant un rapport de conversion (pourcentage de préparation) de 49 % du poids vif au poids de carcasse, le prix de la viande en carcasse s'établirait à 800 francs CFA le kilo. C'est là une approximation grossière qui ne tient pas compte du cinquième quart dont la vente crée des recettes qui assurent en définitive la marge de profit de bien des bouchers d'Afrique de l'Ouest.

7. L'amélioration des installations et services d'alimentation et d'abreuvage sur les marchés du bétail au Sahel n'éliminerait pas la perte de poids en cours de transport mais pourrait néanmoins abaisser marginalement les pertes. Le raccourcissement des temps de transport par camion et par train offre davantage de possibilités de diminuer les pertes de poids et donc d'élever les gains bruts des marchands exportateurs. Néanmoins, la recommandation faite à la suite de l'étude du sous-secteur, tendant à ce que les associations pastoralistes organisent des installations de marchés, les gèrent et investissent dans leur équipement, est valide. Les droits de marché perçus par ces associations peuvent être utilisés directement pour entretenir et améliorer les installations du marché (ou pour fournir d'autres services que les producteurs de bétail souhaitent et peuvent acheter).

8. La privatisation recommandée des services vétérinaires n'abaissera probablement pas les coûts de commercialisation du bétail mais devrait, avec le temps, élever la qualité et la rapidité des services. Les producteurs de bétail des pays sahéliens sont accoutumés à payer les services vétérinaires, bien que ceux-ci soient généralement subventionnés en partie (de Hann et Bekure, 1990). Dans la mesure où les producteurs sont prêts à payer le plein coût des services vétérinaires privés, l'état de santé des animaux commercialisés s'améliorera à la marge, ce qui pourrait abaisser le taux de mortalité au cours du transport vers les marchés côtiers.

II. Etude du sous-secteur au Burkina Faso

9. Les principales recommandations à la suite de l'étude du sous-secteur au Burkina Faso sont les suivantes :

a) Promouvoir les associations de producteurs et de commerçants et en faciliter la création en améliorant l'accès au crédit structuré et aux services d'information commerciale, en fournissant des incitations fiscales et en pénalisant les bouchers du secteur non structuré qui échappent aux contrôles vétérinaires et à la fiscalité.

b) Promouvoir l'insertion de l'activité des bouchers et des marchands de bétail dans le secteur structuré et favoriser l'adoption de normes professionnelles plus strictes dans le sous-secteur afin de protéger les consommateurs urbains (meilleure hygiène des opérations d'abattage), améliorer la qualité du bétail exporté et aider le sous-secteur de l'élevage à se moderniser et à mieux répondre aux exigences de la commercialisation.

10. L'étude du sous-secteur ne recommande aucun investissement supplémentaire dans l'infrastructure de commercialisation du secteur public mais préconise une taxation plus large et plus équitable du sous-secteur de l'élevage. Elle propose en particulier le relèvement des taxes sur l'abattage dans les villes, assorti de pénalités plus fortes en cas d'abattage clandestin (sans surveillance par les services vétérinaires en dehors des abattoirs gérés par l'administration publique).

11. L'étude encourage vivement le renforcement de l'investissement dans les systèmes d'information et les services commerciaux, principalement au profit des planificateurs et décideurs publics et des organismes donateurs.

Elle est muette au sujet des besoins des éleveurs et des agriculteurs en services d'information commerciale améliorés. Elle n'indique rien non plus à propos des moyens de diffusion et d'interprétation de l'information à l'intention des producteurs.

12. L'étude du sous-secteur sous-entend que le progrès de long terme vers un système commercial moderne provoquera la substitution des exportations de viande en carcasse aux exportations d'animaux vivants en direction des marchés côtiers. Cependant, les auteurs reconnaissent que dans le court à moyen terme, les conditions du marché dans les pays côtiers ne favoriseront pas une telle substitution. Aussi se prononcent-ils en faveur de l'encouragement des exportations d'animaux vivants par le biais d'une taxation modérée (c'est-à-dire qui tienne compte du niveau des gains des commerçants sur les marchés côtiers) ainsi que par l'organisation d'associations d'exportateurs. Ces associations feraient pression pour une amélioration de l'infrastructure de commercialisation, des politiques et réglementations favorables, une amélioration des services de transport ferroviaire et routier, un meilleur accès au crédit structuré et davantage de facilités pour le transfert des fonds (de la côte vers l'intérieur).

13. L'étude du sous-secteur ne démontre pas comment les mesures qui viennent d'être indiquées réduiraient les coûts de commercialisation et renforceraient la compétitivité des produits de l'élevage sahélien sur les marchés côtiers. Selon toute vraisemblance, l'intégration de la commercialisation de l'élevage au secteur structuré augmentera les coûts même si les associations d'exportateurs parviennent à obtenir un accès au crédit et font pression pour l'amélioration du régime réglementaire, de l'infrastructure et des services de commercialisation. Les auteurs de l'étude n'indiquent pas comment les associations de commerçants payeraient les services améliorés; il semble plutôt que la constitution des associations soit encouragée pour faire apparaître un meilleur moyen de distribuer les ressources provenant des donateurs. La fourniture de crédit aux commerçants améliorerait le financement du fonds de roulement et augmenterait le volume d'affaires (nombre d'envois à l'exportation par année). L'augmentation du crédit et du volume d'affaires pourrait cependant faire monter les prix d'acquisition du bétail au Sahel et donc nuire à la compétitivité. En outre, l'expérience des programmes de crédit structuré en Afrique de l'Ouest (et dans la plupart du monde en développement) est peu encourageante; le crédit est fongible et les fonds sont affectés aux activités qui procurent le rendement le plus fort (qui, souvent, ne sont pas à celles pour lesquelles le crédit est fourni). La distribution du crédit par l'intermédiaire d'associations de producteurs et de commerçants pourrait peut-être améliorer le ciblage du crédit et réduire le détournement des fonds vers d'autres usages.

III. Etude du sous-secteur en Côte d'Ivoire

14. Le projet de rapport de novembre 1990 a été révisé et soumis sous sa forme définitive à la mi-janvier 1991, puis présenté au Gouvernement à la mi-février. Il proposait que la Banque mondiale, par l'intermédiaire de la FAO/CP, établisse un plan d'action visant généralement à améliorer le sous-secteur de l'élevage traditionnel. Le Gouvernement a exprimé de l'intérêt pour un secteur de l'élevage privé moderne, tourné vers la

commercialisation. Aucun consensus n'existe encore sur des mesures concrètes bien que l'on reconnaisse généralement la nécessité de restructurer les services destinés à l'élevage afin de fournir les services voulus au plus bas coût possible. En revanche, un consensus existe sur l'idée que le Gouvernement doit renoncer à intervenir directement dans la commercialisation du bétail. Un séminaire du personnel de haut niveau des services pour l'élevage et d'un petit nombre de conseillers expatriés s'est tenu à Bouaké durant la semaine du 10 au 14 juin 1991 pour dégager un consensus entre les services publics.

15. L'une des recommandations centrales de l'étude du sous-secteur, l'amélioration de l'information commerciale, pourrait augmenter les gains des producteurs à la marge et abaisser les coûts et les marges de commercialisation. Toutefois, l'étude n'est pas convaincante sur ce point. La concurrence provenant des marchands de bétail installés dans les pays sahéliens discipline les commerçants d'origine sahélienne installés en Côte d'Ivoire. Comme, à l'heure actuelle, la rentabilité des échanges entre le Sahel et la côte est relativement basse, il est peu vraisemblable que les gains du commerce lointain à l'intérieur de la Côte d'Ivoire s'écartent de la norme.

16. L'étude du sous-secteur ne propose pas de poursuivre la distribution de fortes subventions à la SODEPRA déficitaire dont les opérations dans le nord du pays sont en passe d'être privatisées. Les auteurs recommandent la distribution de crédit structuré à des groupes de producteurs qui fourniraient à leur tour du crédit aux producteurs individuels pour qu'ils pratiquent une production semi-intensive. Ceci pourrait exclure les producteurs traditionnels qui appliquent des modes d'exploitation extensive, en pâturage libre, dont les coûts de production sont moindres et dont la demande de sous-produits agroindustriels à valeur élevée est limitée. L'étude du sous-secteur n'indique pas comment la viande rouge produite de manière plus intensive sera commercialisée ni qui aura les moyens de payer les prix plus élevés des produits d'élevage de qualité supérieure. Elle approuve cependant l'augmentation des droits sur la viande non africaine et propose une promotion active des qualités particulières des espèces locales (ovins Djallonké, bovins Ndama) auprès des consommateurs ivoiriens.

17. L'étude du sous-secteur contient peu de recommandations susceptibles d'abaisser les coûts de commercialisation, hormis les améliorations de l'infrastructure physique des marchés. La proposition de construire des abattoirs modernes à Bouaké et Abidjan pourrait cependant élever les coûts de transformation et rendre les produits d'élevage locaux (et sahéliens) moins concurrentiels par rapport aux importations.

TABLEAU A11-1

PROPOSITIONS POUR UNE POLITIQUE DU SOUS-SECTEUR DE L'ELEVAGE ET DES INTERVENTIONS D'INVESTISSEMENT DANS LE SOUS-SECTEUR DANS LE CORRIDOR CENTRAL

TYPE DE POLITIQUE/ INTERVENTION D'INVESTISSEMENT	MALI	BURKINA FASO	COTE D'IVOIRE
Organisation de la commercialisation du bétail	Des associations pastorales dans les zones sahéliennes et des associations de producteurs dans les zones de savane organiseront et géreront des marchés périodiques du bétail là où il n'en existe pas.	Des groupes de producteurs devraient coordonner la commercialisation et y participer plus activement. L'étude mentionne la réussite d'une entreprise privée de Bobo qui produit et commercialise des bovins destinés au marché intérieur urbain et au marché ivoirien. L'étude recommande un appui financier aux entreprises de ce type.	L'organisation du circuit de commercialisation du bétail doit être rationalisée et modernisée. L'existence d'associations de producteurs plus fortes améliorera l'organisation du rassemblement des troupeaux. Le Gouvernement devrait se désengager des activités de commercialisation.
Investissement dans l'infrastructure de commercialisation du bétail	Les associations devraient se procurer des fonds pour investir dans une infrastructure de marché modeste (parcs à animaux, abreuvoirs) ou rechercher le cas échéant des financements pour leurs projets (ODEM, par exemple). Le projet financé par la Caisse centrale dans la région de Sikasso appuira le développement des installations de marchés.	Aucun investissement d'infrastructure supplémentaire n'est recommandé. Grâce à l'intégration au secteur structuré des opérations de commercialisation de la viande à Ouaga et Bobo, assortie de la répression de l'abattage clandestin hors du secteur structuré, l'abattage urbain devrait passer nécessairement par les abattoirs gérés par les services publics. Ces établissements fonctionneraient à un niveau d'utilisation plus élevé qu'auparavant (donc sans pertes financières).	L'étude recommande un surcroît d'investissement dans les marchés de destination et la fourniture d'eau et d'aliments appropriés. Elle propose un "plan national viande" qui définira les types et l'emplacement des abattoirs modernisés. Elle propose la construction d'abattoirs modernes à Bouaké et Abidjan (entrepôts frigorifiques, chaînes de transformation spécialisées), gérés par le secteur privé.
Information sur la commercialisation du bétail et de la viande	Pas de recommandations concrètes. Le programme DIAPER rassemble des données sur les prix du bétail et des céréales dans les zones à déficit céréalier. L'OMBEVI est chargé de synthétiser, analyser et diffuser les statistiques du sous-secteur de l'élevage mais il est décrit comme un organisme "moribond". L'étude recommande l'intégration de l'OMBEVI à la Direction nationale de l'élevage.	L'étude déplore l'insuffisance de l'information disponible sur les prix du bétail, les courants d'échange et les marges commerciales. Elle propose la création d'une cellule statistique au Secrétariat d'Etat à l'élevage (SEEL) qui rassemblerait et analyserait des statistiques minimales mais essentielles sur le nombre des animaux, l'abattage, l'activité des marchés, les courants d'échange et les prix nationaux et internationaux. Le rôle essentiel de la cellule serait d'obtenir des données déjà rassemblées par divers organismes et de fournir des analyses capables d'orienter les grands choix. L'étude propose que les données primaires soient rassemblées sur les principaux marchés et dans les grands abattoirs. Elle propose enfin des études spéciales sur la commercialisation de la viande et du lait dans les villes.	Le commerce du bétail entre les pays sahéliens et la Côte d'Ivoire est la principale source d'approvisionnement des grands marchés. La cohésion ethnique dans les activités commerciales rend l'entrée difficile pour les Ivoiriens et peut être contraire aux intérêts des producteurs. L'étude propose d'améliorer la transparence du marché en fournissant des renseignements sur les prix et les approvisionnements. Elle n'indique pas clairement si sa préférence va à l'exercice de cette fonction par un organisme existant (SODEPRA, par exemple) ou par un organisme nouveau.
Taxation du sous-secteur de l'élevage	Soutenir les actions en cours pour rationaliser les procédures de commercialisation à l'exportation (guichet unique) et réduire l'incidence de la fiscalité des exportations. Rationaliser les taxes et droits qui pèsent sur la commercialisation intérieure. Encourager les associations pastorales et associations de producteurs à taxer leurs propres membres pour financer les améliorations des installations de marchés.	L'étude juge très favorable l'abaissement, en juin 1990, des fortes taxes à l'exportation (de 17 % à 5,565 % des valeurs marchandes) alors que les marges étaient comprimées dans le commerce de longue distance. Les taxes par tête de bétail ont été supprimées aussi en 1987. L'étude recommande une répartition plus équitable de la charge fiscale sur le sous-secteur de l'élevage (aux différents stades du circuit de commercialisation). Elle préconise des procédures d'exportation simplifiées, une taxation à l'exportation modérée, l'application de taxes plus fortes pour l'abattage urbain et des droits d'importation plus lourds sur les produits laitiers et le poisson congelé. Elle recommande l'imposition régionale d'un prélèvement variable sur les importations de viande rouge et de volailles provenant de source non africaine.	L'étude est favorable à une taxe variable sur la viande rouge et les volailles non africaines. Un système de taxe variable a été proposé dans le rapport de la SEDES (1988) et mis en vigueur finalement en janvier 1991.
Organisation des services pour l'élevage	L'étude propose que les associations pastorales et les associations de producteurs prennent davantage d'initiatives dans la gestion des pâtis et la commercialisation. Les services vétérinaires devraient être privatisés et les producteurs devraient payer le plein coût de la fourniture des services. Il faudrait établir des formules de vulgarisation au sujet de la production animale qui optimisent l'utilisation des ressources limitées d'aliments du bétail dans le cadre de systèmes d'exploitation mixte de plus en plus intensifiés.	Le SEEL doit orienter résolument : a) l'organisation et l'enregistrement des agents commerciaux du secteur formel; b) rassembler, analyser et diffuser en direction des agents privés et des agents de vulgarisation l'information commerciale sur le sous-secteur de l'élevage; c) promouvoir la formation d'associations compétentes des agents de commercialisation dans le secteur structuré. L'étude propose un régime fiscal préférentiel et un meilleur accès au crédit structuré pour les associations du secteur structuré.	Le Gouvernement doit et désire favoriser l'apparition d'un sous-secteur de l'élevage moderne, bien organisé et orienté vers la commercialisation. L'étude propose d'améliorer l'information commerciale pour augmenter la transparence du marché et de promouvoir des produits d'élevage propres à la Côte d'Ivoire (boeuf Ndama, mouton Djallonké) pour faire mieux connaître les produits ivoiriens au consommateur. Elle propose de restructurer les organismes publics qui fournissent des services au sous-secteur de l'élevage en définissant précisément leurs rôles et en renforçant leur gestion financière et des ressources humaines.

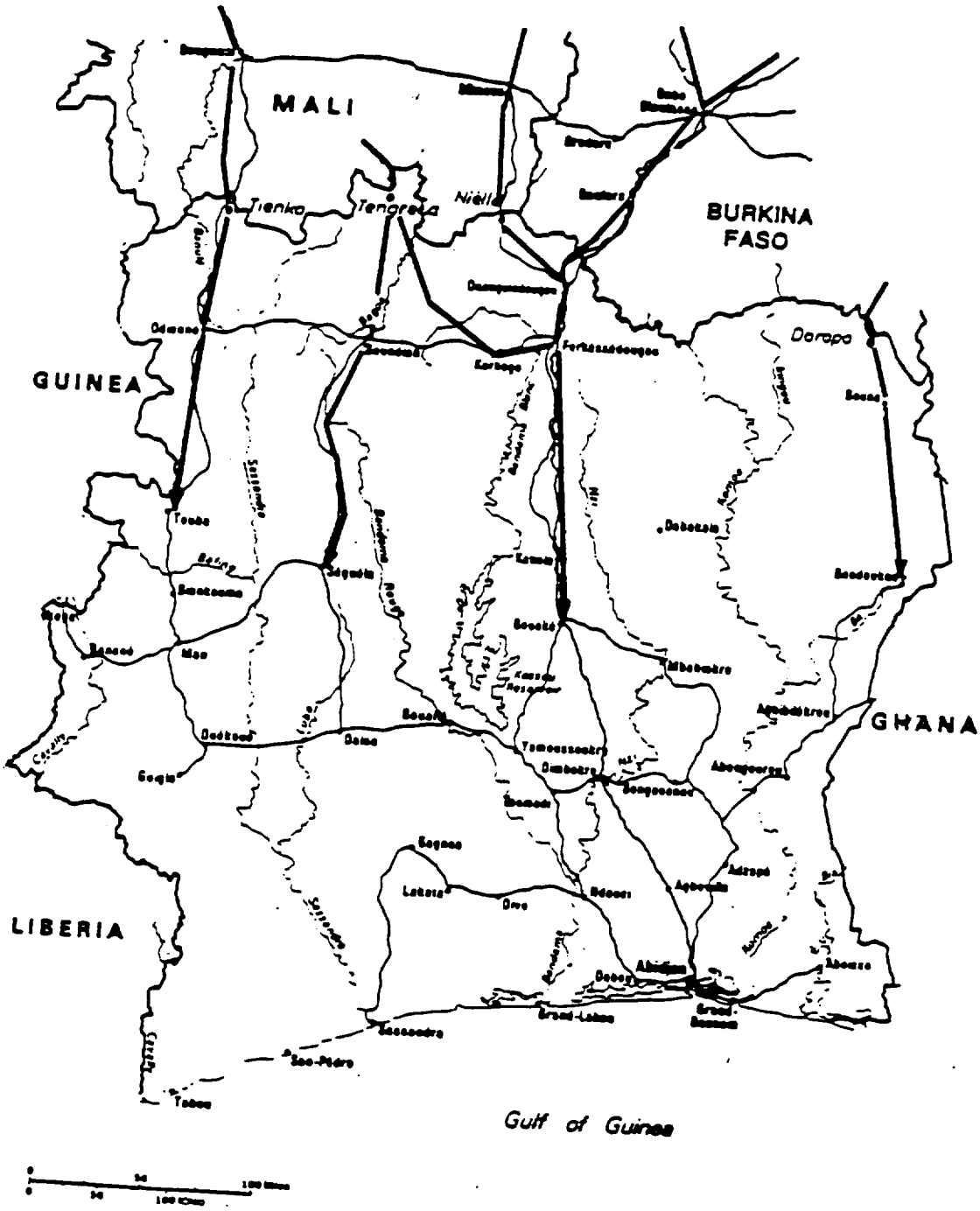
BEST AVAILABLE COPY

Encouragement à la production de bétail	L'étude reconnaît qu'il importe d'améliorer la gestion des terres de pâturage par l'intermédiaire d'associations pastorales disciplinées dans les zones sahéliennes mais que le potentiel de plus forte productivité se situe dans les zones de savane. L'action des pouvoirs publics et des donateurs, particulièrement au sujet de la nutrition animale, devrait se concentrer sur les régions où la production intensifiée de bétail suit l'intensification de la production agricole. L'étude propose la fourniture de crédit aux entreprises d'embouche	Les pouvoirs publics devraient soutenir les producteurs de bétail qui se sont organisés en groupements villageois d'éleveurs à partir d'un ensemble déterminé de besoins (gestion des pâtis, achat de facteurs de production, par exemple). Les entrepreneurs du secteur privé qui engraissent le bétail devraient être soutenus au moyen d'un accès préférentiel au crédit structuré.	L'étude recommande d'appuyer les groupes de producteurs et les entreprises privées tournées vers la commercialisation, spécialement celles qui produisent et vendent des "marques" ivoiriennes comme le boeuf Ndama et le mouton Djallonké. Elle relève que le moyen le plus efficace d'améliorer la compétitivité de la production ivoirienne est d'augmenter la productivité des systèmes de production traditionnelle. L'Etat devrait se désengager des activités de production. La production de porc et de l'élevage d'ovins locaux, à cycle court, sont spécialement prometteurs.
Organisation des services vétérinaires	L'étude encourage le Gouvernement à se retirer de Pharmacie vétérinaire du Mali et à permettre aux entreprises privées de fournir les services et produits vétérinaires en régime de concurrence. Il faudrait encourager les cliniques vétérinaires privées et l'emploi de personnel paravétérinaire par les associations pastorales. La fourniture de services sanitaires subventionnés au profit de l'élevage par l'intermédiaire d'organisme public (ODEM, CMDT) élimine les incitations à la création de cliniques vétérinaires privées. Les projets devraient pratiquer la pleine répercussion des coûts des services vétérinaires qu'ils fournissent.	Les services vétérinaires privés qui apparaissent devraient être encouragés à travailler en association étroite avec les groupes de producteurs. L'Office national d'approvisionnement et de distribution des intrants zootechniques et vétérinaires (ONAVET) est le principal importateur et distributeur en gros de produits vétérinaires.	La SODEPRA fournit aux producteurs du Nord des services vétérinaires en deçà du coût total. Cette situation ne peut durer, étant donné les déficits de fonctionnement de la SODEPRA. L'étude recommande en général de rationaliser la structure des organismes publics et de leurs services suivant les contraintes des finances publiques. Elle propose des campagnes de vaccination nationales gratuites et systématiques.
Crédit structuré au sous-secteur de l'élevage	Un crédit structuré devrait être offert aux exploitants mixtes des zones de savane pour l'embouche du bétail, l'élevage laitier et la production de volailles. Le projet pour l'élevage d'USAID a fourni du crédit pour l'embouche des bovins et ovins. Bien que le programme de crédit de l'AID ait échoué, le projet a néanmoins stimulé les entreprises d'embouche. Il semble se produire une évolution spontanée des producteurs dans le sens souhaité.	La plupart du crédit structuré fourni durant les années 80 est allé à la traction animale. L'étude voit dans l'amélioration de l'accès au crédit une incitation susceptible de promouvoir l'apparition d'associations responsables des marchands de bétail du secteur structuré. Des moyens de crédit devraient être également mis à la disposition des groupes de producteurs soigneusement ciblés.	Le crédit structuré s'est tari depuis 1986, dernière année où les producteurs de bétail ont pu obtenir des prêts de la BNDA. Soixante-quinze pour cent du volume des prêts n'ont pas été remboursés. La SODEPRA reçoit des montants considérables de crédit et de subventions. L'étude propose que les groupes de producteurs servent d'intermédiaire pour faire parvenir le crédit aux producteurs.

BEST AVAILABLE COPY

CARTE

ITINERAIRES DES IMPORTATIONS DE BETAIL EN COTE D'IVOIRE



BIBLIOGRAPHIE

Agence des Etats Unis pour le développement international, Bureau for Africa, Office of Technical Resources, Agriculture and Natural Resources Division (AFR/TR/ANR), A Strategic Framework for Promoting Agricultural Marketing and Agribusiness Development in Sub-Saharan Africa. Publication Series No. 91-1, janvier 1991.

Agence pour le développement international, Bureau for Program and Policy Coordination, Center for Development Information and Evaluation, The A.I.D. Economic Policy Reform Program in Mali, A.I.D. Impact Evaluation Report No. 74, mars 1990.

Ariza-Nino, Edgar J., Larry Herman, Marty Makinen, Charles Steedman, Livestock and Meat Marketing in West Africa; Volume I: Synthesis; Upper Volta, Center for Research on Economic Development, Université du Michigan, Ann Arbor, 1980.

Associates for International Resources and Development, An Economic Appraisal of the Impact of Government Policies on Rangeland Livestock Systems of North Africa and the Middle East, the Regional Rangeland Management Project, Cambridge, 1990.

Banque mondiale, "Agricultural Sector Adjustment/Investment Project", Rapport No P-5324-MLI, Washington, D.C., 1990.

Banque mondiale, "Mémorandum économique sur le Burkina Faso - Volume I : Rapport principal", Rapport No 7594-BUR, Washington, D.C., 1989.

Banque mondiale, "Corridors de transport en Afrique sahélienne, le cas du Burkina Faso", Bureau régional Afrique, Département technique, Division Infrastructure, Rapport No 8813-BUR, juin 1990.

Banque mondiale, "Corridors de transport en Afrique sahélienne, le cas du Niger", Bureau régional Afrique, Département technique, Division Infrastructure, Rapport No 8814-NIR.

Banque mondiale, "Côte d'Ivoire - Examen des dépenses publiques", (document confidentiel), Département de l'Afrique occidentale et centrale, Division Opérations, Rapport No 8748-IVC, Washington, D.C., 1990.

Banque mondiale, "The Côte d'Ivoire in Transition: From Structural Adjustment to Self-Sustained Growth, Volume 1: The Summary Report", Région Afrique de l'Ouest, Rapport No 6051-IVC, Washington, D.C., 1987.

Banque mondiale, "Mali Livestock Subsector Review", Opérations Agriculture, Département du Sahel, Rapport No 9075-MLI, Washington, D.C., 1990.

Banque mondiale, "Regional Project, Sahel Transport Corridors: The Case of Mali", Rapport No 7670-MLI, Washington, D.C., 1989.

Banque mondiale, "République de Côte d'Ivoire : Revue du secteur de l'élevage", Section agricole, Département de l'Afrique occidentale et centrale, janvier 1991.

Banque mondiale, "Republic of Mali: Structural Adjustment Credit (SAL I)", Rapport No P-5318-MLI, Washington, D.C., 1990.

Banque mondiale, "Sahel Divisional Strategy Review", Rapport No 9389-AFR, Washington, D.C., 1991.

Banque mondiale, "Sahel Transport Corridors: The Case of Mali", Département technique de l'Afrique, Washington, D.C., 1989.

Banque mondiale/IMF, "Burkina Faso: Policy Framework Paper", Washington, D.C., 1990.

Burkina Faso, Ministère de l'agriculture et de l'élevage, Secrétariat d'Etat à l'élevage, "Etude prospective du sous-secteur élevage au Burkina Faso, rapport de synthèse", (version provisoire), IEMVT-CIRAD/SFC SEDES-CEGOS, avril 1991.

Carapetis, S., H.L. Beenhakker, and J.D.F. Howe, The Supply and Quality of Rural Transport Services in Developing Countries: A Comparative Overview, Banque mondiale, document de travail interne, No 654, Washington, D.C., 1984.

Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest, "Traité instituant la Communauté économique de l'Afrique de l'Ouest et protocoles annexes", mai 1988, Ouagadougou (Burkina Faso).

Conseil de l'entente, Communauté économique du bétail et de la viande, "Vingt-neuvième réunion du Conseil des ministres", Ouagadougou, mars 1991.

Côte d'Ivoire, Ministère de la production animale, Etude d'un système de protection du marché de la viande et d'un fonds de développement de l'élevage ivoirien, Direction et contrôle des grands travaux et Commission des Communautés européennes, SEDES (Société d'études pour le développement économique et social), Paris, 1988.

Côte d'Ivoire, Ministère de la production animale et Commission des Communautés européennes, Etude d'un système de protection du marché de la viande et d'un fonds de développement de l'élevage ivoirien : rapport annexe - cadre juridique, Direction et contrôle des grands travaux & Cabinet Klein et associés, Paris, 1989.

Côte d'Ivoire, République de, Ministère de la production animale et Direction et contrôle des grands travaux, Etude de l'utilisation rationnelle des sous-produits agro-industriels par l'élevage et l'aquaculture, SEDES (Société d'études pour le développement économique et social) et IEMVT (Institut d'élevage et de médecine vétérinaire des pays tropicaux), Paris, 1989.

Côte d'Ivoire, Ministère de la production animale, "Le secteur de l'élevage et son environnement en Côte d'Ivoire en 1988-89", 1989.

Côte d'Ivoire, Ministère de l'agriculture et des ressources animales, SODEPRA-NORD, Rapport annuel d'activités des postes d'entrée, 1990.

Cowell, Frank A. Cheating the Government: The Economics of Evasion, Cambridge, (Mass.) 1990.

de Haan, Cornelius, "Developments in Animal Technology", projet de document de la Banque mondiale soumis au Onzième congrès de l'agriculture de la Banque mondiale : Problèmes de l'agriculture dans les années 90, 9 au 11 janvier 1991, Washington, D.C.

de Haan, Cornelius, and Solomon Bekure, Animal Health Services in Sub-Saharan Africa: Initial Experiences with Alternative Approaches, Document technique No 134, Banque mondiale, Washington, D.C., 1991.

de Lattre, Anne, "La relance de l'intégration régionale : le cas des céréales et des produits de l'élevage", communication préparée pour la Conférence des ministres de l'agriculture d'Afrique de l'Ouest et du Centre, Dakar, 18 au 20 mars 1991.

Delgado, Christopher, and John Staatz, Livestock and Meat Marketing in West Africa: Volume III: Ivory Coast and Mali, Center for Research on Economic Development, Université du Michigan, Ann Arbor, 1980.

Direction commerciale, Régie Abidjan-Niger, "Etude de faisabilité d'un train complet de bétail", 29 décembre 1987.

FMI, Mali : Facilité d'ajustement structurel: document-cadre de politique économique et financière à moyen terme (1990-92), Washington, D.C., 1989.

Francis, L. Reynolds, J.O. Ekwuruke, and S.O. Adediran, Cattle Holdings in the Derived Savannah Region of Southwest Nigeria, International Livestock Centre for Africa (ILCA), Humid Zone Programme, Ibadan (Nigéria) 1989.

Gallagher, Mark, Growth, Rent-Seeking and the State, Boulder (à paraître en 1991)

Grootaert, Christiaan and Ravi Kanbur, Policy-Oriented Analysis of Poverty and the Social Dimensions of Structural Adjustment, a Methodology and Proposed Application to Côte d'Ivoire, 1985-88, série de documents de travail de la Banque mondiale sur les aspects sociaux de l'ajustement en Afrique subsaharienne, analyse de politique, Banque mondiale, Washington, D.C., 1990.

Heggie, Ian G., Designing Major Policy Reform: Lessons from the Transport Sector, Document de discussion No 115 de la Banque mondiale, Washington, D.C. 1991.

Herman, Larry, The Livestock and Meat Marketing System in Upper Volta: An Evaluation of Economic Efficiency, Université du Michigan, Center for Research on Economic Development, Ann Arbor, 1983.

Herman, Larry and Marty Makinen, Livestock and Meat Production, Marketing and Exports in Upper Volta, Center for Research on Economic Development, Université du Michigan, Ann Arbor, 1980.

Kanbur, Ravi, Poverty and the Social Dimensions of Structural Adjustment in Côte d'Ivoire, série de documents de travail de la Banque mondiale sur les aspects sociaux de l'ajustement en Afrique subsaharienne, analyse de politique, Washington, D.C., 1990.

Klitgaard, Robert, Controlling Corruption, Berkeley, 1988.

Kouassi, Bernard Y., Urban Consumption of Beef in the Ivory Coast, document de discussion No 109, Center for Research on Economic Development, Université du Michigan, Ann Arbor, 1984.

Kulibaba, Nicolas P., «The Economic and Social Basis of Sahelian Pastoralism», manuscrit non publié, 1990.

Kulibaba, Nicolas, and John Holtzman, Livestock Marketing and Trade in the Mali/Burkina Faso/Côte d'Ivoire Corridor, the Agricultural Marketing Improvement Strategies Project, U.S. Agency for International Development, Washington, D.C., 1990.

Metametrics Inc., Rapport d'évaluation du programme de départ volontaire des fonctionnaires à la retraite anticipée, soumis à USAID/Mali, avril 1988.

République du Mali, Ministère de l'environnement et de l'élevage, «Etude de formulation du PASA II - Elevage : Rapport de synthèse», mars 1991.

République du Mali, Ministère de l'environnement et de l'élevage, «Etude de formulation du PASA II - Elevage : Intensification et diversification des productions animales», mars 1991.

République du Mali, Ministère de l'environnement et de l'élevage, «Etude de formulation du PASA II - Elevage : Aménagements pastoraux et gestion des pâturages», mars 1991.

République du Mali, Ministère de l'environnement et de l'élevage, «Etude de formulation du PASA II - Elevage : Relance et modernisation de la commercialisation», mars 1991.

Reymond, Didier, «Mali : Evaluation du fonctionnement du guichet unique du commerce extérieur», 1990.

Sahn, David E., Malnutrition in Côte d'Ivoire, Prevalence and Determinants, Banque mondiale, aspects sociaux de l'ajustement en Afrique subsaharienne, document de travail No 4, analyse de politique, Washington, D.C., 1990.

Sarassoro, Fidèle, «Mali Cattle Exports to Côte d'Ivoire», REDSO/WCA, étude rédigée pour USAID/Mali, 1990.

Sarassoro, Fidèle, «Small Ruminant Marketing in Mali» (projet). AID, REDSO/WCA, Abidjan, 1991.

Shalizi, Zmarak and Lyn Squire, Tax Policy in Sub-Saharan Africa, Banque mondiale, Policy and Research Series No. 2, Washington, D.C., 1988.

Skaarup Oil Corporation, «Revision of the System for Pricing and Taxation of Petroleum Products, Republic of Mali», Ottawa (Ontario) 1990.

Staatz, John, Meat supply in Ivory Coast, 1965-1985, Center for Research on Economic Development, Université du Michigan, Ann Arbor, 1980.

Steeds, David, «AFSAG Divisional Strategy Paper», Banque mondiale, Washington, D.C., mars 1989.

Thomas, Vinod, Kazi Matin, and John Nash, Lessons in Trade Policy Reform, Banque mondiale, Policy and Research Paper No. 10, Washington, D.C. (non daté).

Timbo, Dr. Gagny and Hubert Ouedraogo, Etude sur la problématique de la transhumance dans les pays du CILSS, Comité permanent inter-Etats de lutte contre la sécheresse au Sahel, mars 1990.