THE MITCHEL GROUP (TMG)

ETUDE SUR LE CONTROLE DES RECENTS CHANGEMENTS DE PRIX ENTRE LES MARCHES DE BETAIL DU SAHEL ET DE LA COTE OUEST AFRICAINE

CONSULTANT : N'GUESSAN N'Guessan
Economiste en Transport et Commerce International

SOMMAIRE

INTRODUCTION ……..……..……..1
RÉSUMÉ ANALYTIQUE ……..…..……..……2
LISTE DES ABRÉVIATIONS……..…….3
LISTE DES TABLEAUX……..……..……..…..4

I/ GENERALITES ……..……..……..5
A/ Aperçu sur la situation du bétail dans la zone concernée ……5
1/ La géographie des échanges ……..5
a/ Production et exploitation ……..……...…5
b/ Infrastructures et transports……..……5
2/ La politique de commerce extérieur en vigueur en matière de bétail et de viande dans les pays concernés ……6
a/ Au plan institutionnel ……..……..6
b/ Au niveau technique sous régional ……..6
c/ Au niveau des Bailleurs de Fonds ……..……...6
d/ Au niveau des Etats ……..7
3/ La problématique du transport de bétail ……..……8
a/ Le convoyage à pied par le berger ……8
b/ Le transport par les véhicules routiers ……...…… ….9
c/ Le transport par chemin de fer ……9
4/ Les paradoxes du système de commercialisation et d'exportation du bétail …….9
a/ du désintérêt des pays producteurs de bétail, des bailleurs de fonds pour les marchés terminaux de bétail ……...9
b/ déséquilibre des prix de la viande de bovin et de petits ruminants sur les marchés.. 10
c/ in-exploitation du chemin de fer Ouagadougou / Kaya ……..10
d/ le système d'information sur le marché de bétail ……...10
5/ Les évènements majeurs qui ont influencé les conditions d'exportation du bétail …….10
a/ La dévaluation du franc CFA ……..…10
b/ Le phénomène de la vache folle ……12
c/ La libéralisation du secteur des transports routiers ……....12
d/ L'application du tarif extérieur commun de l'UEMOA au 1er Janvier 2000 …….13

B/ La situation de la filière bétail/ viande ……. …14
1/ Présentation générale ……...……14

a/ Le circuit de commercialisation en relais ……...14
b/ Le circuit de commercialisation en réseau……..…14
c/ Le circuit des outsiders……14
2/ Spécificité de la filière par pays ……..…….15

II/ ANALYSE – BILAN DE LA COMMERCIALISATION DU BETAIL ENTRE LES FERMES DES SAHEL ET LES MARCHES OUEST AFRICAINS DE VENTE EN GROS……20

A/ Les statistiques de commercialisation du bétail…….20
1/ Statistique d'exportation du bétail de 1993 à 1999……..…21
2/ Montant reçu par les fermiers par tête de bétail……...24
a/ Prix d'achat du bétail sur les marchés de Ouagadougou, Pouytenga et Djibo au Burkina Faso…….25
b/ Prix d'achat en bétail sur les marchés de Ségou et Dougadougou au Mali……25
c/ Structure de coût…….26
3/ Prix payé sur les bouchers par tête de bétail sur le marché de gros de Côte d'Ivoire…...…26

B/ Données sur les coûts de commercialisation du bétail et les raisons des mutations intervenues entre les grandes fermes du Sahel et le marché de gros de Côte d'Ivoire……27

1/ Les coûts de transaction par camion : cas de Ouagadougou et Ségou sur Abidjan……28
2/ Les récents changements et leur impact sur le prix du bétail entre le Burkina Faso, le Mali et la Côte d'Ivoire……30
a/ au niveau du transport……30
b/ au niveau du déficit de communication et d'information……..…31
c/ au niveau du contrôle administratif……...31
3/ Autres aspects favorables au changement……..…….32

III/ PROPOSITIONS ET RECOMMANDATION……33
A/ Les solutions proposées……34
1/ au niveau institutionnel……...….34
2/ au niveau des infrastructures et équipements……..34
3/ Organisation de la commercialisation…….……34
4/ L'organisation du transport……..…34
5/ Le contrôle du système de commercialisation du bétail /viande…….35

B/ Recommandations…….35

CONCLUSION……..……..….36

BIBLIOGRAPHIE……...……37

ANNEXES……..…….39

INTRODUCTION

La présente étude a pour objet «le contrôle des récents changements de prix entre les marchés du Sahel et de la Côte Ouest Africaine ».

Elle est réalisée dans le cadre du Programme Régional du Sahel (SRP), sous l'égide de THE MITCHELL GROUP, Inc et avec le concours financier l'USAID.

Selon les composantes des Termes De Référence en annexe, il s'agit en fait, de faire un bilan critique de la situation sur le commerce du bétail et de la viande de 1993 à 1999 entre le Mali, le Burkina Faso, le Niger, pays producteurs de bétail d'une part ; et la Côte d'Ivoire, le Togo et le Ghana, pays de destination dudit bétail (bovins et petits ruminants) de l'autre.

En d'autres termes, il s'agit d'analyser la filière du fermier au consommateur en mettant l'accent sur les aspects relatifs à la formation des prix et des coûts de transaction du bétail.

Le but poursuivi par le SRP est la recherche d'une réduction substantielle des coûts de transaction en vue d'optimiser le prix du bovin, du petit ruminant sur les marchés, mais aussi et surtout le prix de détail du kg de viande au profit des consommateurs.

Pour y parvenir, il faudra s'armer de courage et «**prendre le taureau par les cornes**», car la filière est gangrenée par l'esprit de lucre, la spéculation qu'entretiennent les intermédiaires.

Leur rôle s'intensifie par défaut, car les infrastructures et les équipements, le respect des règles et mécanismes de commercialisation sont déficients.

Comment remédier à cette situation dont l'impact sur les prix et les coûts est indéniable ? Comment améliorer le système ?

C'est ce à quoi la présente étude va essayer de répondre à trois niveaux à savoir :

- La présentation du problème ;
- L'analyse bilan
- Les propositions et recommandations

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La crise de la vache folle en Europe en 1996 en permettant aux pays membres du CILSS d'interdire l'importation de la viande, a favorisé le développement du marché de bétail dans la sous région.

La dévaluation du franc CFA en janvier 1994, cet autre événement qui l'a précédé deux ans plutôt en avait crée un boom économique de la filière avec comme corollaires les effets pervers des surcoûts dus à des intermédiaires, spéculateurs, qui ont contribué à renchérir les prix et les coûts de transaction à leur profit.

Depuis deux ans (1998), la situation se stabilise sans pour autant que les producteurs, éleveurs, les marchands et les bouchers ne désespèrent.

Cela s'explique par le fait que les organismes de soutien à la sécurité agro-alimentaire continuent à apporter leur assistance à la filière du bétail et de la viande.

Au niveau de la production, l'encadrement technique et administratif apporte des résultats probants ; et de plus en plus le paysan éleveur et le fermier moderne peuvent participer à la commercialisation du bétail jusqu'au marché de destination.

Au niveau de la commercialisation, les coûts de transaction dont les composantes sont pour la plupart informelles, renchérissent hélas les prix des bovins et des petits ruminants vers les principaux marchés de prédilection que sont la Côte d'Ivoire, le Togo et le Ghana.

En fait, pour mieux vendre et pour acheter moins cher, chaque pays en amont ou en aval de la filière cherche vainement à réduire les coûts de transaction. Mais le camionnage routier, support essentiel de mise en marché du bétail demeure démesurément cher à cause des prélèvements administratifs des agents P.D.G. (Police, Douane, Gendarmerie).

Manque de volonté politique des Etats concernés pourtant regroupés au sein d'institutions économiques comme l'UEMOA et la CEDEAO ou simplement complicité avec les P.D.G.

Pourquoi un problème tant décrié depuis la mise en œuvre des conventions TIE et TRIE en 1984, ne trouve-t-il pas de solution ?

D'aucuns pensent que l'absence d'infrastructures modernes (parc à bétail, abattoir), des équipements adaptés (bétaillères, bascules) sont à l'origine de la situation qui prévaut ; car il faut le reconnaître les infrastructures et les équipements existants sont dépassés pour répondre à une gestion moderne de l'activité.

D'autres au contraire estiment que c'est le traitement fondamentalement informel, lié à l'analphabétisme des principaux intervenants qui en est la cause.

Certains sont convaincus que la création de marchés frontaliers résoudrait en grande partie les problèmes décriés de la filière.

En fait chacun sait pertinemment que c'est la recherche des solutions à tous les problèmes qui va fluidifier et rendre compétitive la filière.

Avec l'instauration du Tarif Extérieur Commun, il faut espérer que les problèmes noués à la frontière vont être desserrés de telle sorte que sur chaque corridor :

- Seul trois contrôles administratifs soient autorisés, départ, frontière, arrivée ;
- Un seul document de support de contrôle et de confection statistique doit être de vigueur ;
- Une réelle bourse de fret doit être mise en place avec un support d'informations en réseau ; et animé par les SIM bétail.

Mieux :

- la réalisation d'infrastructures propres à la commercialisation du bétail voient le jour dans un avenir proche ;
- Un système de contrôle neutre des intervenants par rapport aux règles, mécanisme et usage dûment autorisé soit mise en œuvre, en l'occurrence l'Observatoire des pratiques anormales sur le Franchissement des frontières ;
- Enfin une formation des intervenants de la filière dans les aspects de marketing pourrait améliorer certains comportements anti-commerciaux observés.

La réalisation de ces actions nécessitera forcément le soutien de tous, notamment une volonté politique des Etats concernés avant toute assistance financière des Bailleurs de Fonds.

C'est à ce prix, que le prix du bétail et de la viande ainsi que les coûts de transaction pourront répondre à l'offre et à la demande sur le marché du bétail et de la viande entre le Burkina Faso, le Mali, le Niger et les pays côtiers de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

SIM/ bétail : Système d'information sur les marchés à bétail

UEMOA : Union Economique Ouest Africaine

CEDEAO : Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest

CILSS : Comité permanent Inter-Etats de Lutte Contre la Sécheresse dans le Sahel

CMA/OC : Conférence des Ministres de l'Agriculture de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

CEBV : Communauté Economique du Bétail et de la viande

FODEL : Fonds de Développement à l'Elevage

PDG : Police, Douane, Gendarmerie

TMG : The Mitchel Group

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : cours des bovins sur le marché du Burkina Faso au Mali, Niger, Togo, Côte d'Ivoire, 1997

Tableau 1 bis : cours des petits ruminants sur le marché du Burkina Faso au Mali, Niger, Togo, Côte d'Ivoire, 1997

Tableau 2 : Prix du bétail de la viande sur les capitales du Burkina Faso, Mali, Niger, Côte d'Ivoire, Togo et du Ghana, 1998

Tableau 2 bis : Prix du bétail de la viande sur les capitales du Burkina Faso, Mali, Niger, Côte d'Ivoire, Togo et du Ghana, 1997

Tableau 3 : Données sur le bétail relatives à la dévaluation du F.CFA au Mali

Tableau 4 : Statistique de transport du bétail par SITARAIL

Tableau 5 : Exportation du bétail en Côte d'Ivoire au Togo, Ghana

Tableau 6 : Exportation du bétail au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, Togo, Ghana

Tableau 7 : Exportation du bétail au Niger, en Côte d'Ivoire, Togo, Ghana

Tableau 8 : Exportation du bétail au Malienne, en Côte d'Ivoire, au Togo et au Ghana

Tableau 9 : Prix d'achat du bétail sur les marchés au Burkina Faso, au Pouytenga, Djibo

Tableau 10 : Prix d'achat du bétail sur les marchés de Ségou et Dougadougou au Mali

Tableau 11 : Structure des coûts de production du bétail (bovin) au Mali, et détermination du prix de vente

Tableau 12 : Prix moyen de bétail sur le marché de Port-bouët

Tableau 13 : Résultats d'analyse coût de transaction bétail 1999

Annexes :

Plan d'action sur le convoyage

Exemple des circuits de commercialisation reposant sur une organisation en réseau

Exemple des circuits de commercialisation reposant sur une organisation en relais

Destination de la demande sur le marché

Evolution des statistiques et des exportations

I/ GENERALITES

Avant d'aborder les domaines précis contenus dans les termes de référence de l'étude dont l'objet est relatif aux récents changements de prix entre les marchés du Sahel et la Côte Ouest - Africaine, il s'avère utile pour le commun des personnes intéressées par la question de commercialisation du bétail ; de faire un rappel succinct de la situation qui prévaut au plan politique, institutionnel, administratif, organisationnel, opérationnel, et commercial.

Situation qui a une influence certaine sur les modifications de prix d'achat et de vente du bétail, les coûts de transactions et le prix de bétail sur les marchés de consommation.

On distingue dans ce chapitre :

- Aperçu sur la situation du bétail dans la zone concernée ;
- La situation de la filière bétail/viande ;
- Les évènements majeurs qui ont une influence sur la commercialisation du bétail.

A / APERÇU SUR LA SITUATION DU BÉTAIL (BOVINS ET PETITS RUMINANTS) DANS LES ZONES CONCERNÉES.

1/ La géographie des échanges

a) Production et exportation

Les zones de production et d'importation des bovins et des petits ruminants est un périmètre de pays voisins subdivisés en deux sous-zones définies par la CILSS.

- Le couloir central : comprenant le MALI, le BURKINA – FASO, la COTE D'IVOIRE, le GHANA et le TOGO
- Le couloir oriental : Comprenant le NIGER, le BENIN, le NIGERIA.

Cette configuration devrait en principe être un facteur dynamisant et synergique des échanges mais dans la réalité, les problèmes de tous ordres limitent les résultats attendus.

Il faut reconnaître toutefois, que la situation de l'élevage s'améliore régulièrement dans les pays sahéliens, tandis que les pays côtiers recherchent à réduire leur dépendance pastorale.

En attendant, ils constituent les principaux marchés terminaux à 80% pour le bétail des pays sahéliens.

Cette situation est soutenue par les organisations telles que la CEBV, la CMA/OC, le CILSS et les Partenaires au Développement.

b) Infrastructures et transport

En général, trois modes d'infrastructures et de transports sont utilisés.

? Le convoyage à pied par les bergers des animaux des zones de production vers les marchés frontaliers et même au-delà (GHANA, TOGO).

Les couloirs de passage sont plus ou moins connus et balisés et les villages riverains de ces couloirs tolèrent plus ou moins la situation grâce à un encadrement administratif et opérationnel des autorités locales concernées qui sont sollicitées pour régler les éventuels conflits entre les convoyeurs et les agriculteurs.

? Le réseau routier reliant ces pays d'élevage et les pays de destination du bétail est bitumé et relativement bien entretenu et peut permettre en principe un déplacement du bétail en deux jours.

La distance moyenne étant (1300 Km). Seul le corridor Niamey-Abidjan (1700 Km) est excentré par rapport à l'ensemble des corridors existants.

? Le chemin de fer KAYA- ABIDJAN offre les potentialités supplémentaires de transport pour le Burkina, malheureusement le tronçon KAYA-OUAGADOUGOU est inexploité alors que KAYA dispose d'un parc et d'une rampe appropriés de transport du bétail par chemin de fer.

Le bétail est donc convoyé à pied (100 Km) pour embarquer à OUAGADOUGOU à 17 Km de la ville.

2/ La politique de commerce extérieur en vigueur en matière de bétail et de viande dans les pays concernés

C'est le lieu de souligner que la politique de commerce extérieur en matière de bétail et de viandes définie et entretenue par les institutions et organismes, les partenaires au développement et surtout par les Etats concernés, a tout temps prôné la fluidification des échanges agropastoraux. Cependant, les buts recherchés n'étant toujours pas les mêmes, il y a eu beaucoup de disfonctionnement dans le système. Cela va s 'en dire les coûts et les prix ont subi les effets pervers de variation au profit ou au détriment des acteurs en présence.

a/ Au plan institutionnel

Au niveau économique sous-régional :

La CEDEAO puis l'UEMOA ont instauré des régimes de faveur pour le transport des produits du cru en particulier le bétail et la viande.

Ce régime de faveur consiste à :

- L'exemption des droits de douanes à l'intérieur de la communauté
- La levé des contrôles administratifs tracassiers sur les routes
- L'uniformisation des actes sanitaires et vétérinaires tels que le certificat international de transhumance de la CEDEAO, qui définit les normes, les procédures et formalités et consécutivement les coûts en la matière.

Ces dispositions salutaires pour la production et la commercialisation du bétail et de la viande ont été travesties dans le temps et dans l'espace, pour laisser place à des effets pervers informels, telles que la quasi-absence des statistiques douanières, des statistiques de transport de bétail, de statistiques inter-Etats uniformisés, harmonisés et régulières qui auraient sans doute permis de maîtriser l'offre, la demande, sur les différents marchés pour faire jouer les avantages /inconvénients de la concurrence et la compétitivité (qualité, prix, coûts du bétail et des services offerts dont le transport).

b/ Au niveau technique sous-régionale

Les institutions telles que la CMA/OC, la CEBV et le CILSS, ont chacune, en ce qui la concerne défini des orientations et objectifs, mis en place des programmes actions et établi des planning de réalisation et de contrôle pour favoriser et permettre d'obtenir la meilleure production animale, la condition optimale d'exportation sur les marchés de collecte, d'expédition frontalière de consommation.

Le passeport pour le bétail instauré par la CEBV, mais mal exploité par les parties concernées, découle de cette logique.

Une des préoccupations majeures de cette institution et non des moindres est la solution des problèmes de transport et de convoyage tendant à fluidifier la filière et **‘‘permettre d’acquérir le bétail voulu, à l’endroit voulu dans les délais voulus et à des coûts raisonnables’’**.

c/ Au niveau des Bailleurs de Fonds

L’aide et le soutien des Bailleurs de fonds pour l’Amélioration de la filière bétail et viande à travers la CEDEAO, l’UEMOA, le CILSS, la CMA-/OC, la CEBV, les ONG, OIG, les Associations professionnelles et même le secteur privé est indéniable et méritent d’être salués et encouragés à tous égards.

Cependant, quelques interrogations subsistent.

Si le bétail et la viande constituent une source de revenu non négligeable à l’exportation pour le fermier, alors on est en droit de se demander : Que vaut le bovin, l’ovin, le caprin, s’il n’est transporté sur le marché terminal de consommation, c’est à dire, dans le cas d’espèce dans les pays côtiers du Togo, du Ghana et de la Côte d’Ivoire.

Or, de l’avis du panel d’enquête de la présente étude, il y a une négligence des secteurs du transport et du marché de destination par rapport à l’aide et au soutien des Bailleurs de Fonds. Ce ressentiment est partagé aussi bien dans l ‘administration qu’au niveau des opérateurs.

Selon eux les Bailleurs de Fonds devraient apporter une assistance technique et financière aussi bien en amont qu’en aval de la filière. Car sans transport et sans marché de consommation, les gains escomptés par les fermiers et les pays du Sahel seraient très négligeables.

d/ Au niveau des Etats

Les Etats concernés pris individuellement ont posé des actes en faveur de la fluidification des échanges pour réduire sensiblement les coûts de transaction afin de rendre compétitif le bétail. On distingue :

Burkina Faso

- Suppression en 1994 des taxes et redevances sur le bétail qui était respectivement de 12500 FCFA pour le bovin et 2000 F pour les petits ruminants en 1990
- Création depuis 1996 d’un Fonds de Développement à l’élevage **FODEL** soutenu par des exportateurs moyennant redevance. Le **FODEL** a pour objet de favoriser et de soutenir toute activité privée de production afin d’éviter une éventuelle rupture de stocks.
- Réduction de la taxe sanitaire actuellement de 150 F CFA par bovin et de 40 F CFA par petits ruminants.

Mali

- Suppression des droits et taxes à l’exportation depuis 1990 ;
- L’exportation du bétail a été étendue aux villageois, aux associations d’éleveurs et aux éleveurs individuels, mettant ainsi fin à la suprématie des intermédiaires qui renchériraient les coûts de transaction ;
- Simplification des procédures à l’exportation depuis juillet 1994, limité à l’exploitation de deux documents : un certificat sanitaire et un certificat provisoire d’exportation qui tient lieu de déclaration en douane ;

- La création du projet **Apex** depuis 1994, qui a énormément contribué à l'amélioration de l'environnement de la productivité et l'exportation notamment au niveau des taxes à l'exportation.

Niger

- La taxes statistique de 5% a été ramenée à 1% sur la valeur mercuriale depuis le 1er janvier 2000, en application du tarif extérieur commun de l'UEMOA ;
- L'instauration d'un Guichet Unique pour l'exportation du bétail, permet contre paiement de 35.000 F CFA, d'obtenir :
    - une licence d'exportation
    - un passeport vétérinaire
    - un bulletin de contrôle ; document destiné à faciliter et à uniformiser les contrôles administratifs tant au Niger que dans les autres pays traversés ;
- Le projet construction d 'un nouveau marché à bétail moderne
- La mise en place du SIM Bétail, même si le fonctionnement reste insatisfaisant par rapport aux résultats attendus.

Togo

Pays importateur du bétail du Sahel, membre de l'UEMOA et de la CEDEAO, le Togo applique la TVA de 18% sur les importations du bétail correspondant à une valeur de 30 à 40000 F CFA pour le bovin et 6000 F CFA pour le petit ruminant. En réalité les droits payés sont ramenés de 7.000 à 10.000 F CFA par tête de bétail pour dit-on ''simplifier les choses''.

Côte d'Ivoire

- Les importations sur pied en provenance des pays de l'UEMOA et/ou des pays de la CEDEAO sont exonérés de droits et taxes depuis octobre 1994 ;
- Les formalités se limitent au contrôle des documents sanitaires délivrés dans les pays d'origine contre paiement d'une taxe sanitaire de 200 F CFA par ruminant, donnant lieu à un laisser passer à la frontière ;
- Instauration de prélèvement compensatoire sur la viande importée ;
- Depuis le 03 juin 1996, le convoyage à pied, la divagation des animaux, le parcage d'animaux sur les terrains portant des cultures sont interdits (décret N° 96-431 du 03 juin 1996).

Ghana

- Les taxes à l'importation de bétail originaire des Etats de la CEDEAO et des autres pays du tiers monde ont été abolies à raison de 20 F CFA/ Kg pour la viande fraîche ou réfrigérée ;
- Facilitation de marché frontalier depuis la dévaluation du F CFA en 1994 ;
- Réduction des entraves routières par suppression à 80% des postes de contrôle administratifs ;
- Réduction du temps de la quarantaine à quelques heures au lieu de 15 jours et suppression depuis 1997 de la taxe de visite sanitaire de 400 à 600 F CFA.

En conclusion de ce premier chapitre sur les généralités, on peut affirmer toute proportion gardée que des principes, des normes, des règles, des mécanismes et des usages existent et sont en constante mutation et amélioration pour une optimisation des conditions de commercialisation et d'exportation du bétail dans la sous-région.

Certes, beaucoup reste à faire, mais si le minimum de ces dispositions était appliqué, suivi, contrôlé, les indicateurs d'évaluation seraient maîtrisés.

Mais que se passe t-il en réalité sur le terrain de la filière Bétail/Viande ?

3/ La problématique du transport de bétail

La commercialisation du bétail dans la sous-région se réalise par trois modes de déplacement essentiellement, depuis le fermier jusqu'au marché terminal :

- le convoyage à pied par des bergers
- le transport par des véhicules routiers
- le transport par chemin de fer (Burkina Faso/Côte d'Ivoire)

a/ Le convoyage à pied par le berger

En dehors de la Côte d'Ivoire qui a formellement interdit ce mode de déplacement des animaux (bovins et petits ruminants), tous les autres pays l'ont adopté plus ou moins.

Si dans le pays producteur cette situation est naturelle depuis les fermes pastorales jusqu'au marché frontalier ; dans les pays côtiers, le passage des frontières se fait soit clandestinement, avec la complicité des services vétérinaires, soit par un contrôle systématique de ceux-ci.

En effet, il n'est pas étonnant de voir u troupeau de plus de 30 têtes de bétail convoyé sur une distance de 500 Km voire plus, par trois ou quatre bergers ; le coût du convoyage est facturé soit par tête de bétail, soit par forfait.

Cette spécificité du transport est apparente aux frontières du Burkina Faso/Niger et Togo/Bénin/Ghana. Les coûts de transport varient entre 20000 F CFA par berger, pour une distance de 90 Km et un délai de livraison de 7 à 9 jours.

Ces cas de figure sont fréquents pour le bétail en provenance du Niger transitant par Malanville et Bohicon /Bénin où il est déchargé. Ce troupeau est déclaré à Tohoun au Togo et convoyé à pied (90 Km) jusqu'à Lomé par trois bergers. Ces bergers demeurent à la disposition du troupeau jusqu'à la vente sur le marché de Togble copé à Lomé suivi d'un convoyage à supplémentaire jusqu'à l'abattoire.

b) Le transport par les véhicules routiers

Hormis le Burkina Faso qui bénéficie des avantages du chemin de fer, le Mali et le Niger utilisent le transport routier à 100% pour l'exportation de leur bétail sur la Côte d'Ivoire, le Togo et le Ghana.

Les camions bétaillères étant rares et coûteux, ce sont les semi-remorques de 12 m qui assurent le transport de longue distance : 30 à 35 bovins contre 120 à 140 petits ruminants.

Ces camions sont à 70% vétustes avec plus de 15 ans d'âge et pourtant ils sont destinés au transport de produits très sensibles : le bétail. Généralement ils ne sont pas en règle au plan technique et vis à vis du code de la route. Ils sont donc la « proie » tout désigné des administrations de contrôle, Police, Douane, Gendarmerie (PDG) et même des services vétérinaires, des mairies, etc.

Ces véhicules et le personnel roulant sont l'objet de contrôles successifs, excessifs et onéreux. Pire les prélèvements illicites et l'allongement inconsidéré des délais de contrôle contredisent hélas les

principes, règles, mécanismes d 'amélioration de l'environnement de la commercialisation du bétail énoncé plus haut.

Les tableaux ci-après et en annexe **(voir Simulation en vue de la détermination des manques à gagner dus à la non application de la Convention TRIE en 1997, dans huit (8) Etats membres de la CEDEAO),** donnent une dimension réelle du transport routier sur les corridors de la sous-région.

c/ Le transport par chemin de fer

Il existe quelques wagons bétaillères, mais leur nombre insuffisant est aussi un handicape pour le transport du bétail.

4/ Les paradoxes du système de commercialisation et d'exportation du bétail

Le système de commercialisation du bétail présente quelques paradoxes qu'il convient de relever ici, car ayant un impact certain sur les conditions de fixation des prix, des coûts, des tracasseries routières et in fine sur les délais. Il s'agit essentiellement :

a/ Du désintérêt des pays producteurs de bétail, des Bailleurs de Fonds pour les marchés terminaux de bétail

L'approche logistique qui caractérise toute filière de produit et qui « **permet d'obtenir le produit voulu, à l'endroit voulu, dans les délais voulus et à des coûts admissibles** », n'est pas de mise dans la commercialisation du bétail et de la viande.

En effet pour vendre plus, pour mieux vendre, pour accroître les gains du producteur, il faut absolument que le marché de consommation directe dispose d'infrastructures équipées, une organisation performante, favorisant la concurrence et les prix compétitifs.

Selon les administrations et les opérateurs de pays de destination du bétail et de la viande, les pays producteurs et les Bailleurs de fonds qui soutiennent l'amélioration de la filière, privilégie en toute circonstance la résolution des problèmes jusqu'aux confins de la frontière avec les pays côtiers de destination et de consommation finale. Les aspects de transport, marchés terminaux, abattoir, marchés de gros sont délibérément négligés. L'impact de cette situation sur les coûts de ces filières est indéniable.

b/ Déséquilibre des prix de la viande de bovins et de petits ruminants sur les marchés

La question de savoir pourquoi le Kg de viande de bœuf est plus cher à Bamako qu'à Abidjan, Lomé ou Accra n'a pas trouvé de réponse.

Sur le plan purement économique, et toute proportion gardée, cela s'explique difficilement quand on sait que les frais de transaction et de transport greffent le prix de bétail à Abidjan par exemple.

A titre d'exemple, le taureau vif acheté à 121.875 F.CFA au MALI vaut 145.000 F.CFA à ABIDJAN, 146.790 F. CFA au GHANA dans la période du 1er trimestre de 1998.

Dans la même période, la viande de mouton coûte 1500 F.CFA le Kg au MALI, 1550 F. CFA à Abidjan et 1600 F. CFA à Accra, le coût des transactions Bamako-Abidjan n'est pas perceptible au niveau du prix au Kg. En d'autres termes, le Mali (Bamako) étant le pays producteur et cher, cela peut tirer les prix à la hausse chez les éleveurs et les marchands.

(Voir tableau 1 : Coût des bovins sur les marchés du Burkina Faso, Mali, Niger, CI, Togo, Ghana : 1er trimestre en annexe).

c/ Inexploitation du chemin de fer OUAGA / KAYA

A KAYA, à environ 100 Km de OUAGADOUGOU, le bétail continu d'être acheminé à pied pour prendre de train dans la Capitale Burkinabé, alors qu'un parc à bétail et une rampe de chargement ont été spécialement aménagé par la SITARAIL pour faciliter le transport du bétail, l'une des principales sources de revenu de la région.

Une étude approfondie de ce problème mérite d'être envisagée, puisque le transport par rail est plus compétitif que la route.

Mieux, le transport par rail concurrence de près depuis 1995 celui de la route voir statistique

d/ Le système d'information sur le marché de bétail (SIM)

Les frais de transaction auraient été réduits si l'offre et la demande étaient maîtrisés et diffusés sur les marchés cibles. En l'absence d'une uniformisation, d'une harmonisation des sources de saisie, des données qualitatives et quantitatives, le traitement informel de la commercialisation et l'exportation/importation du bétail ne peut que renchérir les coûts, les prix aux différents stades de la filière.

5 / Les évènements majeurs qui ont influence les conditions d'exportation du bétail

Un ensemble d'événements a marqué ces dernières années l'organisation de la filière bétail et a de façon tangible influencé la commercialisation.

Il s'agit de :

a/ La dévaluation du F. CFA

Intervenu en janvier 1994, la dévaluation du F. CFA a modifié de façon sensible le marché du bétail. Le prix d'achat et de vente sur ces catégories de marché ont presque doublé.

Voir tableau ci-après à titre d'exemple pour le Mali.

Tableau 3: Données sur le bétail relatives à la dévaluation du FCFA au Mali

Tableau 3.1 : Lieu de transaction

Avant dévaluation

	Marché local		Parc		Hors région		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bamako	1	25	3	75	-	-	4	100
Sikasso	2	33,33	4	66,66	-	-	6	100
Ségou	3	42,85	3	42,85	1	14,28	7	100
Mopti	3	60	2	40	-	-	5	100
Total	**9**	**40,90**	**12**	**54,54**	**1**	**4,54**	**22**	100

Source : Enquête IER, 1996

Après dévaluation

	Marché local		Parc		Hors région		Total	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Bamako	-	-	5	100	-	-	5	100
Sikasso	-	-	4	80	1	20	5	100
Ségou	3	42,85	3	42,85	1	14,28	7	100
Mopti	4	57,4	3	42,85	-	-	7	100
Total	**7**	**29,2**	**15**	**62,5**	**2**	**8,3**	**24**	100

Source : Enquête IER, 1996

Tableau 3.2 : Prix moyen à la vente par catégorie de bovin selon la localité (Mali)

Localité	**Taurillons**		**Génisses**		**Vaches**		**Taureaux**		**Bœuf**	
	Prix moyen	**Ecart type**	**Prix moyen**	**Ecart type**	**Prix moyen**	**Ecart type**	**Prix moyen**	**Ecart type**	**Prix moyen**	**Ecart type**
Bamako										
Période avant dévaluation	83.333	23.629	83.333	15.275	89.000	21.036	128.000	45.083	121.000	18.800
Période après dévaluation	143.333	13.754	186.667	23.094	185.000	64.420	222.500	54.658	257.500	72.200
Sikasso										
Période avant dévaluation	43.000	12.041	48.000	9.747	81.500	16.545	119.000	20.433	118.000	17.100
Période après dévaluation	78.000	7.583	79.500	12.298	112.000	18.908	176.000	36.980	167.500	22.500
Ségou										
Période avant dévaluation	50.000	12.416	48.625	20.637	48.125	11.434	110.000	50.166	117.500	72.200
Période après dévaluation	78.333	22.004	75.833	22.620	72.083	12.886	152.500	29.791	122.083	24.400
Mopti										
Période avant dévaluation	39.375	5.154	55.000		48.750	1.768	92.000	28.853	116.000	15.100
Période après dévaluation	62.500	15.546	85.000		62.500	3.536	128.000	48.036	148.000	45.300

Source : Enquête IER, 1996

Tableau 3.3: Marge brute/catégories (FCFA)

Catégorie	1992-1993 (F CFA)			1994-1995 (F CFA)			%
	Prix achat	Prix vente	Marge brute	Prix achat	Prix vente	Marge brute	
Taurillons	36.029	51.406	13.377	62.118	85.556	23.438	+75,2
Génisses	43.036	56.885	13.849	83.036	99.833	16.797	+21,2
Vaches	54.118	71.406	17.285	89.853	113.472	23.619	+36,6
Taureaux	83.625	112.368	28.743	183.625	168.929	35.304	+22,8
Bœufs	90.875	118.158	27.283	135.000	167.000	32.000	+17,28
Moyenne	61.536	82.044	20.508	100.726	126.958	26.232	+34,6

Source : Enquêtes IER, 1996

b/ Le phénomène de la vache folle

Apparu au premier trimestre 1996 en Grande Bretagne la réaction des pays du CILSS ne sert pas fait attendre, dès avril 1996, l'interdiction totale de la viande de bœuf provenant de l'Europe a été décrétée par les ministres membres. Cette décision a contribué à accroître l'offre de bétail sur le marché.

Cette situation a contribué à accroître sensiblement l'exportation du bovin et/ou de petits ruminants au cours de l 'année 1997.

c/ La libéralisation du secteur des transports routiers

En libéralisant le secteur des transports routiers dans la période de 1994-1996, les Etats concernés visaient un objectif macro-économique, à savoir, l'amélioration du commerce extérieur par une réduction des coûts du transport.

C'est pourquoi ils ont exhorté les administrations à veiller à la bonne explication des principes fondamentaux de la libéralisation, à savoir :

- La concurrence loyale sur une base commerciale qui devrait mettre fin aux règles de répartition de fret routier et du système de tour de rôle ;
- La compétitivité reposant sur les critères de performance (coût, prix, délais) ;
- La transparence dans le traitement qualitatif, équitable, au profit des prestataires et utilisateurs de services de transports et activités annexes.

La libéralisation du secteur des transports routiers a-t-elle apporté un plus à la commercialisation du bétail dans la sous-région ?

Oui, peut-on dire car la T/Km est passée de 30 F CFA de 1993 à 24 F CFA en 1999.

Mais si l'on prend en compte les prélèvements illicites et les coûts de convoyage qui greffent systématiquement le transport routier, il est permis de douter quelque peu.

Toutefois, une lueur d'espoir subiste concernant l'amélioration du système. En effet dans le cadre de la libre circulation des personnes, des biens, et des services, l'UEMOA et la CEDEAO sont en train de procéder à la relecture des conventions TIE et TRIE qui réglementent le transport et le transit routier y compris le convoyage sous-régional.

Des changements de comportement sont perceptibles à l'image de la ''Fluidité du Trafic'', instauré depuis mars 2000 par l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), sorte d'escorte mixte des camions de marchandises sur le corridor ABIDJAN – ZEGOUA (MALI) - OUAGADOUGOU - BURKINA FASO ; d'un coût de 36.500 F.CFA, il permet un aller / retour pour la traversée du territoire ivoirien au lieu de 100 à 150.000 F.CFA illicitement payés jusqu'alors.

Cette procédure n'est pas nouvelle, le port de LOME l'applique déjà. Le Mali applique le droit de traversée routière. Mais les résultats sont aujourd'hui mitigés.

Mais comme les procédures de contrôle sont différentes, il faut espérer que le système OIC soit plus efficaces.

d/ L'application du tarif extérieur commun de l'UEMOA au 1er janvier 2000

En principe le bétail ainsi que tous les autres produits du cru bénéficiaient depuis 1979 dudit régime. Mais la mauvaise interprétation et application des textes en vigueur.

Depuis le1er janvier 2000, les droits de douane à l'extérieur de la communauté ont été uniformisés et harmonisés.

Conséquence, les disparités et variations de taux des droits et taxes le sont aussi. Quel sera alors l'impact sur les coûts et les prix du bétail et de la viande ?

Il faut craindre que les importations de viandes hors UEMOA par les pays côtiers destinataires du bétail sahélien reprennent malgré la psychose de la vache folle, si rien n'est fait pour faire baisser de façon drastique les coûts de transactions du bétail liés à la commercialisation et au transport routier.

Cette question mérite d'être étudiée en profondeur pour prévenir un bouleversement inverse de la dévaluation du F.CFA en 1994.

Conclusion partielle relative aux généralités

L'étude SRP en objet voudrait mettre en exergue les modifications des prix de vente et des bénéfices entre les fermes du Sahel et les marchés Ouest-africains de vente de bétail en gros comme indicateur dans un rapport d'activité.

Cette première partie a consisté à rappeler et analyser l'environnement de la commercialisation et l'exportation du bétail, environnement dons l'impact sur la formation des coûts et des prix indéniables. Ainsi un aperçu sur le cadre général de production et de commercialisation, la situation de la filière bétail, viande, les événements majeurs influençant le cadre défini ont été circonscrits ; en mettant l'accent sur les orientations et les principes directeurs, les normes, les mécanismes et les usages, car il est évident que la mauvaise interprétation et application de ces facteurs, l'esprit de lucre inconsidéré, les comportements délictueux sont souvent à l'origine des surcoûts et de la surenchère des prix du bétail et de la viande.

A titre d'exemple, des critères de fixation du prix du bétail sur les différentes catégories de marché peuvent découler :

- du prix du Kg de viande sur le principal marché du pays exportateur. Si le Kg de viande de bovin est de 1200 T/ Kg à BAMAKO, ce prix peur servir de référence de facteur de spéculation de la filière sur la chaîne des prix et des coûts de transaction en amont et en aval. Ce prix peut signifier inflation, déséquilibre de l'offre et de la demande, pénurie etc.
- du marchandage pur et simple entre éleveur et marchands et entre marchands et autres acheteurs.
- de la complicité des acteurs de la filière qui sont en général regroupés par pays, ainsi au marché de bétail d'Abidjan, de Lomé et d'Accra, on distingue clairement la filière des secteurs du MALI, du BURKINA FASO et du NIGER (fermier, collecteur, marchands, transporteur, jusqu'au boucher et détaillant).

  Cette configuration influence largement les données de l'offre et de la demande.
- de la position de marché frontalier ; cas du BENIN, du GHANA et du TOGO, qui favorise entre autres, les transporteurs de ces pays de destination en limitant quelque peu les transactions.
- de la proximité du marché à bétail et l'abattoir qui réduit de quelque manière les coûts de transport intérieur etc. Comme c'est le cas au marché de Port-Bouët à Abidjan.
- de la période de transaction : durant la TABASKI dit fête des moutons les prix du bétail et les coûts sont multipliés par 2 voir plus.

  En tout état de cause, le montant reçu par le fermier, le prix payé par les bouchers, les coûts actualisés du bétail dépendent des facteurs non limitatifs qu'il conviendrait d'identifier exhaustivement, de codifier pour favoriser la commercialisation du bétail.

B/ LA SITUATION DE LA FILIÈRE BÉTAIL/VIANDE

1/ Présentation générale

La filière bétail des pays du Sahel vers les pays côtiers n'est plus à présenter car plusieurs études en ont fait explicitement mention. Toutefois, celle définie par Abederaman COULIBALY dans son étude : La filière bétail viande au Mali est reproduite avec quelques modifications, a été adopté.

Les exemples présentés se retrouvent également au Niger et au Burkina Faso.

On distingue :

- Le circuit de commercialisation reposant sur une organisation en relais,
- Le circuit de commercialisation reposant sur une organisation en réseau,
- Le circuit de commercialisation reposant sur les « outsiders ».

Une certitude demeure, quelque soit le circuit coopté, et à quelques variantes près, les coûts de transaction sont les mêmes parce qu'un manque de volonté politique pour les réduire est, dit-on, à l'origine des exactions constatées dans la filière.

a/ Le circuit de commercialisation/relais

Comme son nom l'indique, le circuit comporte plusieurs étapes et plusieurs intermédiaires qui procèdent à une commercialisation et une exportation plus ou moins artisanales depuis la collecte chez le fermier, jusqu'à l'exportation. Ce circuit tend à privilégier les marchés frontaliers, composé souvent d'associations locales sans stratégie commerciale, ils sont victimes du caractère spéculatif d'une demande régulière des pays côtiers répondant à une économie de marché et une offre individuelle d'éleveurs nécessiteux qui sont souvent pris dans l'étau des intermédiaires, opérant dans un système de crédit- fournisseur de bétail. Ce système instauré sur toute la filière génère une marge bénéficiaire très maigre.

b/ Le circuit de commercialisation /réseau

Comme son nom l'indique, ce circuit est plus structuré et moins dispersé. La commercialisation et l'exportation sont de type intégré :

Les collecteurs, les marchands exportateurs, les transporteurs, les convoyeurs, et tout le système d'achat/vente du bétail jusqu'à la viande au détail sur le marché de destination, fonctionnement en réseau, de surcroît un réseau composé de ressortissants d'un même pays, donc maîtrisant toute la filière.

Grands spéculateurs, ils manipulent les données de l'offre et de la demande du bétail et de la viande à l'insu des administrations d'encadrement et de contrôle.

Disposant de moyens financiers relativement importants, ils sont responsables des variations des coûts de transaction et surtout de la surenchère des prix conjoncturels.

c/ Le circuit des outsiders

Au côté des deux circuits identifiés existent les outsiders, des commerçants opportunistes pour la plupart des fonctionnaires (parfois éleveurs) qui profitent de la conjoncture favorable sur les marchés pour faire des opérations ponctuelles d'achat/vente directe, hors circuit.

Ces opérations concernent en général 2 à 3 camions de bovins, de caprins, d'ovins par période déterminée dans l'année.

Leur système de commercialisation et d'exportation se limite en principe à deux ou trois intermédiaires (collecteur, transporteur, convoyeur, vendeur en aval).

En période normale, ils cassent les prix du bétail. Mais du fait de leur activité précaire, ils préfèrent les périodes de grandes fêtes (fin d'année, TABASKI), période au cours de laquelle les prix sont doublés sur les marchés terminaux.

L'impact de leur activité sur la formation des prix et des coûts prend de plus en plus d'importance du fait de la régularité de leur intervention épisodique.

2/ Spécificité de la filière par pays

Il s'agit ici de montrer les caractéristiques qui ont un impact certain sur la formation des coûts de transaction et des prix du bétail et de la viande.

Ainsi :

Au Mali

- La filière est entièrement libéralisée y compris la vaccination du bétail qui est privatisée ;
- Il existe un Droit de Traversée Routière sur le territoire malien d'un montant de 5.750 F. CFA imposé par la Direction Nationale des Transports (DNT) et qui limite en principe sensiblement les postes de contrôle, les prélèvements illicites entretenus par les tracasseries routières ;
- L'activité de convoyage est supprimée ;
- Les droits et taxes de sortie sont également inexistant avec comme corollaire, l'absence de statistiques douanières sur le bétail.

Tous ces facteurs devraient militer en faveur d'une réelle baisse ou stabilité des coûts de transactions et une compétitivité du bovin ou du petit ruminant originaire du Mali.

Mais la réalité est tout autre.

Au Burkina Faso

- Le convoyage est autorisé, le bétail Burkinabé ainsi que le bétail à destination des pays côtiers, peut être convoyé à des coûts variant entre 40.000 et 65.000 F.CFA.
- Il existe d'ailleurs plusieurs Sociétés de convoyage (4) dont certaines sont la propriété de marchands exportateurs, c'est le cas de la COBERA-SARL du Président de l'Union National des Associations de Commerçants et exportateurs de bétail (UNACEB).
- Du fait de l'existence de marchés frontaliers entre le Burkina, le Ghana, et le Togo (Paga, Bawku, Bitou) ; de plus en plus, on assiste au convoyage à pied du bétail notamment à Pouytenga vers ces zones frontalières.
- Les coûts du convoyage de troupeau de bovins ou de petits ruminants par les bergers sont nettement inférieurs à ceux du transport routier. Toutes choses qui permettent de réduire les coûts de transactions et le prix de revient sur les marchés terminaux.
- Le Burkina Faso présente un avantage supplémentaire par rapport au Mali et au Niger, grâce au transport du bétail par chemin de fer sur la Côte d'Ivoire, principale destination du bétail Malien et Burkinabé. En effet, de 1996 à 1999 environ 36% du bétail transporté sur la Côte d'Ivoire en provenance du Burkina ont été réalisés par la SITARAIL (confère statistique du transport du bétail par la SITARAIL et comparaison route/rail en annexe).
- Le tarif moyen facturé en 1999 est le suivant (donnée de 1999) :

  ? 290.000 F.CFA : Kaya - Abidjan

? 250.000 F.CFA : Ouagadougou- Abidjan

? 150.000 F.CFA : Bobodioulasso-Abidjan

- Les taxes douanières (tracasseries) à la frontière varient entre 50.000 et 70.000 F.CFA. Cette tarification est exprimée en kg à raison de 250 Kg/ le bovin et 50 Kg par petit ruminant.
- Le convoyage par wagon est facturé comme suit pour les bergers :

? Pour un wagon de bovin (35 à 40 bœufs) : 1 personne gratuite + 3 demi-tarifs ;

? Pour un wagon de petits ruminants : 3 demi-tarifs et 3 tarifs pleins

? Pour un wagon de bovin : 1 personne gratuite + 3 demi-tarifs.

(4 personnes) 150 à 300 petits ruminants, (10 personnes) 1 personne gratuite 6 demi-tarifs 3 tarifs pleins.

Dans le cas d'espèce où un wagon est payé pour 5 ou 6 propriétaires de bétail, un wagon vide contigu au wagon animal est alloué aux convoyeurs.

Les principales difficultés du chemin de fer résident dans l'irrégularité des départs, l'insuffisance des wagons et le long délai d'attente à l'arrivée à Abidjan/Treichville gare, pour paiement du transport avant le transport du bétail à Port-Bouet.

Malgré cette situation le chemin de fer est compétitif et moins tracassier.

Tableau 4 : Statistique de transport du bétail par la SITARAIL et comparaison route/ rail de 1996 à 1999

ANNEE	**1996**	**1997**	**1998**	**1999**	**2000**
MOIS	**Bovins**	**ovins**	**caprins**		
JANVIER	1921	1932	1653	1096	2043
FEVRIER	1588	1095	1451	1167	
MARS	1207	1479	1625	1544	
AVRIL	1980	1547	399	851	
MAI	594	441	197	748	
JUIN	46	109	93	531	
JUILLET	108	221	237	448	
AOUT	342	391	928	850	
SEPTEMBRE	506	992	910	763	
OCTOBRE	879	1024	791	903	
NOVEMBRE	1385	1666	921	1577	
DECEMBRE	2343	2515	1196	1925	
TOTAL	12899	14222	10401	12405	2043
ROUTE	15141	22985	19575	13768	
TOTAL EXP	38040	37207	29973	26173	
POURC_ FER	34	38	35	47	
POURC- ROUTE	66	62	65	53	

SOURCE : SITARAIL / Agence commerciale BF (février 2000)

Au Niger

- Le convoyage à pied est pratique pour le bétail à destination de Cotonou et de Lomé par le corridor Malanville-Bohicon (Bénin), Tohoun, Lomé (Togo).
- De Tohoun à Lomé distante de 90 Km, 3 bergers assurent le convoyage à raison de 20.000 F.CFA / par berger, le voyage dure 7 à 9 jours.
- Le même montant est payé pour un convoyage à pied de Malanville (Bénin) à Lomé.
- L'exportation du bétail sur la Côte d'Ivoire est des plus onéreux, car en plus des tracasseries administratives communes à tous les corridors (voir tableau 5), le bétail subi un triple convoyage :

  * Niamey-Makolondi (Niger)
  * Kantchari-Niangoloko (Burkina Faso)
  * Niangoloko-port-Bouet/Abidjan

  C'est le lieu de souligner qu'en tant que pays enclavé, les coûts illicites successifs du territoire Burkina sont excessifs ; en moins qu'il s'agisse là d'une stratégie commerciale défensive pour rendre moins compétitif le bétail Nigérien en le pénalisant pour le renchérir davantage sur le marché à bétail de Port-Bouët.
- L'instauration d'un document délivré par le Guichet Unique logé à la Chambre d'Agriculture, d'Industrie et d'Artisanat du Niger (CCAIN).
- La vaccination du troupeau d'exportation donne droit à :

  * la licence d'exportation ;
  * le passeport vétérinaire ;
  * le bulletin de contrôle.
- L'acquisition de ces trois documents coûte 35.000 F.CFA à l'exportation, cela n'empêche pas le prélèvement de taxes illicites en territoire du Niger entre Niamey et Makolondi.

Tableau 5 : Coût de transaction sur les corridors du Niger (CI, Ghana)

Tableau 5:.1 Structure des coûts pour un taureau expédié de Niamey à Accra (en F.CFA)

Pris d'achat moyen	150.000
Frais d'enregistrement statistique	5.000
Frais de transport / camion Niamey – Boko (Ghana)	5.000
Frais bouvier	7.100
Frais de transit territoire Burkinabé	500
Frais de transport/camion Boko – Accra	15.000
Frais divers en territoire ghanéen (contrôle vétérinaire, police, douane)	3.400
Pot de vin durant tout le trajet	10.000
Alimentation et abreuvement	850
Coût de revient	196.850
Prix de vente moyen	225.000
bénéfice	28.150

Source : Enquêtes effectuées dans le cadre de l'étude

Tableau 5.2: Structure des coûts pour un bélier expédié de Niamey à Abidjan (en F.CFA)

Pris d'achat moyen	43.000
Frais d'enregistrement statistique	500
Frais de transport / camion Niamey – Abidjan (RCI)	5.600
Faux frais en territoire nigérien	200
Frais bouvier	840
Frais de transit territoire Burkinabé	750
Faux frais frontière Burkina – Côte d'Ivoire	360
Frais de transit en territoire ivoirien	480
Pot de vin durant tout le trajet	120
Taxe municipale + déchargement à Bouaké	200
Dédouanement en RCI	386,5
Taxe vétérinaire entrée en RCI	150
Taxe vétérinaire et de marché (Abidjan)	200
Taxe de parcage à Abidjan	100
Alimentation et abreuvement	955
Coût de revient	54.000
Prix de vente moyen	78.000
bénéfice	24.000

Source : enquêtes effectuées dans le cadre de l'étude

En Côte d'Ivoire

- Le convoyage à pied du bétail est interdit à l'entrée et sur tout le territoire ivoirien. Obligation est donc faite d'effectuer le déplacement par véhicule.
- Le convoyage du bétail est autorisé en contrepartie.
- Des sociétés de convoyage sont installées à (Zégoua et Niélé) pour le Mali et pour le Burkina Faso à Niangoloko et à Ouangolodougou. Le convoyage ivoirien est assuré à partir de ces lieux jusqu'au marché à bétail de Port-Bouet à Abidjan ou tout autre lieu de débarquement du bétail.
- A la limite, l'on peut se demander à quoi sert le convoyage dans le pays de destination du bétail si ce n'est en réalité pour enrichir les agents (PDG) Police, Douane, Gendarme).

  En effet, après le contrôle vétérinaire, à Pogo, Niélé et Ouangolodougou, les prélèvements financiers sur les animaux n'ont aucun sens. Quant aux véhicules en général, compte tenu de la fragilité et de la sensibilité du bétail, ils sont relativement en bon état de marche et souvent en règle (voir annexe 1 : Plan d'action sur le convoyage).
- Les corridors ivoiriens sont réputés les plus onéreux de l'espace UEMOA.
- Depuis le mois de Mars 2000, il y a une innovation de taille, l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC), a instauré en association avec les forces de contrôle (PDG), le système « fluidité

routière » qui consiste à effectuer une escorte mixte d'Abidjan aux frontières Pogo/Mali et Ouangolodougou/Burkina Faso moyennant une redevance de 36.500 F. CFA.

Ce paiement effectué donne droit à une escorte aller/retour.

Mais à l'image du système « solidarité sur la mer » initié par le port de Lomé, au profit du camionneur de marchandises des pays enclavés, le volet Nord-Sud du trafic n'est pas effectivement couvert par l'escorte compte tenu de l'arrivée sporadique des véhicules. Il va s'en dire que le bétail ne bénéficie pas encore des résultats bénéfiques attendus du système.

Au Togo

- Comme souligné plus haut, l'exploitation de marché frontalier favorise à pied à l'intérieur du territoire Togolais jusqu'à Lomé. Par ailleurs, du marché à bétail de Togblécopé jusqu'à l'abattoir (environ 9 Km) le bétail acheté par certains bouchers est convoyé à pied dans le souci de toujours réduire les coûts de transactions.
- La TVA de 18% appliquée au bétail importé a été réduite dans les proportions forfaitaires de 7.000 à 10.000 F. CFA.

En l 'absence de support statistique fiable, l'estimation du bétail au Togo, quelle que soit la provenance est repartie selon une clé de 40/60.

* 60% du bétail est considéré importé

* 40% du bétail est d'origine togolaise.

Cette clé de répartition sert de base à tous les calculs économiques sur le bétail.

Vivement les SIM /Bétail viennent sécuriser les statistiques en la matière au Togo

Au Ghana

- Le marché de bétail est contrôlé à 90% par le secteur privé.
- Les acteurs de la filière se sont organisés par nationalité par rapport à la provenance du bétail.
- Il n'existe pas de droit de douane même illicite sur le bétail à l'entrée ; les taxes autorisées sont le fait des services vétérinaires, qui ont, il faut le souligner, levé depuis trois ans le système de quarantaine qui obligeait le bétail à séjourner à la frontière pendant plusieurs jours.
- Les marchés frontaliers de Pogo, Bawku, Wa, Bolga ont permis de réduire les coûts de transaction du bétail.
- Le taux de change variable entre le Cedi et le CFA est un facteur d'instabilité des coûts de transaction qui sont sujets à une double spéculation sur le prix d'achat / vente de bétail et de la monnaie.
- De tout ce qui précède, la filière du bétail du Ghana est considérée comme une des plus fluide par rapport aux contrôles administratifs et aux taxes consécutives.

II- ANALYSE - BILAN DE LA COMMERCIALISATION DU BÉTAIL ENTRE LES FERMES DU SAHEL ET LES MARCHÉS OUEST-AFRICAINS DE VENTES EN GROS

Le chapitre précédent en mettant l'accent sur le fonctionnement de la filière bétail-viande à travers, les principes, les règles et procédures, les mécanismes, les usages et même les comportements des acteurs n'avaient autre but que d'apporter un éclairage sur la formation des prix aux différents stades d'achat / vente et des coûts de transaction administratifs et opérationnels.

En d'autres termes, que vaut et que coûte le bovin, l'ovin et le caprin depuis le fermier au Burkina Faso, au Mali, au Niger jusqu'au kilogramme de viande à Lomé, Accra et à Abidjan.

Comment expliquer qu'un mouton acheté chez le fermier à Gao (150 km de Niamey) à 20 000 Fcfa est vendu à Abidjan à 60 000 Fcfa sur le marché de détail et à 1 500/kg de viande sur la marché de bétail de Treichville à Abidjan.

Quelle est la marge brute ou le bénéfice des commerçants de bétail et de viande en gros et en détail ?

Quels sont les facteurs qui influencent les prix et les coûts du bétail ?

C'est à cet exercice que le Programme Régional du Sahel voudrait répondre dans le cadre de l'étude en objet.

A/ LES STATISTIQUES DE COMMERCIALISATION DU BÉTAIL

Du fait du convoyage à pied d'un pays à un autre (sauf la Côte d'Ivoire) du bétail, d'une part, et de la non saisie systématique du bétail aux frontières par la douane d'autre part, les statistiques de commercialisation à l'exportation ne sont pas fiables.

Au demeurant, celles produites par les vétérinaires à l'occasion de contrôles sanitaires peuvent donner quelques satisfactions, mais l'exhaustivité de la saisie restent à désirer.

Finalement c'est à partir d'un recoupement parfois complexe entre les chiffres des services de l'élevage, du commerce extérieur, des abattoirs et des différents marchés à bétail que les statistiques sont élaborées concernant les exportations et les importations.

Le prix d'achat / vente et les coûts de transaction sont du domaine de l'informel et leur détermination est une affaire d'initié.

Le bétail s'achète et se vend par spéculation au jugé et non au poids ; quant au coût de transaction, il est fonction de plusieurs facteurs : saisonnier, tracassier, spéculatif, conjoncturel et occulte.

Cette situation d'incertitude dans l'élaboration des statistiques en amont et en aval de la filière du bétail, persiste malgré des normes établies pour les confectionner à l'image de celles qui existent dans le Ministère de tutelle, des SIM Bétail, et autres services assimilés.

La problématique des statistiques demeure aujourd'hui une question d'harmonisation et d'uniformisation dans la saisie, le traitement et la publication.

Tant qu'il n'existe pas un réseau de données statistiques dûment constitué (en amont, à la frontière et en aval) pour gérer sur la base d'un logiciel spécifiquement conçu pour le commerce du bétail, il sera difficile de maîtriser économiquement ce secteur d'activités.

En attendant la réalisation d'un projet, un ensemble de statistique a été sélectionné pour présenter la situation qui prévaut depuis 1993.

Cette présentation s'inspire d'avantage sur les modèles choisis par les Termes De Référence de l'étude en objet.

1/ Statistique d'exportation du bétail (bovins et petits ruminants) de 1993 à 1999

Ces statistiques d'exportation du bétail du Mali, du Burkina Faso, du Niger à destination de la Côte d'Ivoire, du Togo et du Ghana, montrent un aperçu :

- du nombre de bovins et de petits ruminants (ovins, caprins).
- la valeur mercuriale à l'exportation par rapport au prix moyen estimé ;
- le prix moyen estimé qui découle d'une fourchette de prix assez disparate, à cause des différentes catégories d'animaux :
    - bovins (taureaux, vaches, taurillons etc.) ;
    - petits ruminants (ovins : béliers, moutons ; caprins : chèvres, boucs etc.) ;
    - le nombre de bovins et petits ruminants celui du pays de destination ;
    - la valeur estimée devrait être réestimé d'environ 20% ;
    - les prix moyens devraient être rehaussés de 30% pour obtenir le prix réel de l'animal sur le marché considéré, mais durant la période de dévaluation du F .CFA,1994/1995, ce taux a pu être estimé à 60 voire 70% ;
    - la fête de mouton (TABASKI), le taux varie dans une fourchette de 40 à 100% et parfois plus.
- la Côte d'Ivoire demeure la première destination du bétail respectivement du Mali et du Burkina-Faso.
- le mali n'exporte presque plus de bétail au Togo et au Ghana
- le Ghana importe de plus en plus de bétail du Burkina Faso et du Niger ;
- le Togo importe davantage du Burkina Faso et du Niger ;
- la demande est totalement satisfaite par une offre galopante et de bonne qualité.

Le Niger offre les prix les plus compétitifs sur les marchés de destination du bétail.

- le Burkina Faso offre les prix les plus compétitifs à destination.

Cette situation privilégiée est sans doute liée à sa position géographique, d'une part au chemin de fer, mais à l'implantation de marchés frontaliers qui facilitent les transactions.

Ci-après les statistiques du bétail dans la zone considérée.

Tableau 6 : Exportation du bétail du Burkina Faso en Côte d'Ivoire, au Togo et au Ghana

Espèce	Paramètres	1993			1994			1995			1996			1997			1998			1999		
		Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana
Bovins	Nombre	89.652	1899	7 192	105 695	11 264	47 176	98 532	14 262	31 541	90 608	20 332	37 201	84828	11 404	50055	89.263	8.181	35.946	85.639	10.021	37.213
	Valeur (x 1000 fcfa	7.172.160	151.920	575 360	12 154 925	1 295 360	425 240	11 823 840	1 711 440	3 784 920	10 419 920	2 338 180	4 278 115	9 670 392	1 300 056	706270	10.086.719	924.453	4.061.898	9.848.485	1.152.415	4.279.495
	Coût moyen	80.000	80 000	80 000	115 000	115 000	115 000	120 000	120 000	120 000	115 000	115 000	115 000	114 000	114 000	114000	113.000	113.000	113.000	115.000	115.000	115.000
Petits ruminants	Nombre	179.638	7 116	4 517	184 622	21 946	33 689	206 556	21 111	18 884	170 897	43 859	26 436	177216	26 523	65785	224.976	18.867	94.763	231.514	23.134	91.458
	Valeur (x 1000 fcfa	988. 009	39 138	24 844	1 753 909	208 867	320 046	1 859 004	189 999	169 956	1 452 825	375 802	224 706	1 683 552	251969	624958	2.024.784	169.803	852.867	2.199.383	219.773	868.851
	Coût moyen	5 500	5 500	5 500	9 500	9 500	9 500	9 000	9 000	9 000	8 500	8 500	8 500	9 500	9 500	9500	9.000	9.000	9.000	9.500	9.500	9.500

Source : Ministère des Ressources Animales
Services des statistiques animales et de l'économie de l'élevage

Tableau 7 : Exportation du bétail du Niger en Côte d'Ivoire, au Togo et au Ghana

Espèce	Paramètres	1993			1994			1995			1996			1997			1998			1999		
		Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana
Bovins	Nombre	83	-	-	22	-	2	30	-	-	359	25	53	62	80	80	430	174	523	73	12	551
	Valeur (x 1000 fcfa	3.735	-	-	990	-	90	1.350	-	-	28.002	1.950	4.134	2.560	6.400	6.564,385	34.400	13.920	41.840	6.300	980	52.580
	Coût moyen	45.000	-	-	45.000	-	45.000	45.000	-	-	78.000	78.000	78.000	41.290,32	82.054,81	82.054,81	80.000	80.000	80.000	86.301,37	81.666,67	95.426,50
Petits ruminants	Nombre	3.994	-	213	3.429	125	14	1.022	-	-	4.407	50	1.120	4.795	74	1.046	4.557	49	429	7.983	172	926
	Valeur (x 1000 fcfa	39.100	-	1.780	29.970	675	140	9.540	-	-	76.070	500	15.377	58.264.	740	10.300	39.364	418	3.771	161.429	710	17.282
	Coût moyen	9.789,68	-	8.356,81	8.740,16	5.400	10.000	15.000	-	-	24.376,55	10.000	21.644,02	18.485	10.000	17.959,43	16.670,20	18.000	16.832,92	30.247,27	12.011,98	26.697,72

Source : DSCN-Niger Commerce extérieur
NB : 10 mois (Janvier – Octobre)

Tableau 8 : Exportations maliennes du bétail en Côte d'Ivoire, au Togo et au Ghana

Espèce	Paramètres	1993			1994			1995			1996			1997			1998		
		Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana	Côte d'Ivoire	Togo	Ghana
Bovins	Nombre	41.483	-	-	176.635	-	-	106.871	-	-	65.030	-	-	117.798	-	-	100.252	-	-
	Valeur (x 1000 fcfa	6.222.450	-	-	30.911.125	-	-	18.702.425	-	-	10.380.250	-	-	21.614.750	-	-	-	-	-
	Coût moyen	150.000	-	-	175.000	-	-	175.000	-	-	175.000	-	-	175.000	-	-	175.000	-	-
Petits ruminants	Nombre	128.099	-	-	340.047	-	-	426.900	-	-	224.288	-	-	224.288	-	-	201.100	-	-
	Valeur (x 1000 fcfa	3.842.970	-	-	11.901.645	-	-	14.941.500	-	-	7.512.750	-	-	11.350.080	-	-	7.038.500	-	-
	Coût moyen	30.000	-	-	35.000	-	-	35.000	-	-	35.000	-	-	35.000	-	-	35.000	-	-

Race : Bovin : zébu peul et autres races Petits ruminants : toutes races confondues

2/ Le montant reçu par les fermiers par tête de bétail

La formation du prix du bétail est fonction des deux types d'exportation en vigueur dans les différents pays d'élevage à savoir :

- le fermier de type artisanal
- le fermier de type moderne

Le processus de formation des prix et des coûts a été expliqué au chapitre I relatif au problème de filières.

Toutefois, il faut souligner quelque soit le mode d'exploitation de la ferme et la structure de coût y afférents, sur le marché de collecte et de regroupement et même d'exportation, les prix de vente sont pratiquement les mêmes.

En effet le bétail est acheté au jugé, et le prix d'achat est toujours spéculatif, de surcroît saisonnier, conjoncturel et occulte.

Il résulte que pour obtenir les prix réels, il y a lieu d'effectuer au prix officiel affiché, un taux de variation correcteur de 5 à 30% en période normale et de 20 à 100% en période des fêtes.

Cette assertion peut être vérifiée par les données suivantes :

- De 94 /95 lors de la dévaluation du franc CFA où les prix du bétail ont augmenté dans la fourchette de 30 à 60% sur toute la filière qu'il s'agisse des bovins ou des petits ruminants. (voir tableaux relatifs à la dévaluation du FCFA).
- En période des fêtes (noël et fin d'année, tabaski), le prix d'achat du bétail au fermier augmente dans la fourchette de 20 à 40% tandis que ceux du marché terminal varient de 30 à 100% voire 200%
- En saison sèche, lorsque les pâturages se font rares, les prix d'achat augmentent dans la fourchette de 10 à 25%.

Toutefois pour le cas d'espèce, l'augmentation n'est ni systématique ni automatique et pour cause, l'éleveur traditionnel n'établit pas en général une comptabilité du coût de revient par tête de bétail avant la vente.

Par ailleurs, le système d'achat / vente à crédit instauré les acteurs de la filière (collecteur, marchand boucher) obéit à d'autres critères informels de commercialisation du bétail difficilement perceptible car réellement à la limite du secret de polichinel ou plutôt professionnel.

Sur cette base, les tableaux ci-après donnent un aperçu sur la formation du prix du bétail au Mali et des montants reçus par les éleveurs au Burkina Faso, au mali et au Niger

a/ prix d'achat du bétail sur les marchés de Ouagadougou, Pouytenga et Djibo au Burkina Faso

Tableau 9 : Prix moyen d'achats du bétail à Ouagadougou, Ponytenga et Djibo/ Burkina Faso (unité=F.CFA / tête)

Bovin

TAUREAUX							
	93	94	95	96	97	98	99
OUAGA Taureau	69350	103000	131600	115500	133350	139100	140000
PONYTENGA Taureau	84600	125050	149100	163250	163500	161350	163500
DJIBO Taureau	60400	125000	162850	159900	164600	164400	164800

Ovin

OVIN(moutons)							
	93	94	95	96	97	98	99
OUAGA Bélier 30 Kg	6300	12900	14500	12200	11600	11400	13200
PONYTENGA Bélier 30 Kg	9700	12500	15300	16250	16150	17800	20000
DJIBO Bélier 40 Kg	17300	27100	34300	31950	35900	33400	34500

Caprin

CAPRINS (boucs)							
	93	94	95	96	97	98	99
OUAGA	5900	9200	8500	10400	8400	12300	12800
PONYTENGA	5500	8100	10700	11650	13450	14500	15000
DDJIBO	-	-	-	-	-	-	-

SOURCE : Enquête marchés à bétail *SSA EE (DEP/MRA)

Commentaires

D'une manière générale, le prix d'achat du bétail est plus élevé dans l'ordre à Pouytenga, à Djibo et à Ouagadougou. En ce qui concerne les bovins, mais pour les petits ruminants, on distingue, Djibo, Pouytenga et Ouagadougou.

Quelle explication peut-on donner à ces écarts de prix ?

Pouytenga et Djibo sont réputés pour être de gros marchés d'exportation du bétail dans la sous-région parce que :

- le bétail est prisé et de bonne qualité,
- les enjeux de l'offre et de la demande sont de vigueur.

b/ prix d'achat du bétail sur les marchés de Ségou et Dougadougou (au Mali)

Tableau 10 : Prix d'achat du bœuf d'exportation à Dougadougou et à Ségou (Zébu peuhl)

	1993		1994		1995		1996		1997		1998		1998	
	S*	D*	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D	S	D
Bovins Bœuf peuhl	97	75	98	80	137	120	137	123	156	125	171	136	141	127
Ovins Mâle adulte Sahel	24	14	30	23	28	20	31	20	33	25	31	34	33	37
Caprins Mâle adulte sahel	2	11	16	11	26	19	23	17	22	18	20	20	22	23

*S : Ségou

*D : Dougadougou

c/ Structure de coût

Tableau 11 : Structure de coût de production du bétail (bovin) et détermination du prix de vente au Mali

Localité de Ségou

Classe	Nbre emb.	Nbre animaux	Prix d'achat	Prix aliment	Prix santé	Frais M.O	Total coût	Prix vente
<20 têtes								
Total	2	16	1.700.000	545.750	17.250	55.500	2.318.500	2.420.000
Moyenne		8	106.250	34.110	1.075	3.470	144.905	151.250
20 à 50 têtes	2	70	7.650.000	1.880.000	63.500	260.000	9.853.500	11.030.000
Total		36	109.285	26.855	905	3.710	140.760	157.570
Moyenne								
50 à 100 têtes	2	190	24.125.000	5.750.000	185.000	270.000	30.330.000	33.850.000
Total		95	126.970	30.260	970	1.420	159.630	178.160
Moyenne								
>100 têtes	4	1425	120.645.500	55.453.100	1.900.000	1.635.000	179.633.600	194.832.500
Total		356	84.660	38.915	1.330	1.145	126.055	136.720
Moyenne								
% par rapport au total des coûts			67,16	30,87	1,06	0,91	100	

Source : Enquête IER, 1996

Commentaire

Malgré cette structure du coût de production d'une ferme quasi-moderne, le prix de vente sera sujet à négociation et à spéculation au même titre que le bovin élevé dans la nature par le paysan.

3 / Prix payé par les bouchers par tête de bétail sur le marché de gros en Côte d'Ivoire

A l'instar de tous les marchés terminaux, et bien plus que les autres, les marchés de la sous-région, le marché au bétail de Port-Bouët est par excellence un lieu de spéculations occultes sur le prix du bétail et pour cause.

En plus de la filière normale, il s'est créé des réseaux d'achat/vente du bétail par les pays de provenance du bétail (Mali, Burkina Faso, Niger) de bouchers.

Ces réseaux rattachés aux filières pratiquant le système de crédit fournisseur ou de paiement à échéance depuis le marché d'exportation.

Cette procédure intégrée de commercialisation ajoutée à l'occultisme de fixation de prix fait que les communautés étrangères de bouchers, constituées en réseau payent moins cher que les Ivoiriens le bétail (bovins ou petits ruminants).

Ces réseaux informels existants, sont souvent contactés par les ''marchands outsiders'' à des périodes déterminées pour soit renchérir les prix, soit les casser selon la conjoncture du marché.

Par ailleurs, il existe une certaine complicité occulte entre ces réseaux et les convoyeurs, des services de contrôle : police, douane, gendarmerie ; communément appelés P.D.G.

C'est ce qui explique parfois que les coûts de transaction en l'occurrence les prélèvements occultes soient multipliés par 2, 3 ou 4 et sont plus chers de façon conjoncturelle.

Tous ces facteurs influent évidemment à la hausse sur les prix payés par les bouchers par tête de bétail sur les marchés de gros de Côte d'Ivoire.

Ci-après les prix en vigueur en 1995, 1996, 1997, 1998 et 1999

Pour les détails de statistique sur la période voir ANNEXE.

Tableau 12 : Prix moyens du bétail sur le marché de Port Bouêt (F.CFA)

Période catégorie	95	96	97	98	99*
Taureau zébu	161000	174000	182000	200000	180000
Vache zébu	88000	88000	94000	97000	80000
Ovins sahéliens	35000	46600	49900	52000	63900

SOURCE : DGRA/ services municipaux de la ville d'Abidjan
* 99 : 1er trimestre 99

Commentaires :

Il apparaît logique que le bétail en provenance du Niger soit plus cher à cause des coûts de transaction du Burkina Faso et de la Côte d'Ivoire qu'il subit.

Le bétail burkinabé est moins cher que celui du Mali, parce qu'il bénéficie entre autres, du transport par chemin de fer qui, somme toute, est relativement moins cher (moins tracassier) que la route.

Rien de substantiel n'explique que le bétail malien qui est parfois convoyé à pied jusqu'à Sikasso et même à la frontière (Zegoua/Nielé), soit plus cher que celui du Burkina, à conditions de transport routier égal.

Peut être la grande spéculation y est pour quelque chose.

En tout état de cause, c'est dans le cadre d'un marais d'intérêts très actifs que le boucher achète en gros le bétail de Port-Bouët.

B/ DONNEES SUR LES COUTS DE COMMERCIALISATION DU BÉTAIL ET LES RAISONS DE MUTATION INTERVENUES ENTRE LES GRANDES FERMES DU SAHEL ET LE MARCHE DE FROS DE COTE D'IVOIRE

Les paragraphes précédents ont mis en exergue les composantes de la formation des coûts et des prix du bétail, le pourquoi et le comment du montant reçu par les fermiers ainsi que le prix payé par les bouchers par tête de bétail.

Les explications données, ainsi que celles relatives à la filière peuvent ne plus être reprises dans le présent paragraphe.

Cependant, il convient de souligner qu'aussi bien au niveau de l 'administration qu'à celui des professionnels de la filière, tout la monde s'accorde à bouter hors du circuit de commercialisation des inepties, les exactions, qui gangrènent la filière bétail/ viande dans la sous-région, tels que les tracasseries des P.D.G, le convoyage obligatoire, les taxes non autorisées et agréées.

Les pressions sont assez fortes de part et d'autre, surtout avec l'instauration par l'UEMOA du Tarif Extérieur Commun, qui va mettre en concurrence la viande importée hors zone CILSS avec le bétail vif des pays de l'UEMOA.

1/ Les coûts de transaction par camion : le cas de Ouagadougou et de Ségou sur Abidjan

Le coût de transaction du bétail représente environ 30% du coût total du marché dans la sous-région.

La formation de ces coûts, comme souligné plus haut, relève davantage de considération informelle qui défient toute logique économique et logistique.

Par exemple, le poste transport et manutention qui représente environ 40% des coûts de transaction dans la plupart des trafics routiers, est énigmatique.

En effet, comment un camion neuf acheté à 120.000.000 F.CFA peut-il pratiquer les mêmes tarifs qu'un camion totalement amorti communément appelé ''France au revoir'' qui n'a coûté que 15.000.000 F.CFA.

Depuis la dévaluation du franc CFA, enjoint par la libéralisation du secteur des transports routiers, la T/ Km est passée de 32 à 24 F.CFA.

Mais dans la réalité, ce calcul officiel ne sert que de repère.

Les tarifs de transport routiers en réalité évoluent au gré de la conjoncture et des désidérata des acteurs concernés, ils n'obéissent pas toujours à la loi de d'offre et de la demande.

Quant aux autres composantes des coûts de transport à savoir les taxes officielles, les prélèvements illicites de P.D.G, les services des sociétés de convoyage, le coût du capital, de 1998 à 1999, elles n'ont pas varié au point de modifier et la structure, et la valeur desdits coûts.

En d'autres termes, les enquêtes menées dans le cadre de cette étude ressortent les mêmes résultats analyse – coût – transaction Bétail Ségou – Abidjan et Ouagadougou – Abidjan qu'en 1998.

Cela s'explique en grande partie par le fait que les coûts administratifs restent fixes, tandis que les autres postes de coûts servent de repère, sauf changement notoire d'une des composantes de la structure de coût.

Ci-dessous les tableaux relatifs au coût de transaction en **1999**.

Tableaux :

1/ Ouagadougou – Abidjan (1999)

2/ Ségou – Abidjan (1999)

3/ Niamey – Accra (1999)

4/ Niamey – Abidjan (1999)

<u>Tableau 13 : Résultats d'analyse coût – transaction : bétail</u> 1998/**1999**

Tableau 13.1 : Ouagadougou – Abidjan

Itinéraire/Moyens de transport	**Ouagadougou (BF) – Abidjan Bétail: camion**				
	Coût par tête (CFA francs)			% total	% total marché
	BF	RCI	Cumul	Coût	Coût
Prix d'achat par bête	140.000		140.000	80	
Remises	3.000		3.000	2	9
Prix officiel y compris			4.483	3	13
Honoraires/Vétérinaire	179		179	0	1
Taxes /export	3.199		3.199	2	9
Taxes RCI		1.105	1.105	1	3
Taxes quasi-officielles		29	29	0	0
Transport et manutention	12.918	33	12.951	7	37
Prise en charge du bétail	1.278	788	2.066	1	6
Taxes informelles (extorsion)			6.464	4	19
Au Burkina Faso/Mali	371		371	0	1
En Côte d'ivoire		1.077	1.007	1	3
Société de convoyage	5.086		5.086	3	15
Opportunité coût du capital	855	987	5.842	1	5
Perte et frais financiers	1.723	1.991	3.714	2	11
Coût total	28.609	5.940	174.549	100	
Coût total du marché			34.549		100
Bénéfice brut			185.000		
Bénéfice net			10.451		

Tableau 13.2 : Ségou – Abidjan

Itinéraire/Moyens de transport	**Ségou (Mali) – Abidjan Bétail: camion**				
	Coût par tête (CFA francs)			% total	% total marché
	MALI	RCI	Cumul	Coût	Coût
Prix d'achat par bête	150.000		150.000	86	
Remises	1.000	1.000	2.000	1	8
Prix officiel y compris			1.476	1	6
Honoraires/Vétérinaire	167		167	0	1
Taxes /export	57		57	0	0
Taxes RCI		1.257	1.252	1	5
Taxes quasi-officielles	61	100	161	0	1
Transport et manutention	9.906		9.906	6	42
Prise en charge du bétail	186	787	973	1	4
Taxes informelles (extorsion)			3.386	2	14
Au Burkina Faso/Mali	1.106		1.106	1	5
En Côte d'ivoire		765	765	0	3
Société de convoyage		1.515	1.515	1	6
Opportunité coût du capital	708	708	1.417	1	6
Perte et frais financiers	2.273	2.273	4.545	3	19
Coût total	15.463	8.433	173.897	100	
Coût total du marché			23.897		100
Bénéfice brut			180.000		
Bénéfice net			6.103	4	

Commentaires

Une analyse comparative fine des deux tableaux appelle les commentaires suivants :

- Ouagadougou est à 1.178 Km et Ségou est à 1.156 K m,
- Les conditions techniques de transport sont presque les mêmes,
- Le bovin coûte 10.000 F plus cher à Ségou qu'à Ouagadougou (150.000 F contre 140.000 F), soit 86% et 80% dans la structure du coût,
- Transport et manutention respectivement 42% pur Ségou et 37% pour Ouagadougou,
- Taxes informelles : 14% pour Ségou et 19% pour Ouagadougou,
- Sociétés de convoyage : 6% pour Ségou et 15% pour Ouagadougou,
- Coût total du marché : 23.897 F pour Ségou contre 34.549 F pour Ouagadougou,
- Bénéfice net : 6.103 pour Ségou contre 10.451 F pour Ouagadougou.

Il ressort de cet exercice, que le transport de bétail et les charges annexes, que malgré la cherté du corridor Ouagadougou – Abidjan, le bovin du Burkina Faso est plus compétitif à l 'arrivée à Port – Bouët.

Ce résultat confirme si besoin était, que malgré tout, la filière du bétail malien demeure spéculative, donc des efforts doivent mener à tous les niveaux y compris à la ferme.

Peut être conviendrait-il de réfléchir à une gestion moderne de la filière pour mieux tirer partie des efficacités de la concurrence, de la compétitivité et de la transparence au détriment de l'opacité commerciale développée jusqu'à ce jour par les intervenants concernés.

2/ Les récents changements et leur impact sur le prix du bétail entre le Burkina Faso, le Mali et la Côte d'Ivoire

Des coûts de transaction liés au transport constituent l'une des préoccupations majeures des intervenants du commerce inter-Etats, mais surtout des institutions en charge du développement économique sous-régional.

Des initiatives tendant à améliorer ledit commerce ont été lancées ici et là, mais le mal demeure ; et il se présente sous trois formes :

- le transport,
- le déficit de communication et d'information,
- le contrôle administratif.

Ce sont ces trois composantes du commerce qui sont à l'origine de la très mauvaise performance du commerce du bétail et de la viande, à l'instar des autres produits et marchandises.

Quels sont les changements intervenus au niveau de ces composantes et qui sont susceptibles d'avoir un impact positif, synergique, et bénéfique sur le prix du bétail entre le Burkina Faso, le Mali et al Côte d'Ivoire.

a/ Au niveau du transport

Quatre décisions majeures viennent de voir le jour, on distingue :

- La suppression du convoyage décidée dans le cadre du CILSS lors de la réunion sur la question à Niamey en septembre 1999, représentant environ 6% des coûts de transaction du bétail (Mali/Burkina Faso). Sa suppression réduira systématiquement les postes de contrôle administratifs (P.D.G), car c'est parce que le convoyage a créé des conditions de distribution d'argent que les P.D.G se démultiplient sur les corridors pour venir les récupérer.

  Elle permettra aussi au chauffeur de récupérer 3 à 8 heures sur le temps de conduite, grâce à la réduction des postes de contrôle.

  Elle permettra au propriétaire du bétail d'économiser un montant de 150.000 à 350.000 F CFA par trajet ;

  Mais il convient de signaler que cette suppression n'est pas encore effective.

- La mise en œuvre de l'observatoire des pratiques anormales sur le franchissement des frontières dont la réunion de relance est programmée par le CILSS et le REAO en avril 2000 à Bamako.

  L'observatoire a pour objet de traquer l'inapplication des normes, des règles, des mécanismes édictés qui favorisent la fluidification et l'efficacité du commerce sous-régional (UEMOA/CEDEAO).

  La publication des résultats de ces investigations devrait non seulement contrarier les auteurs indélicats, mais permettre de dénoncer auprès de l'UEMOA, la CEDEAO, les Etats, les structures auxquelles ils appartiennent la teneur de leurs exactions.

  Toute chose qui devrait dissuader les mauvais comportements au niveau de la filière bétail viande notamment.

- L'instauration et la mise en application depuis mars 2000 du Système de ''Fluidité routière'' par l'Office Ivoirien des Chargeurs (OIC)

  Système d'escorte mixte de toutes les forces de contrôle administratif à l'instar de ''solidarité sur la mer'' au Togo.

  Le système permettra d'effectuer le contrôle uniquement au départ et à la frontière et vis versa.

  La redevance du système est fixée à 36.500 F, ce qui permet :

  - d'économiser le montant des prélèvements illicites,
  - de gagner du temps,
  - d'accroître la rotation des véhicules.

- La refonte des conventions TIE et TRIE qui gère tout le système de transit et de transport dans l'UEMOA et dans la CEDEAO.

L'objectif de cette refonte étant d'uniformiser, d'harmoniser et d'optimiser les formalités, les coûts et les documents du transport.

b/ Au niveau du déficit de communication et d'information

- La mise en place et le fonctionnement en réseau du Système Information sur le Bétail (SIM) dont la dotation en matériel informatique et de moyens conséquents devraient permettre de gérer les problèmes liés à l'offre et à la demande sur les différents marchés à bétail ;

- La mise en place de bourse fret sur le bétail permettra de maîtriser les problèmes liés à l'offre et à la demande de transport, toutes choses qui éviteraient les spéculations abusives

et les surenchères sur le transport puisqu'un système de tarification sera mis en place et en publié auprès de tous les utilisateurs et prestataires de service de transport.

c/ Au niveau du contrôle administratif

Avec le système de Droit de Traversée au Mali, le Système de ''Fluidité routière'' en Côte d'Ivoire, les bourses de fret du bétail, la refonte des conventions TIE et TRIE et les actions individuelles dans les Etats concernés, la question cruciale des tracasseries administratives sera sans doute un mauvais souvenir dans un futur proche.

3/ Autres aspects favorables au changement

Les aspects infrastructurels sont en train de modifier le paysage de la filière du bétail et de la viande.

Concernant les pays du Sahel, la construction de marchés du bétail de Tourakou à Niamey, doté de toutes les structures d'encadrement et un équipement moderne est à l'ordre du jour.

- Niamey dispose déjà d'un projet déjà ficelé d'un coût global de 180 millions de F.CFA pour les études des travaux, une telle réalisation permettra de mieux maîtriser les flux et une ferme concurrence au Burkina Faso et au Mali. Ce qui aura un impact sur les prix du bétail dans les pays côtiers,
- Dans le même ordre d'idée, un abattoir privé a vu le jour ; son objectif est d'exporter de la viande fraîche dans les pays côtiers avec les prix du Kg plus compétitifs.
- Le Togo prévoit aussi de déplacer le marché à bétail actuel afin de le moderniser,
- L'exploitation de la ligne de chemin de fer Oaugadougou-Kaya aura l'avantage d'exporter d'avantage à coût réduit, ce qui favoriserait la concurrence et pèserait éventuellement le prix du bétail en Côte d'Ivoire.

Dans les pays côtiers, au Togo, au Ghana et en Côte d'ivoire, les bouchers entendent se doter d'infrastructures modernes et surtout le transport pré et post abattoir consécutif avec des véhicules adaptés. Un projet de construction d'un abattoir moderne pouvant accueillir 600 têtes/jour, est en cours de réalisation à Anyama pour faire place à l'abattoir de Port-Bouët.

Un projet similaire d'abattoir moderne est également en phase de réalisation au Togo et un autre au Ghana.

Tous ces projets de modernisation des infrastructures de la filière ont pour but de réduire les coûts de transaction du bétail afin de satisfaire davantage la demande des consommateurs et des bouchers.

Il convient de rappeler que l'engouement suscité dans les pays côtiers en vue d'améliorer les conditions d'exploitation de la filière bétail, viande et d'attirer l'attention des Bailleurs de Fonds sur la nécessité d'aider financièrement et techniquement à recevoir la demande pour répondre à l'offre du bétail du Sahel qui bénéficie de tout leur soutien à travers les activités du CILSS / FERAP, de la CEBV, du Club du Sahel et même des Etats.

Les intervenants de la filière bétail /viande sont convaincus que si l'exploitation pouvait fonctionner en réseau, les coûts de transaction pourraient être substantiellement réduits, entraînant du coup une augmentation de l'offre avec comme corollaire une baisse du prix de bétail et pourquoi pas de la viande sur le marché de détail.

III- PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

Au terme de cette évaluation de la filière bétail/viande et notamment sur le contrôle des récents changements de prix entre les marchés du Sahel et de la Côte Ouest Africaine, on est en droit de se demander si l'avenir de la filière est prometteur.

Mieux, que peut-on faire pour améliorer ladite filière et pour quel impact réel sur les prix du bétail entre le Burkina Faso, le Mali et la Côte d'Ivoire.

Rappelons que ces deux dernières années, plusieurs études ont été réalisées suivies par des ateliers pour faire des propositions concrètes en la matière.

Puisque toutes ont concluent que la situation des changements de prix est précaire ; pis, il y a une sorte d'illusion de changement à la baisse des coûts de transaction.

En réalité, il en est presque rien, à cause du caractère spéculatif, conjoncturel, saisonnier, occulte et informel de fixation des prix du bétail et des coûts de transaction.

Le maintient de cette situation est en grande partie due au fait que hormis l'administration d'encadrement et de contrôle, plus de 80% des intervenants de la filière sont analphabètes. Mais il faut lever l'équivoque, cela ne gène en rien leur intelligence et leur grande maîtrise du Business dans la filière.

Cependant, il faut reconnaître qu'ils sont pour la plupart hostiles au changement, à la modernisation de la filière qui mettrait à nu certaines pratiques occultes qu'ils voudraient préserver pour conserver leurs acquits, leurs leaderships dans le secteur d'activités.

Pour preuves :

- Les marchands de bétail opposent une résistance farouche à la vente du bétail au poids ; ils préfèrent la vente au jugé.
- Les chauffeurs routiers essaient chaque jour de convaincre les transporteurs et les propriétaires de véhicules que les barrages routiers prolifèrent sur les corridors donc il y a lieu de maintenir, sinon augmenter les fonds destinés à nettoyer la route des agents de la Police, de la Douane et de la Gendarmerie (P.D.G).

  Ne gagnent-ils pas quelque chose dans cette opération ?
- Les convoyeurs de bétail apportent un soutien indéfectible aux chauffeurs routiers pour maintenir leurs activités ;
- Les forces de contrôle brandissent à leur Gouvernement la psychose d'insécurité, de sécurité, de banditisme et de fraude pour eux aussi, conserver sinon démultiplier les postes de contrôle et encaisser les prélèvements illicites ;
- Les transporteurs routiers analphabètes à 70% et détenant des véhicules vétustes à 70% et souvent non en règle, recherchent les moyens d'une complicité avec les forces de contrôle pourvu que les prélèvements illicites successifs, excessifs et onéreux de ceux-ci évoluent à la baisse ;
- Enfin, il faut se demander si l'Etat y trouve son compte dans ces actes anti-commerciaux, rien n'est moins sûr. Sinon comment expliquer que des décisions conventionnelles communautaires, politiques, gouvernementales, administratives sont prises chaque année pour mettre fin à l'arnaque, aux exactions dans ce secteur d'activités sans résultats probants.

Comment comprendre qu'à tous les 45 Km sur les corridors routiers se dressent un barrage routier, et que chaque barrage routier engendre :

- 10 minutes de retard sur le voyage,
- 2.000 à 5.000 F de prélèvement illicite sans qu'on y mette fin ?

Comment admettre qu'on puisse maintenir ces droits et taxes non autorisés aux frontières et sur les routes pour empêcher qu'un produit agro-alimentaire aussi sensible que le bétail ne soit commercialisé au plus grand profit des éleveurs/paysans et des consommateurs ? La viande ne demeure-t-elle pas une denrée alimentaire de première nécessité ?

Comment accepter de maintenir des infrastructures vétustes et des équipements inadaptés lorsqu'on veut soutenir un secteur d'activités qu'on voudrait moderne, compétitif et rentable ?

Voilà en quelques points énoncés, les vraies causes du changement des prix et de l'amélioration des coûts de transaction du bétail et de la viande en général et entre le Burkina Faso, le Mali, le Niger et la Côte d'Ivoire en particulier. Car les chiffres pour évaluer la situation qui prévaut pourront être calculés et montrés chaque année ; mais tant que ces points ne trouveront pas de solutions idoines, les résultats escomptés se traduiront inéluctablement par « un coup d'épée dans l'eau ».

A/ LES SOLUTIONS PROPOSEES

Les solutions proposées se situent à plusieurs niveaux :

1/ Au niveau institutionnel

Sous l'égide du CILSS, les Etats et les intervenants de la filière bétail viande devraient adopter et appliquer : la simplification, l'harmonisation, l'uniformisation des formalités, des procédures, des coûts officiels, des documents et des données statistiques, depuis le marché d'exportation jusqu'au marché de destination en passant par les frontières.

A la limite un **logiciel informatique/bétail viande** d'exploitation de cette proposition devrait être conçu à cet effet avec l'aide précieuse des Bailleurs de Fonds.

Ce logiciel aura pour objet de codifier de bout à bout les sources requises pour la commercialisation du bétail notamment en matière de normes, de règles, de mécanismes et d'usage à appliquer et à respecter.

2/ Au niveau des infrastructures et équipements

Indistinctement, en amont et en aval de la filière, et pour réaliser les projets déjà conçus, des pays du Sahel et des pays côtiers, les Bailleurs de Fonds devraient accepter dans le cadre de la modernisation des activités de ladite filière, d'apporter une assistance technique et financière pour la construction des marchés à bétail et des abattoirs modernes et équipés, y compris le matériel de transport afin de faciliter non seulement la commercialisation du bétail mais aussi pas de la viande.

3/ Organisation de la commercialisation

Pour permettre un fonctionnement en réseau de la commercialisation, les SIM bétail/viande devraient exister à l'identiques dans les principaux marchés concernés afin de mieux exploiter le logiciel bétail viande.

Le CILSS et les associations professionnelles du secteur bétail viande devraient mettre tout en œuvre pour avoir le soutien des Bailleurs de Fonds dans ce domaine.

Une bourse de fret bétail devrait être dûment créée par les professionnels de la filière.

4/ L'organisation du transport

Quelques soient les raisons évoquées, de sécurité, d'insécurité, etc., les points de contrôle doivent être limités à deux (2) sur chaque territoire du CILSS :

- un contrôle mixte au départ (Police, Douane, Gendarmerie, Vétérinaire) ;
- un contrôle aux frontières ;
- aucun prélèvement (taxe, redevance) ne peut être levé sans qu'il soit officiellement autorisé et publié ;
- aucun véhicule non en règle ne doit être autorisé à faire du transport de bétail et de la viande ;
- la suppression du convoyage en dehors des bouviers chargés de la surveillance du bétail dans les véhicules ou wagons.

5/ Le contrôle du système de commercialisation du bétail/viande

La mise en œuvre de l'Observatoire des Pratiques Anormales sur le Franchissement des Frontières du REAO et de FOA qui aura pour mission de contrôler et de publier périodiquement le non respect des normes, des règles, des mécanismes et des usages unanimement acceptés et adoptés par tous les intervenants de la filière bétail/viande aux fins de sanctions et pénalités des contrevenants au niveau de l'UEMOA/CEDEAO/CILSS, au niveau des Etats ou des corporations professionnelles existants.

Si des solutions idoines sont trouvées à ces cinq (5) propositions ; les problèmes soulevés dans la présente étude n'auront plus leur objet à l'avenir.

B/ RECOMMANDATIONS

Deux principales recommandations méritent d'être soulevées :

- Le Programme Régional du Sahel devrait mobiliser les Bailleurs de Fonds autour des solutions proposées afin de résoudre définitivement les problèmes de la filière bétail/viande dans la sous-région ;
- Les professionnels de la filière doivent se mobiliser autour du CILSS via les cadres nationaux de concertation du bétail et des produits du cru pour la concrétisation des solutions préconisées.

CONCLUSION

La problématique de la commercialisation du bétail et de la viande ne peut être analysée et solutionnée viablement que dans le cadre de la filière qui bénéficie déjà d'un certain nombre de prérogatives et d'avantages préétablis par l'UEMOA, la CEDEAO, la CMA/OC, le CILSS, la CEBV etc.

Malheureusement la gestion de cette filière ne peut être dissociée du cadre défini pour le commerce intra-communautaire ; cadre qui est hélas gangrené par l'épineux problème du transport routier. Les autres problèmes inhérents à la filière peuvent être résolus séparément, mais les solutions n'auront aucune efficacité et synergie sans le transport routier en particulier.

Or le transport routier est la source, le support et la cause du disfonctionnement de la filière et partant, du dérèglement des prix et de la surenchère des coûts de transaction du bétail et de la viande.

Il faut donc chercher coûte que coûte à trouver des solutions idoines à la question fondamentale du transport routier en exploitant subtilement les concessions faites au transport du bétail ; au demeurant en recherchant à contourner la situation par la mise en œuvre d'approches successives comme c'est le cas des solutions annoncées ci-dessus.

En effet les cinq (5) propositions énoncées plus haut, ont l'avantage d'être traitées individuellement, quitte à les relier à terme pour faire naître la chaîne de la filière moderne, efficace et rentable.

Puisse les promoteurs de cette étude en tenir compte dans la suite à donner au dossier.

BIBLIOGRAPHIE

CONACILSS – PRORES : Etude sur les filières agro-alimentaires du Sahel : cas du Mali (version définitive)

Consultants : Adama Coulibaly, Agro-Economiste

Sadou Oumar Ba, Zootechnicien

Ibrahim Cissé, Sociologue

(Juillet 1998).

Comité Permanent inter-Etats de Lute contre la Sécheresse dans le Sahel : Etude sur les filières agro-alimentaires du Niger bétail – viande – oignon – niébé (rapport final)

Consultants : Adamou Danguioua, Economiste

Allachi Boukar, Sociologue

Hassoumi Garba, Zootechnicien

(Septembre 1996).

CILSS (Burkina Faso) : Etude sur les filières agro-alimentaires au Sahel

(Août 1996).

CILSS : Institut du Sahel : Filière Bovine

(Novembre 1998).

MARCHÉS BETAIL-VIANDES en Afrique de l'Ouest et du Centre. Bulletin N°001 1er trimestre 1997 (Octobre 1997).

- Conférences des ministres de l'agriculture d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

EFFICACITÉ DU CAMIONNAGE DANS LE COULOIR CENTRAL DE L'AFRIQUE DE L'OUEST 30 Janvier 1999

APAP III

Research report N° 1069

- AGRICULTURAL POLICY ANALYSIS PROJET, PHASE III sponsored by the US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

LIVESTOCK TRADE AND MARKETING COSTS IN THE BURKINA FASO – GHANA CORRIDOR (final report) Septembre 1995

CONTRACTOR TEAM: MANAGEMENT SYSTEM INTERNATIONAL (lead contractor)

Abt Associates INC

Development alternatives, INC

INP - FHB Cycle ingénieurs de conception

SITARAIL : RAPPORT DE FIN D'ÉTUDE

- Rôle du chemin de fer dans le développement du transport multimodal : cas de SITARAIL dans la sous-région : Burkina Faso – Côte d'Ivoire – Mali – Niger
- Stage effectué à : LA DIRECTION DU TRANSPORT du 29 Mars au 28 Juin 1999

PRÉSENTÉ PAR : Mlle SEKA NANA Angela, Elève – Ingénieur, fin de cycle

IMPACT ASSESSMENT OF THE LIVESTOCK ACTION, PLAN:

March 1999 APAP III Research report N°1068

- Agricultural policy analysis project, phase III. Sponsored by the US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

CILSS – FERAP: Fluidification des échanges des produits du cru et gestion du fret retour. (Synthèse des études réalisées au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire, au Mali et au Sénégal).

Présenté par : M. N'GUESSAN N'Guessan, Expert consultant : transport et commerce international, Abidjan, le 8 Avril 1998

SERVICE COMMUNAL DE LA PRODUCTION ANIMALE ET DES SERVICES VETERINAIRES DE LA COMMUNE NIAMEY I :

- Construction d'un marché moderne à Bétail
- Service d'élevage

Juin 1998

CILSS / USPA - FERAP

Atelier régional sur le convoyage des produits agro-alimentaires en Afrique de l'Ouest (Rapport de la Commission I) Niamey 6-8 Septembre 1999

SOLAGRAL : FOREIGN TRADE POLICY AND REGIONAL TRADE IN MEAT AND LIVESTOCK

Report of the november 1994 mission (November 1-26, 1994)

Burkina Faso, Mali, Ghana, Côte d'Ivoire February 11995

MINISTERE DE DEVELOPPEMENT RURAL ET DE L'EAU OFFICE MALIEN DU BÉTAIL ET DE LA VIANDE (O.M.BE.VI)

- Statistiques du bétail et de la viande 1997

Mars 1999 Publié avec l'appui du projet DIAPER III (CILSS. UE)

DIRECTION NATIONALE DES TRANSPORTS (Mali) : Annuaire statistique des transports (Résultats 1998)

DIRECTION DES ETUDES ET DE LA PLANIFICATION : (Burkina Faso). Services des Statistiques Animales et de l'Economie de l'Elevage (SSA-EE). Juin 1999.

- Les statistiques de l'élevage au Burkina Faso. Année 1998.

MINIGRA MDPA : Ressources Animales N° 30-31. Mois de Octobre 1999.

MINIGRA MDPA : Ressources Animales N° 25. Mois de Mai 1999

MARCHÉS BÉTAIL - VIANDES : en Afrique de l'Ouest et du Centre. Bulletin trimestriel N° 5. Période couverte Janvier – Mars 1998

MARCHÉS BÉTAIL - VIANDES : en Afrique de l'Ouest et du Centre. Bulletin trimestriel N° 2. Période couverte Avril - Juin 1997

MARCHÉS BÉTAIL - VIANDES :

Bulletin trimestriel N° 3. Période couverte Juillet - Septembre 1997

MARCHÉS BÉTAIL - VIANDES :

Bulletin trimestriel N° 3. Période couverte Octobre - Décembre 1997

TRANSPORT NIGER - UEMOA : Enquête sur les prélèvements effectués sur les camions nigériens au niveau de la sous-région (Janvier 1998)

CABINET D'ÉTUDE ET DE CONSEIL MAINA BOUKA REPUBLIQUE DU NIGER PAPEA : Etude sur la facilitation du commerce pour les aspects couvrant la filière élevage (Rapport)

Rédigé par : le Cabinet d'étude et de conseil MAINA BOUKA (25 Octobre 1999)

CILSS : Secrétariat exécutif. Programme Majeur Politique de Sécurité Alimentaire USPA – FERAP

Compte-rendu de l'atelier régional sur le système de convoyage des produits agro-alimentaires en Afrique de l'Ouest (Niamey 6-8 Septembre 1999)

ANNEXES

LISTE DU PANEL D'ENQUÊTE

MALI (BAMAKO)

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Du Jorge A.S. Oliverira Mme Tangarra	TMG/Mali Conseiller Technique	Siège	BP 3670 SRI – Bamako Tel : 23.53.39 / 77.25.66 e-mail : joliveira@malinet.ml
Bréhima Formba	Directeur National des Transports	Siège	BP 78 Tel : 22.41.12 22.64.63 / 22.89.80
Aly Diall Dembélé	OMBERI	Siège	Tel : 22.49.79
Massalim Tounkara Sissé Traoré Dramane Diarra Gagne Diarra et Modibo Soumahoro	Coordination nationale des chauffeurs et conducteurs du Mali Président Secrétaire général Président régional de Ségou Délégué de lignes inter-Etats		Tel: 20.60.52 20.60.52 20.60.52 20.60.52 20.60.52

BURKINA FASO

Période Mercredi au Vendredi

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Kéré Augustin	Président syndicat des chauffeurs routiers	Ouagadougou	Tel : 43.61.10
Yanogo Abel	Conseil burkinabé des chargeurs (CBC)	Siège CBC	Tel : 30.62.11/30.62.12
Tamboura Réné Cissé Ismaël	Organisation des transporteurs routiers du faso	Siège	01 BP 198
Nikiema Marcel	COFAMA	Siège	Tel : 20.44.32
Ouedraogo Dieudonné	Service de la production de commerce et de services (INSD)	Siège	Tel : 32.49.76
Ramdé	CEBV	Siège	Tel : 30.62.67
Ouedraogo Alfred	SITARAIL	Direction commerciale	Tel : 31.07.38 Fax : 31.07.48
Barry Tidiane	- Président de l'union des associations des exportateurs et commerçants de bétail. - Société de convoyage de bétail	Siège Paliers de la viande zone du bois	Tel : 35.75.27 36.09.73
Ouedrago Amadou	Président du syndicat des bouchers de Ouagadou	Marché à bétail de Kaya Ouagadougou	BP 612 Tel: 34.86.35 / 20.37.75
Barry Hassane	Marchand de bétail	Marché de bétail de Kaya	Tel : 45.31.31
Drabo K. Maruis	Directeur général de la société de commerce international de bétail et de viande Fermier (SOCIBV)	Ouagadougou Marché de bétail de Kaya Gare SITARAIL à Kaya	Tel : 35.90.53 Cel : 21.13.33 Fax : 31.26.53
Dr Malgouri	Coordinateur cadre national de coordination du bétail et de la viande	Siège	Tel : 30.66.88
Wilbur G. Thomas Zongo Antoine Kady Dandjinou	Senior development liaison officier TMG/Burkina Faso SRP/CILSS/Ouagadougou	Siège	Tel: 31.85.70 Fax: 31.85.69 e-mail : wthomas@fasonet.bf
Coulbaly Dramane	CILSS/FERAP	Siège	Tel: 31.58.37 Fax: 30.71.20
Boundi Djibrie	ONAC	Siège	

NIGER

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Oumarou Hamadou	Marchand/convoyeur de bétail	Marché de bétail de Tourakou Niamey	
Ambe A. Tanifum	TMG-USAID-AGRHYMET	Siège	BP 10348 Niamey Tel : 72.39.98 Fax: 72.44.52
Ayouba Hassane Farmo	Éts Moussa Djibo import/ export	Siège	Tel : 73.60.86 Cel : 90.19.74
Mayaki Hadjara S.	Conseil nigérien des utilisateurs des transports publics (CNUT)	Siège	Tel : 73.32.11 Fax: 73.52.11
Aoua Oumarou	REAO/ASI Niger	Siège	Tel : 74.14.22
Diori Hassan	Convoyeur de bétail	Marché de bétail de Tourakou Niamey	
Hassuve Al Mocktar	Chef département Information économique Chambre de commerce et d'industrie du Niger	Siège Niamey	BP 209 Niamey 73.22.10/73.51.55
Hadi Moussa Gourgoudou	Chef du service SIM/Bétail	Siège Niamey	BP 12091 73.21.47
Issaka Aboubaka Namata Incha	Chef de service au commerce extérieur		
Hassoumi	Ex-chef du SIM/Bétail		
Dr Biko	Directeur des services vétérinaires	Siège	BP: 10262 Niamey Tel : 73.35.81
Abdoulaye Gouroubaba Maïga	Président Association des marchands de bétail	Siège	Tel : 73.23.55 Fax: 72.50.96

COTE D'IVOIRE

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Yaya	Bouchers /détaillant	Abattoir Port-Bouët	Cell : 05.99.37.85
Sidibé Soumaïla	Commerçant de bétail/ bovins	Marché à bétail Port-Bouët	
Coulibaly Hama	Commerçant de bétail /petits ruminants		Cell : 07.84.62.05
Nouhoun Diallo	Boucher/grossiste	Abattoir Port-Bouët	
Diawara Amine	Importateur et éleveur de bétail		Tel : 37.40.24
Traoré	Service vétérinaire Chef transit	Marché à bétail Abattoir Port-Bouët	
Dr Méité	S/Directeur des services vétérinaires municipaux	Abattoir Port-Bouët	
Dr Koffi Koumi	Directeur production de l'élevage (DPE)	Siège	Tél : 20.22.69.70
Dr Kanga	S/ Directeur DPE de la valorisation des industries animales	Siège	Tél : 20.22.15.43
Yacouba Touré	Directeur Technique	Société de Gestion des marchés à Bétail et abattoir de Côte d'Ivoire	
Sylla Bengaly	Commission produit du Cru Cdre National de concertation du bétail et de la viande	Siège DPE	Tél : 20.22.15.43
Mme Diarra Fatoumata	Représentation des entrepôts maliens en Côte d'Ivoire (EMACI)	Siège	

Iboulho Hervé	Représentant du Conseil Burkinabé des Chauffeurs (CBC)	Siège	
Coulibaly	Responsable des statistiques DPE	Siège	Tél : 20.22.15.43
Traoré Yacouba	Chauffeur routier	Marché à bétail Port-Bouët	
Séka Angéla	Ingénieur des TP Etude sur le transport multimodal SITARAIL		Tél : 21.36.18.90
Kaba Diakité Hamalla	SOKADYS transport	Siège	Tél : 2125.30.87 Cell : 07.07.11.15

TOGO

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Alassani Fousseni Deganus abdoul Godjé Ali Yombo Yacoub	Secrétaire national du syndicat des bouchers et charcutiers du Togo (SYNABOUCTO) Chef des bouchers Président des bouchers Chef bouchers région de Dapaong	Abattoir de Lomé	Tél : 27.89.56 Cell : 04.19.38
KaboréThom Ouédraogo Madina Zongo Moussa	Chauffeurs routiers burkinabé OTRAF	Siège Représentation OTRAF	Tél : 27.62.70
Allassani Alidou	Président du cadre national de concertation du Togo Secrétaire général des négociants de bétail	Marché à bétail Toglécope	Tél : 25.59.49
Pierre K. Gagon	Trésorier général de l'union des transporteurs routiers du Togo	Siège	Tel : 27.47.42/25.91.32 Cel : 05.19.99 Fax: 27.89.78
Dr Hounkanli Yaori	Direction de l'élevage et de la pêche Vétérinaire	Siège	BP 359 Tél : 21.28.82/21.60.33 FAX : 21.87.92
Soro Koupendel	Chef du marché de petits ruminants de Gbossimè	Marché de Gbossimè	

GHANA

NOM ET PRÉNOMS	STRUCTURE	LIEU	ADRESSE
Kouamé Asafu-Adjei	Assistant director & head livestock planning & information Unit (LPIU) Minitsry of Food & agriculture	Siège	P.O. BOX M 37 Off.67.10.03 Accra
Sofo Ali Abdul Moumouni Issufu	Marchand de bétail Berger	Jamestown	P.O. BOX 2252 Accra
Alhadji Prince Issufu Musa	General secretary Ghana co-op buchers Meat cutters Association LTO	Head office	P.O. BOX 2100 MP/Accra Tél : 66 61 53
Chief Zakari Sofo	Chief buchers/Accra National President bucher Association	Head office	P.O. BOX 2100 MP/Accra Tél : 23.17.75
Ashante Alassane	Veterinarium minister of Food & Agriculture Cuttle Importer	Ashaiman Cuttle market	
Julius Quame Ametefe	Representative of minister of Food & Agriculture / TEMA	Head office	Tel : 022.200714/5 Fax: 72.44.52

TABLEAU 1 : Coûts des bovins sur les marches du Burkina Faso, Mali, Niger, CI, Togo, Ghana : 1er Trimestre 97 et 3e Trimestre 97 (en FCFA/Kg)

PERIODE	JANVIER						FEVRIER						MARS					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Vache Zébu	41600	96250	59750	105000	_	143580	44000	98475	61000	105000	_	136220	45000	100220	60000	120000	_	132075
Taureau Zébu	159600	126000	110000	225000	_	202705	149500	124670	120000	205000	_	192320	162100	134450	110000	220000	_	192310

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N°1 1er trimestre 97

PERIODE	JUILLET						AOUT						SEPTEMBRE					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Vache Zébu	45100	110467	48500	90000	150000	149260	42300	119167	52500	85000	150000	159544	40600	107088	52500	80000	154000	153000
Taureau Zébu	169900	155000	115000	180000	185000	208451	163400	150375	115000	180000	185000	213675	149675	151500	10500	140000	191000	207650

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N°3 3e trimestre 97

Tableau 2 : Prix de bétail de la viande sur les capitales du Burkina Faso, Mali, Niger, CI, Togo, Ghana : 1er trimestre 98

PERIODE	**JANVIER**						**FEVRIER**						**MARS**					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Viande bovine avec os	885	1200	990	1190	1200	1470	850	1200	980	1205	1200	1480	843	1200	985	1205	1200	1460
Viande de petits ruminants	905	1500	1205	1715	1400	1525	880	1500	1200	1675	1400	1510	850	1500	1200	1685	1400	1515

PLAN D'ACTION SUR LE CONVOYAGE

AVANTAGES	INCONVENIENTS	SOLUTIONS	ACTIONS	ECHEANCIER	RESPONSABLES
Pas de dépérissement	- Pas d'économie de coûts	▪ Moderniser les pratiques commerciales et la logistique	▪ Recommandations des ateliers aux Etats concernés : ▪ Information et sensibilisation des Etats concernés sur les conséquences négatives du convoyage	Court terme (3-6 mois)	• CLSS
Eviter l'anarchie	- Encourage l'inégalité	▪ Suppression des bouviers	▪ Identification des secteurs de reconversion et de formation des acteurs	Court terme (3-6 mois)	• CILSS-Burkina Faso - Côte d'Ivoire
Economie de temps	- Renchérir les coûts de revient	▪ Evaluation des prestations des sociétés de convoyage	▪ Sensibilisation et information des autorités des différents Etats, UEMOA, CEDEAO, et veiller à la non-multiplication des brigades mobiles	Court terme (3-6 mois)	• CILSS-UEMOA CEDEAO plus Etats membres
Réduit les coûts	- Multitude de sociétés	▪ Structure de répartition des coûts de convoyage	▪ Sensibiliser les autorités sur les mises ne place de BCNJ aux frontières	moyen terme (8-24 mois)	• CILSS-UEMOA-CEDEAO
Préfinancement	- Entravent à la circulation des biens	▪ Reconversion de ces sociétés d'assistance financière transit	▪ Elargissement de la lettre de voiture à tous les Etats membres	moyen terme (8-24 mois)	• Etats • Opérateurs économiques • Etats-CEDEAO-opérateurs économiques
Création d'emploi	- Profite sur les commerçants, les - transporteurs et l'Etat	▪ En amont : organiser ou structurer le transport	▪ Relecture des conventions TRIE et TIE	Court terme (3-6 mois)	• CILSS-REAO- CEDEAO-UEMOA
Accélère les opérations financières	- accentue la corruption	▪ Rencontres périodiques avec les forces de l'ordre et les opérateurs	▪ Relecture des textes relatifs aux transports mixtes (existence reconnue des bouviers) ▪ Souscription assurance bouvier ▪ Modernisation du réseau routier et des moyens de transport conformément au schéma directeur de la CEDEAO	Court terme (3-6 mois) Court terme (3-6 mois) Court terme (3-6 mois)	
Prêter des documents de la société de convoyage	- Ne supprime pas les tracasseries	▪ Mise en place d'un observatoire de convoyage	▪ Mise en place d'une structure légère chargée de faire le bilan semestriel des barrières non-tarifaires, la diffusion et le suivi périodique ▪ Lancement de l'observatoire test du CILSS	Court terme (3-6 mois)	
	- Conflit inter société -nationalisme	▪ Mise en place d'un laisser - passer international			
	- Réduction compétitivité des filières	▪ Suppression des sociétés de convoyage			
	- Maillon non indispensable à la chaîne de commercialisation	▪ Taxe de traversée			
	- Manque à gagner pour l'Etat	▪ Application de la lettre de voiture qui accompagne les animaux			

	- Non reconnu (statut juridique non défini)	▪ Application loi CEDEAO – UEMOA			
	- A terme contribution asphyxier des filières	▪ Réduction du nombre de bouviers			
	- Perte de temps – dépréciation du produit	▪ Statut juridique des sociétés de convoyage			
	- Précarité de l'emploi	▪ Concertation entre les sociétés et les …			
	- Non transparence des opérations de convoyage	▪ Création assurance bétail			
		▪ Suppression tracasserie, simplification des opérations			
		▪ Mise en place d'une structure de collectes et de traitement des informations sur la commercialisation animée par un redéploiement des structures actuelles			
		▪ Assurance transport marchandise			
		▪ Suppression			
		▪ Appui à la reconversion du secteur			
		▪ Réduction du nombre de poste de contrôles au strict minimum			
		▪ Mise en place de BCNJ (Bureau de Contrôles Nationaux Juxtaposés aux frontières)			
		▪ Application de la convention TRIE			
		▪ Modernisation des pratiques commerciales et de la logistique			
		▪ Création d'un observatoire des conditions de passage des frontières			

<u>Source :</u> Atelier régional (CILSS/USPA-FERAP) sur le système de convoyage des produits agro-alimentaires en Afrique de l'Ouest, Niamey, 6-8 septembre 1999

Tableau 2 bis : Prix du bétail de la viande dans les capitales du BF, Mali, Niger, CI, Togo,,Ghana, 1er et 3e trimestre 97 (en FCFA/Kg)

PERIODE	JANVIER						FEVRIER						MARS					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Viande bovine avec os	740	1200	1040	1205	1200	-	760	1180	1013	1200	1200	-	790	1185	1000	1200	1200	-
Viande de petits ruminants	770	1500	1235	1645	1400	-	790	1495	1230	1735	1400	-	850	1490	1225	1710	1400	-

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N° 1 1er trimestre 97

PERIODE	JUILLET						AOUT						**septembre**					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Viande bovine avec os	835	1200	1004	1200	1200	1466	825	1200	391	1196	1200	1538	825	1200	990	1196	1200	1421
Viande de petits ruminants	875	1500	1222	1745	1400	1549	855	1500	1227	1748	1400	1567	835	1500	1205	1781	1400	1503

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N°3 3e trimestre 97

Tableau 1 bis : Coûts des petits ruminants sur les marches du Burkina Faso, Mali, Niger, CI, Togo, Ghana : 1er et 3e Trimestre 97 (en FCFA/Kg)

PERIODE	JUILLET						AOÜT						SEPTEMBRE					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Ovin sahélien	25900	26000	21000	63000	_	43920	16100	27155	21000	55000	_	43260	35000	43066	22500	60000	_	41540
chèvre	11100	12500	8500	20000	_	16890	10700	11340	7000	15000	_	16045	11600	10280	3500	18000	_	16925

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N°1 1er trimestre 97

PERIODE	JUILLET						AOUT						SEPTEMBRE					
Pays Catégorie	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana	Burkina Faso	Mali	Niger	CI	Togo	Ghana
Ovin sahélien	26600	31000	19000	45000	35000	42254	27100	27643	17000	45000	37000	44160	25500	27363	18750	35000	39000	43170
Chèvre	11100	22544	8750	22500	23000	18310	10900	13400	_	17500	22500	18519	12000	13324	6750	12000	25000	1796

SOURCE : Marchés de bétail –viandes : N°3, 3e trimestre 97

Exemple de circuit de commercialisation reposant sur une organisation en relais

ACTEURS	FONCTIONS	LIEUX
Collecteur ↓ Logeur intermédiaire au marché de regroupement	Financement et organisation de la collecte ? Mise à vente	Marché de collecte Marché de regroupement
Commerçant à court rayon d'action	Accueil collecteur et bétail Vente pour collecteur contre commission (1.000 F) Achat avec intermédiaire	Marché de regroupement Marché de regroupement
Commerçant exportateur Logeur intermédiaire (correspondant)	Achat bétail Organisation exportation avec gros commerçant import-export et transitaire Financement transport et convoyeur	Marché de regroupement Bamako
Bouchers chevillards Bouchers détaillants Consommateurs	Réception bétail et convoyeurs Stockage bétail selon prix Vente par lot de 5 à 20 à crédit contre 1.000 F de commission par tête Récupération crédit	A Abidjan Ou Bouaké
	Achat par lot à crédit Paiement selon abattage et vente aux grossistes et détaillants	Marché Port-Bouët
	Achat à crédit Transport Vente détail	Abattoir Port-Bouët Marché Treichville
	Achat détail - Paiement comptant	Marché Treichville

Source : La filière bétail – viande au Mali, présenté par Dr Abdéramane Coulibaly, novembre 1994

Exemple de circuit de commercialisation reposant sur une organisation en réseau

ACTEURS	FONCTIONS	LIEUX
Collecteur	Collecte	Sur les marchés de collecte (Oct. à Déc.) Chez les éleveurs (Janvier à Juin)
Commerçant Import/export Parent correspondant du commerçant import/ export Bouchers chevillards clients habituels du commerçant import/export Bouchers détaillants Consommateurs	Sur la commande d'un client, financement collecte Regroupement bétail Organisation de l'expédition vers la Côte d'Ivoire Règlement formalités d'exportation Financement transport et convoyeurs	Kati Bamako Bamako
	Réception bétail et convoyeur Vente aux chevillards à crédit Récupération crédit	Abidjan à Bouaké Port-Bouët Port-Bouët
	Achat par lot de 20 à 30 bêtes Paiement selon abattage et vente	‘’
	Achat détail Paiement à crédit	‘’
	Achat détail - Paiement comptant	

Source : La filière bétail – viande au Mali, présenté par Dr Abdéramane Coulibaly, novembre 1994

<u>ANNEXE</u>: Simulation en vue de la détermination des manques à gagner dus à la non application de la Convention TRIE en 1997, dans huit (8) Etats membres de la CEDEAO

Annuel estimé du transit routier du Burkina Faso, Mali, Niger passant par les Ports de Dakar, Abidjan, Accra, Lomé et Cotonou :

Environ 1.125.000 tonnes

- Nombre de camions chargés de **30 t** pour l'évacuation des marchandises	**37.500 camions**
- Distance moyenne parcourue par camion et par voyage	1.100 km
- Total km parcourus par rapport au Tonnage annuel	41.250.000 km
- Nombre de barrages routiers :à raison de **1 pour 40 km**	**1.031.250**
- Coût moyen par barrage	2.000 F CFA
- **Coût global des barrages routiers**	**2.062.500.0 00FCFA**
- Nombre de camions correspondants au coût global des barrages routiers en raison de **80** millions de FCFA/ camion	27 camions neufs
- Nombre d'**heures perdues** à raison de **10 mn** par barrage	171.875 heures
. soit	7.161 jours
. soit	**239 mois**
- Coût directs correspondants au nombre de mois perdus	
* chauffeur / 100.000 F / mois	23.900.000 FCFA
* apprenti / 20.000 F / mois	4.780.000 FCFA
S/Total coût supplémentaire du personnel roulant	**28.680.000 FCFA**
- Coût global du transit en terme de manque à gagner	**2.091.180.000 FCFA**

<u>Source</u> : Atelier sur **"La Convention TRIE et le Développement du Commerce inter-régional"**
A l'occasion de la **2e Foire Commerciale** de le CEDEAO/ACCRA (4 Mars 1999)
Consultant : N'GUESSAN N'guessan

<u>Commentaires</u>

Si la Convention TRIE, était appliquée stricto sensu les montants calculés de :

- **1.031.250** barrages routiers pour **2.062.500.000 FCFA** de prélèvements illicites au profit des P.D.G. (police, douane, gendarmerie).

- **239 mois de perdu** pour **28.680.000 FCFA de salaire du personnel** roulant ; auraient été économisés au profit des transporteurs voire des économies nationales des pays concernés, à des fins d'investissements plus productifs.

Tableau : Coût de transaction d'un bœuf à l'exportation à destination d'Abidjan

	SEGOU		DOUENTZA		SIKASSO	
	F.CFA	%	F.CFA	%	F.CFA	%
Au Mali						
Prix d'achat d'un bœuf	110.000		125.000		104.000	
Constitution du troupeau gardiennage	200	1,26	-		-	
Certificat sanitaire	171,42	1,08	70	0,36	50	0,58
Certificat d'exportation			14,28	0,07	14,28	0,09
Frais d'embarquement	85,71	0,34	150	0,78	150	1,03
Alimentation	-				11.000	2,16
Transport / camion	10.714,28	67,9	14.285	74,9	9.485,7	65,32
Heures supplémentaires (Zégoua)	142,85	9,05	142,85	0,74	142,85	0,98
Taxes postes de contrôle	285,71	1,8	228,57	1,19	185,71	1,27
Transport ''EMACI'' à Zégoua	42,85	0,27	42,85	0,22	24,85	0,29
Coûts transactions au Mali	11.642,85	73,78	14.934,28	78,31	10.385,71	71,51
Coûts totaux au Mali	121.642,8		139.934,28		114.335,7	
En Côte d'Ivoire						
Laisser – passer à Pogo	28,57	0,18	28,57	0,14	28,57	0,19
Syndicat des convoyeurs à Niélé	1571,42	9,95	1571,42	8,24	1571,42	10,82
Taxes à Niélé (poste de contrôle)	250	1,58	250	1,31	250	1,72
Taxes des 4 postes de contrôle	114,23	0,72	114,23	0,59	114,23	0,78
Déchargement	42,85	0,27	42,85	0,22	42,85	0,29
Frais gardiennage	428,57	2,71	428,57	2,24	428,57	2,94
Achat aliment	600	3,80	600	3,14	600	4,14
Taxes municipales / V. Abidjan	1.100	6,97	1.100	5,76	1.100	7,57
Coûts des transactions en RCI	4.135,54	26,18	4.135,54	21,68	4.135,54	28,48
Coûts totaux des transactions	15.773,40	100	15.773,40	100	15.773,40	100
Coûts totaux	**125.780**		**144.060**		**118.521**	

Source : Enquête IER, 1996

Annexe : Destination de la demande sur le marche

Année	Demande satisfaite	Abattage		Export		Réévaluation	
		Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
1992	219.301	146.195	66,6	54.166	24,69	18.940	8,63
1993	220.000	132.494	60,09	39 .961	18,12	48.323	21,78
1994	258.114	141.337	54,75	167.177	66,31		
1995	261.467	105.688	40,42	97.473	37,27	58.306	22,29

Annexe : Evolution des abattages et des exportations

Année	Abattage		Export	
	Nombre	Taux croît	Nombre	Taux croît
1992	146.195	-	54.166	-
1993	132.494	-9,37	39.961	-26,22
1994	141.337	6,67	167.177	+318,22
1995	105.688	-25,22	97.473	-41,69