

4425

PROJET CILSS/FERAP
BP 7049 OUAGADOUGOU
BURKINA FASO

ETUDE DE LA FLUIDITE DES ECHANGES
DES PRODUITS DE CRU ET DU FRET RETOUR

Par Mr. N'GUESSAN N'guessan
Expert Consultant

Enquêteurs :

Mr. KONE AMADOU
3e cycle
Aménagement Régional
et Géographie des Transports

Mme BONI Madeleine KOUASSI
Secrétaire, Animatrice Principale
du Programme et Echos du
Développement de la Femme
(PEDF)

SOMMAIRE

INTRODUCTION

- I. PROBLEMATIQUE DES ECHANGES DES PRODUITS DU CRU ENTRE LA COTE D'IVOIRE ET LE MALI
 - A. Géographie des échanges
 - B. Les contraintes au rapprochement entre les marchés de production et les marchés de consommation
 - C. La question des statistiques des échanges
- II. DIAGNOSTIC DU TRANSPORT ET DU FRET RETOUR
 - A. Problématique des transports des produits et du bétail
 - B. Gestion du fret retour
 - C. Impact des coûts de gestion du système des transports sur les échanges des produits de cru
- III. PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS
 - A. Les aspects juridiques et institutionnels
 - B. Le groupage du fret et Bourse de fret
 - C. Organisation intégrée du transport
 - D. Le financement du système
 - E. Le transport aérien de fret de cru pour pallier les insuffisances des transports terrestres

LES CIRCUITS DES PRODUITS DE CRU ENTRE LA COTE D'IVOIRE ET LE MALI

I - La Problématique des échanges des produits de cru Côte d'Ivoire - Mali.

Les transports entre les pays côtiers et ceux situés à l'intérieur du continent, particulièrement en Afrique de l'ouest sont vitaux pour la dynamique régionale de ce sous-continent. En raison de l'importance incontestable des transports maritimes dans les échanges intercontinentaux, mais surtout de la diversité géoclimatique entre ces deux zones.

De nombreux spécialistes du développement régional ont vu dans cette diversité des productions, la base d'une intégration économique régionale.

Mais, au moment où nous assistons un peu partout à la formation d'espaces économiques et d'échanges intégrés, quelles sont les forces et faiblesses structurelles et infrastructurelles des circuits d'échanges de nos produits de cru ? quels sont les atouts matériels et législatifs des acteurs qui animent ces circuits ? Quelles sont les entraves à la mobilité réciproque de ces produits ?

Ce sont autant de questions que nous nous efforcerons d'élucider tout au long de cette étude.

A - LA GEOGRAPHIE DES ECHANGES

1 - Les produits, leurs zones de productions et de distribution.

a) Le bétail :

Le bétail est le plus important produit d'exportation du Mali sur le marché local ivoirien.

Le bétail malien exporté vers la Cote d'Ivoire provient à plus de 90 % des marchés de Sikasso, Mopti et Ségou (SERNES / SSI, 1995).

Le bétail en fonction du mode d'acheminement et la situation du poste d'entrée en Cote d'Ivoire est orienté sur trois grandes zones de distribution.

- Les animaux transportés par camions ou par train et enregistrés aux postes d'entrée de Niellé et de Ouangolodougou sont acheminés ^{vers} les régions centre et sud qui comprennent les marchés de Bouaké, de Yamoussoukro, de Zuénoula et surtout d'Abidjan.
- Les animaux acheminés pour la plupart à pied au niveau des portes d'entrée de Tengrela et de Tienko sont distribués sur les marchés des régions ouest et sud : Man, Daloa, Touba, Odienné, Soubré, Mankono; Séguéla et Abidjan.

b) Les céréales et légumineuses

Le Mali et la Côte d'Ivoire échangent plus d'une dizaine de produits classés parmi les céréales et autre légumineuses. Entre autres le millet, le sorgho, le maïs, le riz, le haricot, le gnébé, le petit pois, les arachides, l'oignon etc..., sont essentiels

niéko

Mais, exceptées les légumineuses, les céréales, riz, maïs surtout circulent dans les deux sens en fonction du déficit céréalier qu'enregistre l'un ou l'autre pays .

Le petit mil, l'arachide, le gnébé, le haricot, le petit pois, viennent du Mali.

Les régions productrices de ces céréales et légumineuses vont de la zone tropicale humide (située entre le 8e et 9e degrés Nord) jusqu'à la lisière sud du Sahel (15° Nord) pour le millet, l'arachide, le gnébé, le riz irrigué essentiellement.

Les flux bilatéraux de ces produits échouent dans les grandes villes de la Côte d'Ivoire et du Mali, particulièrement Abidjan, Bouaké, Sikasso, Bamako, Ségou, mais aussi dans les zones rurales par le truchement des foires hebdomadaires situées dans les localités frontalières de Tengrela, Odienné, Manankoro, Zégoua, Pogo, Korhogo, etc ...

c) Les fruits, amandes, légumes, tubercules et résines

La Côte d'Ivoire et le Mali échangent plus d'une cinquantaine de type de fruits, d'amandes, des tubercules et les légumes, au nombre desquels nous citons : les mangues, les agrumes, les bananes, l'ananas, la cola, les noix de coco, les noix d'acajou, les dattes, l'avocat, amandes de karité, patate, igname, pomme de terre, ... etc.

Certains produits comme les mangues, les agrumes, sont produits de part et d'autre, mais la production du Mali est largement supérieure à celle de la Côte d'Ivoire.

Par contre, les autres sont spécifiques de leurs territoires de production en raison de leurs exigences écologiques, la cola, les bananes, l'ananas, l'avocat sont des produits forestiers.

* Le colatier pousse dans toute la zone forestière où les précipitations dépassent 1500 mm d'eau par an avec des mois consécutivement secs inférieurs ou égaux à deux. Les plus grandes zones de production de la cola sont la région située au Sud-Est et comprenant Anyama, Alépé, Adzopé, Afféri et Agboville.

- A l'Ouest, tout autour de Man, Danané, Guiglo.
- Au centre-ouest, la région comprise entre Daloa, Issia, Soubré, Lakota-Divo et Sinfra.

* Les bananes sont abondantes dans les régions d'Aboisso, d'Agboville, et Tiassalé.

* L'ananas est abondamment produit dans la région du Bas Comoé à la lagune Aby, avec Bonoua comme centre pilote.

* L'avocat, l'igname sont produits dans la zone allant du « V baoulé » à Katiola (pour l'avocat) et jusqu'à Korhogo (pour l'igname).

La pomme de terre, les amandes de Karité, la gomme arabique,.... sont de la Savane et du Sahel maliens.

- La région de Sikasso produit beaucoup de pomme de terre particulièrement d'Octobre à Février.
- Les amandes de Karité sont ramassées dans toute la zone soudanienne de Mai-Juin à Août.
- La gomme arabique provient du Sahel malien, au nord du 13e degré. Elle est collectée dans des centres de Nioro, Nara, Banamba, Mopti, Tombouctou.

En raison des caractéristiques écologiques de ces produits, leurs marchés de grande distribution est située en dehors des zones de production.

Les produits forestiers comme la cola, les bananes, l'attiéké, l'igname, les coco... sont exportés au Mali. Bamako, Sikasso, Ségou, Mopti sont par ordre d'importance les points d'échec des flux de ces produits au Mali.

Inversement, Abidjan, Bouaké, Yamoussoukro, Daloa, Man, Korhogo reçoivent, par ordre d'importance la pomme de terre de Sikasso.

Par contre, les amendes de Karité et la gomme arabique n'échouent qu'à Abidjan, Bouaké, secondairement Korhogo.

2. La désarticulation des espaces de production et les marchés des produits de cru.

Sans aucune prétention déterministe, les conditions géophysiques limitent les zones de production de nombreux de ces produits de cru à des coûts compétitifs.

Les échanges ont alors pour rôle de pallier ces handicaps physiques.

Mais, malheureusement la plupart des produits de cru de la Côte d'Ivoire et du Mali ont des aires de distribution trop étroites sur les marchés nationaux, d'en face.

Ainsi chaque année, la région de Sikasso, faute de réseaux de distribution suffisants sur le marché ivoirien perd des tonnes de pomme de terre, de patate et de mangues dont les valeurs commerciales sont difficiles à quantifier.

Aussi une banane plantain de moins de 20 cm de long, de 8 cm environ de circonférence (avec la peau) coûte 200 Francs CFA à Mopti, quand la production ivoirienne est difficilement écoulee sur le marché européen. De même un ananas moyen coûte 500 à 750 Francs à Mopti, quand 4 ananas, plus gros sont vendus en vain à 100 Francs tout le long de la route de Bonoua à Aboisso.

Ces exemples peuvent être multipliés.

Il existe une désarticulation matérielle et psychologique entre les espaces de production de nos produits de cru et leurs marchés de distribution.

L'absence de promotion commerciale des produits de cru sur les différents marchés du pays d'en face et de forum de producteurs maintiennent l'ignorance et la méfiance réciproques.

Sur 13 Ivoiriens dont 7 producteurs d'ananas (Bonoua, Samo), 3 producteurs de banane (Aboisso, Azaguié), deux exportateurs de cola (Anyama), seuls ces deux derniers connaissent le Mali où ils ont des correspondants d'affaires. Mais aucune des 10 premières personnes n'a jamais pensé « aller vendre une partie de sa production au Mali ».

Par contre, 3 producteurs de pomme de terre et un producteur de patate douce « aimeraient bien avoir accès aux marchés ivoiriens »

B - Les contraintes au rapprochement entre les marchés de production et de consommation

Les raisons qui sous-tendent les difficultés d'accès des producteurs aux différents marchés sont multiples, parmi lesquelles les contraintes structurelles et fonctionnelles sont majeures.

1 - Les contraintes structurelles

a) Les organismes d'encadrement multilatéraux :

Les organismes sous-régionaux créés pour la promotion des échanges inter-Etats, mieux pour piloter le processus d'intégration économique régional, sont dans leurs principes, unanimement salutaires.

Mais la coordination des actions communautaires au sein de ces organismes d'encadrements pose d'énormes problèmes pratiques aux opérateurs économiques. Car ils constituent, dans tous les pays membres des cadres de références pour les opérations d'échanges sous-régionales relèvant de leurs compétences respectives, mais dans la pratique, ils sont rarement opérationnels. Cet état de fait déboussole les opérateurs économiques qui ont cru et ont vu dans les principes sans équivoques de ces structures d'encadrement les solutions à leurs libertés de mouvements inter-Etats.

Les cas de décisions ou d'actions communautaires non ou partiellement exécutées sont nombreux.

La Décision A/Déc. 8/5/79 du 29 Mai (journal officiel de la CEDEAO n° 1) relatives à la Libéralisation totale du Commerce des produits de cru à compter de Novembre 1979 n'est pas exécutée. Car selon Monsieur KONATE Daouda, Président de la Chambre de Commerce de la région de Sikasso (Mali) importateur de semencier de pomme de terre et exportateur de ce produit vers la Côte d'Ivoire depuis 1973, explique que la déclaration en douane leur coûte à l'entrée du territoire ivoirien 5 % de la valeur commerciale du produit, en raison de 50 F le kilogramme de pomme de terre.

Les douaniers maliens, de même taxent les importations maliennes de bananes plantain, de cola, etc...

Par ailleurs, la remise en activité du « Passeport bétail », la gestion coordonnée du fret retour, tous des projets régionaux prévus pour l'année 1995 n'ont pas encore vu le jour.

b) Les cadres nationaux de concertation (CNC)

La création des cadres nationaux de concertation ont suscité beaucoup d'espoirs chez les opérateurs économiques et les autres acteurs du développement régional. Mais quelques années après leur création, force est de reconnaître aujourd'hui, à l'exception de 2 ou 3 pays où les filières viande/bétail ont exécuté des pas importants, qu'ils ont adoptés l'« esprit de clocher » des organismes sous-régionaux qui les ont vu naître.

Les cadres nationaux de concertation sont dans les différents pays, à des niveaux disparâtres de structuration, donc nécessairement de fonctionnement. D'autres comme ceux du Mali, ont déjà constitué les filières et repertorié les opérateurs spécifiques, quand d'autres, comme en Côte d'Ivoire sont en train de se constituer.

Ils donnent l'image d'un espace sous-régional à double vitesse. Les actions et les projets ne sont pas exécutés en même temps, ce qui crée un dysfonctionnement grave au sein de l'espace régional. Car les opérations d'échanges sont soumises à autant de règlements qu'il y a de pays traversés. Cela pose un problème de maîtrise de coûts et de budgets chez les opérateurs.

2. Les contraintes fonctionnelles

La double vitesse constatée dans l'exécution des projets et décisions communautaires est un handicap pour le fonctionnement harmonieux des échanges inter-Etats.

a) Au niveau des marchés/et des filières des produits

L'étiollement des marchés et l'opacité des filières des produits constituent l'une des plus pertinentes problématiques de la fluidité des échanges et des transports inter-Etats.

Au niveau de la gestion du territoire national comme marché, les options politiques diffèrent d'un pays à un autre. Si certains ont opté pour l'ouverture totale, convaincus d'une mondialisation économique imminente et non discriminatoire, d'autres, par contre hésitent entre une ouverture progressive de leurs frontières à l'intérieur de la communauté régionale et le maintien d'une ceinture douanière aux taxes élevées pour soit disant protéger l'émergence d'opérateurs économiques nationaux puissants, qui tardent à se constituer.

Juste
DE

A l'intérieur des Etats la coordination des échanges entre les marchés nationaux, régionaux et frontaliers pose d'énormes problèmes à la distribution convenable particulièrement des produits de cru. L'ananas, les noix de coco, le poisson frais, l'attiéké de la basse Côte d'Ivoire sont irréguliers et parfois très chers sur les marchés et foires frontaliers et même régionaux situés dans le nord du pays.

Au Mali, la région de Sikasso ne peut vendre toute sa production de pomme de terre, de manque quand ces produits sont introuvables à Tombouctou, Gao, voire même à Mopti.

Ces problèmes résultent de l'inexistence des filières de distribution et d'informations.

b) L'information

L'information est le catalyseur du développement des échanges et des transports. L'absence ou l'insuffisance d'informations est un facteur limitant des transports, des échanges, en somme de l'activité économique.

Dans les échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali, l'insuffisance de l'information accroisse la sensibilité des transports à la saisonnalité des productions. Elle justifie une part très importante des surcoûts de transport, par la naissance et le développement d'intermédiaires (ou cockers) unitilement coûteux.

A titre d'exemple, le circuit du bétail est truffé d'intermédiaires qui renchérissent le prix du bétail et rognent impitoyablement les bénéfices de l'exportateur. Ce qui, d'une part diminue le pouvoir d'achat des consommateurs, car le prix du bétail est artificiellement élevé, et d'autre part affaiblit la capacité d'exportation du marchand qui réalise peu de bénéfices.

Sur un chargement de camion de 35 boeufs acquis à 2.450.000 francs, les intermédiaires, du lieu d'achat à la vente sur le marché de consommation gagnent 130.000 francs, soit plus de 5 % du prix d'achat (voir tableau n° 6 page 14).

c) Les intermédiaires ou courtiers

Comme ci-dessus mentionné, les intermédiaires constituent un facteur de surcoût des transports. Ils opèrent à l'interface de transport en mettant en contact transporteur et chargeur.

Ils n'existent donc que par le fait de l'insuffisance de l'information et de l'inefficacité des groupements de transporteurs (syndicats).

Ils constituent un problème très sérieux pour les transports inter-Etats et cela à plus d'un titre.

1. En raison du coût de plus en plus élevé de leurs services : Au Port Autonome d'Abidjan, le prix minimum du chargement d'un camion de 30 tonnes est de 50.000 francs pour l'intermédiaire.

De même au Grand Parc à bétail de Port-Bouet, le « Têfa » (tuteur du marchand de bétail et qui le vend pour lui) gagne 2000 francs par tête vendue et 500 francs par jour et par marchand de bétail hébergé. Les manoeuvres qui attrapent l'animal, l'attachent et le remettent à l'acheteur ont entre 1000 et 1.500 francs par tête vendue.

2. Ils maintiennent la corruption dans le transport

Pour avoir du fret avec les sociétés de transit et les affreteurs, les cockers soudoyent leurs agents commerciaux et vont même jusqu'à réduire de façon sensible les prix officiels de transport. Alors la différence entre le prix officiel payé par la société de transit et celui reçu par le transporteur est partagé entre l'intermédiaire et l'agent commercial de la société affreteur.

3. Ils constituent un obstacle à la transparence des procédures de transport

Les intermédiaires constituent aujourd'hui un groupe de pression qui s'impose aux transporteurs et aux chargeurs, au détriment desquels ils s'enrichissent impunément. Sachant qu'ils doivent leur survie à la faible diffusion de l'information et à l'inefficacité des transporteurs à s'organiser, les cockers s'interposent entre affreteurs et transporteurs pour bénéficier de la primeur des informations provenant de ces deux sources, qu'ils manipulent ensuite, pour maximiser leurs profits.

c) La question des statistiques d'échanges :

1. L'absence de statistiques fiables

L'une des contraintes à l'élaboration d'un schéma perspectif des échanges inter-Etats, est le manque de statistiques fiables et continues.

La contradiction entre les chiffres ou leur absence rend impossible l'évaluation correcte des besoins matériels même structurels et humains de la gestion régulière des importations et des exportations.

2. La tendance des volumes

En raison de l'absence des chiffres et de leurs contradictions s'ils existent l'évaluation du volume des échanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali ne peut être qu'approximative.

TABLEAU N° 1 EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS MALIENNES DE COTE D'IVOIRE 1991 - 1995

ANNEES	1991	1992	1993	1994	1995
Export du Mali de la Côte d'Ivoire (T)	83 487	73 269	110 647	180 797	114 185
Importation (en T) du Mali de la Côte d'Ivoire	426 120	429 806	462 887	514 236	519 878

Source : Direction Nationale des Transports du Mali, 1996

Mais, ces statistiques cumulent le flux de transit et les achats locaux, c'est-à-dire les marchandises acquises et à destination des marchés outre-atlantiques et celles destinées et achetées sur le marché local ivoirien.

Toute chose qui ne permet pas d'apprécier l'importance et la nature des produits de cru échangés entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

La Direction Générale du Commerce Extérieur de la Côte d'Ivoire (Direction Générale de la Douane) donne pour l'année 1995 les chiffres suivants :

TABLEAU N° 2 Echanges entre la Côte d'Ivoire et le Mali en 1995

CRITERES D'OBSERVATION	EXPORTATION DE LA COTE D'IVOIRE ENVERS LE MALI EN 1995 (en tonnes)	EXPORTATION DU MALI VERS LA COTE D'IVOIRE EN 1995 (en tonnes)
Tonnages en 1995	673.700 Tonnes	13.300 Tonnes
Nombre de types de produits dont produits de cru	695 69	63 58
Valeurs commerciales (francs CFA)	75 422 000 000 FCFA	1 593 000 000 FCFA
Nombre de camion chargés	19 252 camions	380 camions

Source : Annuaire statistique du Commerce Extérieur, 1995

3. La tendance des prix

Dans les échanges et les transports entre la Côte d'Ivoire et le Mali, les prix demeurent et risquent de l'être pendant longtemps, un poste capital non maîtrisé.

Les facteurs qui interviennent dans la constitution des prix varient suivant les secteurs d'activités (commerce ou transport), mais aussi dans le temps et dans l'espace.

3.1 Les prix des transports

La formation des prix dans le domaine des transports est complexe, tant est grande la flexibilité des facteurs de coûts.

La fixation des prix de transport varie suivant :

- le niveau de la demande de transport, plus elle est élevée, plus les prix montent ;
- de la nature de la marchandise à charger ;
- du taux du chargement ;
- de l'état de la route à parcourir
- de la distance
- etc...

Mais que ce soit en Côte d'Ivoire ou au Mali, les tarifs officiels demandés et obtenus par les transporteurs ne sont jamais appliqués. Les tarifs en cours dans le transport inter-

Etats de marchandises, sont très bas. Ils sont le plus souvent imposés par les cockers qui en période d'offre de transport élevée, rabaisent les prix pour mieux profiter.

3.2 Les prix des produits de cru

Les prix des produits de cru également fluctuent en fonction de l'état du marché : offre-demande. Mais aussi, la saisonnalité, les difficultés d'accès à des zones de production et l'insuffisance d'informations relatives aux régions productives ou consommatrices influencent aussi les prix de produits.

TABLEAU N°7 - PRIX MOYENS DE QUELQUES PRODUITS MALIENS SUR LES MARCHES DE PRODUCTION ET DE CONSOMMATION (FCFA)

MARCHES PRODUITS	SIKASSO	SEGOU	FATOMA	BAMAKO	ABIDJAN	BOUAKE	BONOUA
Zébu Peul	112.000	103.000	94.000	130.000	190.000	175.000	215.000
Zébu Maure	88.000	114.000	108.000	137.000	215.000	200.000	225.000
N'Dama	71.000	71.000	70.000	104.000	165.000	150.000	185.000
Ovins Sahel	21.000	23.000	15.000	20.000	55.000	45.000	62.500
Sud	15.000	18.000		21.000	50.000	40.000	60.000
Caprins Sahel	13.000	15.000	13.000	12.000	42.500	35.000	62.500
Sud	14.000	12.000		11.000	40.000	30.000	60.000
1 kg Pomme de terre	187,5 F	280	363	250	400	325	430
1 Ananas=650 g	600 F	800	1 250	650	75	100	25
1 Avocat =250 g	300 F	350	525	300	150	85	100
Noix de coco	150	200	275	175	50	75	25
1 Banane	125	175	325	125	50	50	25
Plantain = 200 g							
Igname = 5 kg	1 200	1 500	1 750	1 575	1 000	500	
Millet = 1 kg	150 F	125	115	175	225	200	250

Sources : OMBEVI, mars 1997 ; Enquête N'Guessan N'Guessan, Août - Sept. 1997.

II - DIAGNOSTIC DES TRANSPORTS ET DU FRET RETOUR COTE D'IVOIRE-MALI

A- PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS DES PRODUITS DE CRU

La problématique des transports des produits dits du cru se pose en plusieurs rubriques.

1. Les aspects institutionnels

a) La réglementation sous-régionale des Transports Routiers Inter-Etats (TIE)

→ Défini le TIE et ...

Le TIE comme cadre réglementaire des échanges et des transports routiers est aujourd'hui dépassé et ne répond donc plus aux objectifs d'intégration sous-régionale. Cela a pour cause :

- Le TIE en instituant les parcours inter-Etats exclut d'office certaines portions des territoires nationaux des circuits sous-régionaux d'échanges et de transports même si ces zones recellent des potentialités de commerce sous-régionale élevées.

Le TIE constitue une entrave à la nouvelle politique pronant l'accès direct des producteurs aux marchés et la constitution de filières d'échanges.

A titre d'exemple, Man (Côte d'Ivoire) est un important marché pour le bétail malien. Cette région ouest de la Côte d'Ivoire produit aussi des produits recherchés sur le marché malien. Bien qu'il soit de l'intérêt du marchand du bétail de charger des camions d'animaux de Mopti à Man, il ne trouvera point de transporteur qui tenterait ce voyage quel que soit le prix mis. Car les assurances CEDEAO ne couvrent les dommages matériels et physiques du camion et de ses occupants si et seulement s'ils ont été causés sur des itinéraires retenus par le TIE, comme voies d'échanges inter-Etats.

b) Le TRIE

→ Qu'est-ce que le TRIE

Comme le TIE, le TRIE n'a jamais été unanimement appliqué par les Etats signataires. Dans son fond le TRIE fait la part trop belle aux règlements nationaux qui n'ont aucune substance uniformisante, objectif à terme des conventions sous-régionales. De sorte qu'il existe autant de régimes de transit que de pays traversés. En raison de l'esprit hésitant et peu précis du TRIE les règlements nationaux sont appliqués au trafic de transit, créant ainsi une confusion qui fait penser à un vide réglementaire régional.

Par ailleurs, le problème de l'harmonisation du taux de redevance n'a encore pas été correctement résolu de même que les critères de répartition du solde de compte.

d) Les réglementations nationales et les barrières tarifaires et non tarifaires

L'application des réglementations nationales au trafic bilatéral a toujours constitué l'obstacle majeur au respect des traités, conventions multilatéraux.

La diversité des normes techniques nationales renforce le morcellement spatial des parcours inter-Etats.

A ces réglementations nationales connues et maintes fois décriées, s'ajoutent encore des barrières tarifaires et non tarifaires.

Elay...
de ...

- Décrire le
fonctionnement
de ...
les réflexions
natives

*Pourquoi ce tableau ?
Le développement de la page pour les pays
pays doivent
en faire l'économie.*

TABLEAU N° 4 Recapitulatif des barrières tarifaires et non tarifaires des transports et des échanges Côte d'Ivoire - Mali.

	Observation	Mali	Côte d'Ivoire
1	Documents douaniers	Trie	D 25
2	Caution douanière	0,50 % de la valeur CAF de la marchandise	Caution bancaire
3	Fond de garantie	géré à 100 % par la CCIM	non appliqué
4	Documents de transports	Lettre de voiture EMACI	Lettre de voiture OIC
5	Taxes supplémentaires Grévant la marchandise	500 F / tonne	4 000 F timbre fiscal OIC
6	Taxes supplémentaires **** le véhicules	Taxes syndicales = 3 000 F Taxes de mairie = 750 F Taxes de sortie = 500 F Taxes de parcage = 500 F	Billet syndicat = 5 000 F Taxes parking (OIC) = 2 500 F/j Mairie = 500 à 1 000 F
	Frais d'escorte	Supportés / douane	Fonds de garantie
7	Couverture des marchandises de versement ou *****dées	Rien	Rien
	Responsable, établissement lettre de voiture	Ni changeur ni transporteur (EMACI, DNT)	idem (OIC)

Source = N'guessan. N'guessan, soit Septembre 1997

2. Les aspects techniques → *matériel et physique.*

a) La situation des moyens de transports

Les matériels de transports peuvent être analysés suivant plusieurs critères au nombre desquels : le niveau d'équipement du pays, l'état du matériel, les marques, les types, leurs niveaux de spécialisation,... etc sont fréquemment pris en compte.

TABLEAU N° 5 EFFECTIF ET SPECIALISATION TAUX D'EQUIPEMENT EN CAMIONS / DU MALI ET DE LA C.I.

PAYS	MALI	COTE D'IVOIRE
CRITERES D'OBSERVATION		
Effectifs du Parc de camions-remorques	10 194	14 576
< à 5 ans	30 %	19 %
% de véhicules 5 à 10 ans	57 %	35 %
d'âge > 10 ans	13 %	46 %
Carrosserie	8 746 (85,8 %)	12 535 (85,99 %)
Spécialisation du Camion-citerne	1 447 (14,1 %)	1 167 (8 %)
Camions frigorifiques	6 (0,06 %)	793 camions frigorifiques + 81 camions bitumes chauds
Parc Camions Bétaillères	0	0
Taux d'équipement (1000 habitants)	1,13 soit 1 camion pour 1000 habitants	1,2 camion pour 1000 habitants
Taux d'équipement/100 Km2	0,82 camion pour 100 Km2	4,5 ≅ 5 camions pour chaque 100 km2

Sources : DNT Mali et Côte d'Ivoire (1995) ; DEME, A, 1990 ; SERNES S/SSI, 1996, Ministère du Plan de la Côte d'Ivoire (Service Planification), 1995.

L'observation du Tableau N°5 ci-dessous montre l'importance du parc de poids en Côte d'Ivoire et au Mali, en même temps qu'il fait ressortir l'âge des véhicules, leurs taux de spécialisation, ainsi que les niveaux d'équipement des deux territoires.

Bien qu'il procède de plusieurs sources, ce tableau montre la capacité de mobilisation des ressources d'échanges des deux pays. Ce qui laisse entrevoir le niveau d'ouverture des territoires respectifs aux échanges.

Selon de sources dignes de foi, la demande de la Côte d'Ivoire en viande serait de 142.532 tonnes en l'an 2000 et de 169.281 tonnes en 2005.

Etant donné la capacité du Mali à satisfaire 15 à 30 % de cette demande ivoirienne soit un peu plus de 50.784 tonnes de viande équivalent 203.136 têtes de boeufs de 250 kg (UTB). Sachant qu'un camion de 4 essieux transporte 35 têtes de boeufs maximum, il faudra un effort d'équipement supplémentaire pour la Côte d'Ivoire et le Mali d'environ 242 camions suregard de la clé de répartition du fret où organisation des pays de la sous-région et destiné à leurs marchés locaux (50%), il faudra 121 camions de plus pour chacun de ces pays d'ici l'an 2005 pour acheminer convenablement le bétail malien. Car selon les sources syndicales, un camion malien effectuerait en moyenne 2 voyages / mois soit 24 voyages / an. Ce qui évalue une capacité d'exploitation par camion de $24 \times 25 = 840$ têtes de boeuf.

b) Sécurisation technique et scellement douanier

Le problème de la sécurité de la marchandise transportée a fait l'objet de multiples interventions et recommandations qui n'ont jamais été respectées sauf pour le fret liquide (hydrocarbures surtout). Cela veut dire que le problème de la sécurité des marchandises est toujours d'actualité. Car elle a été et est toujours l'argument avancé par les agents des contrôles routiers pour justifier le nombre parfois très élevé des postes de contrôle.

Au-delà de la facilitation du contrôle routier (les camions-citernes et les conteneurs à plombs intacts ont moins de problèmes que les camions avec carrosserie) la sécurisation des marchandises remet toujours à jour le problème de l'assurance du fret transporté.

c) Spécialisation des moyens des transports face à la diversification des produits

La spécialisation des moyens des transports face à la diversité des produits est une condition de la sécurité et de la qualité du service de transport.

Les moyens de transports entre la Côte d'Ivoire et le Mali sont très peu spécialisés.

Comment comprendre que ni le Mali ni la Côte d'Ivoire ne disposent des matériels adaptés au transport du bétail qui est le premier produit d'exportation du premier vers le second ? (Voir (tableau précédent page 9).

Le manque de moyens spécialisés des transports limite le champ de distribution de nombreux produits du cru. A quel prix doivent être revendus des produits comme l'ananas, l'avocat, les mangues, oranges, ... etc, transportés dans des camions non spécialisés pour 3 à 4 jours de trajet et avariés à l'arrivée à près de 25 à 30 %, voire plus ?

Quelles perspectives régionales peut-on donner au commerce de ces produits qui fondent pourtant la complémentarité des productions, substitutum de l'intégration économique.

L'inadaptation des moyens de transports à la nature des produits est aussi un facteur de surcoût que payent cher les consommateurs et réduit en conséquence la compétitivité des biens d'échanges.

3. Les aspects commerciaux

*— besoins particuliers des transports
sur route CI - Mali - G*

a) Absence de centres de groupage de fret au niveau national et sous-régional :

La disponibilité du fret a toujours été une condition fondamentale pour la rotation des véhicules.

Le fondement des échanges et des transports c'est la production des biens et des services. Mais la dynamique commerciale d'une région se mesure par sa capacité certes à produire, mais surtout à collecter et à distribuer.

Car des productions abondantes sans réseaux de collecte et de distributions s'étiolent.

Mais, les structures de collecte manquent cruellement aux systèmes productifs des produits du cru.

L'existence des réseaux d'échanges tronqués, à faible capacité de mobilisation des ressources d'échanges procède de l'absence des structures hiérarchisées de groupage des produits.

La création des centres de groupage doit permettre de mieux impliquer nos territoires de production dans les échanges par un rapprochement conséquent et hiérarchisé des produits des marchés. Ainsi des centres de groupes = magasins, dépôts (produits agricoles et halieutiques) de points d'embouche (bétail) seront créés dans les centres régionaux qui seront ravitaillés à partir des foires hebdomadaires et des zones de production situées dans l'aire d'influence du noeud régional.

*Spécialiser
des sites
développés
et variés
- un itinéraire
à la fois
- avantages
- coût
→ comment
mettre à l'échelle*

La localisation du noeud régional, point d'implantation du centre de groupage, par rapport aux lignes de force des transports inter-Etats, serait déterminante. Et le rythme de ravitaillement des centres de groupage étant connu (2, 3, 4, 5 ou 6 fois par semaine, par exemple), les transporteurs disposeront du fret en des lieux précis, faciles d'accès.

b) Offre et demande et prix de transports en période de traite des produits de rente

L'une des problématiques fondamentales de la fluidité et de la permanence du commerce des produits de cru entre le Mali et la Côte d'Ivoire en particulier découle du faible pouvoir de compétitivité en matière de prix de transport, de ces biens à petite valeur ajoutée par rapport aux produits de rente comme le coton.

En raison de la saisonnalité de nombreux produits de cru en Côte d'Ivoire comme au Mali, la demande de transport est complètement monopolisée par les produits de rente, qui fournissent du fret homogène en très grande quantité.

Ainsi la traite du café, cacao, du coton en Côte d'Ivoire et au Mali, commence de Novembre jusqu'en Mai-Juin.

Durant cette période l'offre de transport suffit à peine la demande. Alors que dans le même temps, il faut continuer à transporter le bétail, le riz, le sucre,... etc, et aussi la pomme de terre qui entre dans la danse de Novembre à Février, la mangue de Mars à Mai-Juin, etc...

TABLEAU N° 6 SIMULATION DU PRIX DE REVIENT D'UN CHARGEMENT DE BOEUF (35)
 ACHETES A FATOMA (MOPTI) ET RENDU A ABIDJAN (PERIODE D'OFFRE
 DE TRANSPORT SUPERIEURE A LA DEMANDE - JUIN - NOVEMBRE)

POSTES D'OPERATIONS	COUT UNITAIRE (FCFA)	COUT TOTAL (FCFA)
1. Prix d'achat moyen (tête de boeuf)	70.000 x 35	2.450.000
2. Documents administratifs	600	600
3. Intermédiaires	25 000	25 000
4. Prix de transport moyen/tête	5 500 x 35	192 500
5. Arrangement de la route	200 000	200 000
6. Taxe communale (Port Bouet)	1 100 x 35	38 500
7. Taxe de parcage	2 000	2 000
8. Part du Têfa (tuteur)	2 000 x 35	70 000
9. Taxes des manoeuvres (cordes)	1 000 x 35	35 000
10. Taxes statistiques	1 000 x 35	35 000
11. Hébergement	500/Personne/jour x 3	22 500
12. Bénéfice forfaitaire/tête	15 000 x 35	525 000
TOTAL		3 596 100
PRIX DE REVIENT A ABIDJAN D'UNE TETE =		102.745,7

Source : Enquête Amadou KONE, 8 - 13 Septembre, 1997

TABLEAU N° 7 SIMULATION DU PRIX DE REVIENT D'UN CHARGEMENT DE BOEUF (35) ACHETES A MOPTI RENDU A ABIDJAN

Période de forte demande de camion (Décembre - Mai)

1. Prix d'achat moyen (tête de boeuf)	70.000 x 35	2.450.000
2. Documents administratifs	600	600
3. Intermédiaires	25 000	25 000
4. Pâturage delai d'attente camion (15j)	1 000 x 35	35 000
5. Prix de transport moyen/tête	20 000 x 35	700 000
6. Arrangement de la route	200 000	200 000
7. Taxe communale (Port Bouet)	1 100 /tête x 35	38 500
8. Taxe de parc	2 000	2 000
9. Taxes des manoeuvres (cordes)	1 000 x 35	35 000
10.Part du Têfa (Tuteur)	2 000 x 35	70 000
11.Hébergement	500/Personne/jour x 3	22 500
12.Statistique	1 000 x 35	35 000
13. Bénéfice forfaitaire/tête	15 000 x 35	525 000
TOTAL		4 138 600
PRIX DE REVIENT D'UNE TETE =		118.245,7

Source : Enquête CILSC-FERRP, Amadou KONE, Août Septembre 1997

Comme l'indiquent les deux tableaux précédents, le prix de transport peu flambée de 5.500 F la tête de boeuf à 20.000 F d'une période de faible demande à une offre basse, soit une augmentation de près 138 %.

Alors qu'une augmentation proportionnelle du prix du bétail est difficile à comprendre par les consommateurs de ce produit dont la demande recule instantanément.

En raison de la traite du coton au Mali, par exemple, le temps d'attente se rallonge démesurément. Il passe d'un jour à 15 et 45 jours (se référer à la cassette sonore).

4. Les aspects opérationnels

a) Les opérations administratives et douanières à l'exportation des produits de cru

Les opérations d'exportations ou d'importations sont assujeties à des règlements administratifs et douaniers qui ne semblent pas contrevenir à la décision communautaire de libération des produits de cru.

Au Mali, par exemple, l'exportateur de bétail, s'il est producteur, c'est-à-dire éleveur, doit avoir :

- un Certificat provisoire d'exportation coûtant 600 francs CFA en 4 feuillets dont :
 - . un pour la Douane
 - . un pour les Affaires Economiques (A.E.)
 - . un pour le Service de l'Elevage, et
 - . le dernier pour l'exportateur lui-même.
- le second document est le Certificat Sanitaire, et
- le dernier est le Certificat de Vaccination.
(voir ces documents en Annexe,C).

Mais, si d'aventure l'exportateur n'est pas producteur de sa marchandise, il doit avoir l'Intention d'Exportation (I.E.). Ce document lui-même coûte 600 Francs dans les Chambres de Commerce. Mais, il doit être précédé d'une licence d'Importation-Exportation (patente) dont le prix varie suivant le chiffre d'affaires. Le minimum de la patente est de 500.000. Avec cette patente, le commerçant est immatriculé au registre de commerce avec un numéro statistique.

Cette dernière condition est propre à tout produit.

Ainsi, les petits exportateurs préfèrent louer une licence d'exportation dont le loyer varie sur le chiffre d'affaires de l'opération commerciale. Mais selon Mr. BATHILY, Secrétaire Général de la C.C.I. de Mopti, le loyer plancher est de 200.000 francs.

b) Le convoyage des produits et du bétail

Le convoyage des produits et du bétail n'est plus pratiqué entre la Côte d'Ivoire et le Mali.

c) Le transport ou le pré et post acheminement international

Le transport du produit commence dès son acquisition à son point de production. En général, quel que soit le produit du cru son cheminement spatial comprend les étapes suivantes :

1. la collecte au point de production (centre primaire)
2. acheminement du centre primaire au centre secondaire (ou marché primaire)
3. transport du centre secondaire au marché régional de distribution
4. du marché régional, le produit peut être acheminé sur un marché national ou international, plus vaste.

A titre d'exemple, le Département de Bouaké comprend 4 Sous-Préfectures :

- N'Djébonouan
- Diabo
- Sakassou
- Béoumi.

Handwritten notes:
-> ~~le transport~~ - les producteurs sont des ~~...~~
Arriver un mois à l'avance

Chacune des quatre chefs-lieu de sous-préfectures a un marché (foire) hebdomadaire. Mais aussi chaque sous-préfecture comprend des villages qui possèdent aussi individuellement sa foire hebdomadaire.

Ainsi, la sous-préfecture de Sakassou dont le jour de foire est Dimanche, comprend:

- Asserikro : jour de foire : mercredi
- Souafouédjan : jour de foire : mardi
- Sokobo : " : samedi
- Konanmoukro: " : samedi
- Assandrè " : mercredi.

Les foires hebdomadaires de ces villages sont régulièrement visitées par des producteurs de maïs, viennent généralement à pied. Ce sont des centres de collectes primaires.

Mais ces foires sont aussi visitées par des marchands ambulants qui achètent ces produits pour les revendre à Sakassou le dimanche à la foire avec un peu de bénéfice, ou à Diabo, Béoumi ou N'Djébonouan.

En général, les foires des centres primaires et secondaires de collecte sont visitées à pied ou sur des engins à deux roues.

Aussi, des marchands un peu plus fortunés et cette fois-ci à bord de véhicules bâchés, des taxis-brousses, rachètent ces mêmes produits sur les marchés des chefs-lieu de préfecture pour aller les revendre maintenant à Bouaké. Ces produits peuvent être achetés et consommés à Bouaké, ou ils peuvent être de nouveau rachetés par des grossistes qui les transportent sur Abidjan, le Mali, le Burkina Faso.

d) Les aspects administratifs et les postes de contrôle routiers

Les aspects administratifs de l'opération d'exportation de produits ont été longuement détaillés. Mais, dans l'ensemble, le certificat d'origine du produit, un registre de commerce au nom de l'exportateur, en plus des taxes non précisées, suffisent pour amener à bien l'opération.

Mais, l'une des épreuves du transport des produits de cru entre le Mali et la Côte d'Ivoire est sans nul doute le franchissement des multiples postes de contrôle routiers (avec des pertes de temps énorme) face à la périssabilité de ces produits.

Ainsi, le 28/08/1997 de 7h 22 mn à 20h 36 mn d'Abidjan à Sikasso (853 km), nous avons compté 38 postes de contrôle répartis comme suit :

- 17 postes de Gendarmerie dont deux au Mali,
 - 9 postes de Police dont un au Mali (Sikasso)
 - 12 postes de Douane dont deux au Mali
- soit un poste de contrôle tous les 22 km environ.

En raison de 15 mn en moyenne d'arrêt par poste, cela équivaldrait à 10 heures de temps perdu d'Abidjan à Sikasso, auxquelles il faut ajouter le temps de parcours du trajet.

Cependant, si ce n'est pas trop tôt de l'affirmer, la grève d'une semaine observée par les routiers semble porter fruit.

Car le 14/09/1997 de Mopti à Abidjan, 1338 Km, nous avons observé 24 barrages routiers, soit environ 1 barrage tous les 56 km environ (55,75 Km). Sur ces 24 barrages routiers, 11 sont situés au Mali, de Zégoua à Mopti (583 Km), soit un poste tous les 53 Km.

L'effort est nettement perceptible du côté ivoirien avec 13 barrages routiers sur 755 Km, soit 1 barrage tous les 58 Km contre 1 poste de contrôle tous les 22 Km le 28 Août 1997 d'Abidjan à Pogo.

(voir localisation et nature des barrages routiers en annexe).

e) Problème d'incompatibilité de transports entre certains produits

L'un des inconvénients majeurs de la faible spécialisation des moyens de transport face à la nature des produits est l'incompatibilité de transport entre certains biens.

En raison du manque de moyens de transport spécialisés, les camions qui transportent les engrais, les pesticides, fongicides et intrants agricoles sont les mêmes qui transportent les fruits, le riz, le sucre, le ciment, les animaux, etc...

Cette pratique pose d'énormes problèmes à propos de la qualité sanitaire et phytosanitaire des produits transportés donc de la crédibilité des certificats sanitaires.

Le tableau suivant donne quelques exemples.

TABLEAU N° 8 COMPATIBILITE ET INCOMPATIBILITE DES PRODUITS TRANSPORTES

PRODUITS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1. Bétail	x				x	x	x	x		
2. Céréales		x	x	x	x	x	x	x		
3. Arachides		x	x	x	x	x	x	x		
4. Légumes		x	x	x	x	x	x	x		
5. Pomme de terre		x	x	x	x	x	x	x		
6. Igname		x	x	x	x	x	x	x		
7. Banane		x	x	x	x	x	x	x		
8. Ananas		x	x	x	x	x	x	x		
9. Produits chimiques									x	x
10. Ciment									x	x

Source : Enquête Amadou KONE, CILSS-FERAP, en Septembre Août 1997

B. GESTION DU FRET RETOUR

A tout point de vue, les transports demeurent encore un facteur déterminant dans la répartition des postes de coûts du commerce des produits de cru et de compétitivité régionale.

1. Inexistence des centres de groupage de fret

Les délais de rotation des véhicules sont fonction de la disponibilité ou non de fret.

a) Le fret occasionnel

L'irrégularité du fret retour a des conséquences lourdes sur le système de transport à deux niveaux au moins.

1. le rallongement du temps d'attente de chargement des véhicules complique la maîtrise des coûts d'exploitation des véhicules, diminuant ainsi la rentabilité de l'activité de transport, la possibilité de renouvellement du

*Coste
de fret
à l'AVR
irrégulier*

parc vieillissant. Par ailleurs, il perturbe les principes de base de fixation des tarifs de transports.

2. l'irrégularité du fret retour favorise l'émergence des cockers qui complexifient la rencontre entre l'offre et la demande de transport en se rendant incontournables. En raison de la rareté du fret en des moments précis de l'année, les transporteurs paient lourdement les services des cockers, pour réduire leurs temps d'attente.

b) Insuffisance du fret homogène

La rareté du fret retour met les chargeurs dans une position forte par rapport aux transporteurs qui se désolidarisent les uns des autres. Chaque transporteur développe des stratégies de survie dont l'une des plus courantes consiste à prendre tout ce qu'ils trouvent, parfois en petite quantité.

Le transport du fret non homogène repose le problème de la compatibilité des biens transportés, mais surtout éveille la suspicion des agents de contrôle routier, en raison de la diversité probable des origines des marchandises et leurs régimes douaniers.

2. Délais d'attente inconsideré pour le recrutement du fret

a) La méconnaissance de l'offre et de la demande de fret par les parties en présence

En raison de l'inefficacité des structures syndicales des transporteurs et de l'insuffisance des informations, le chargeur et le transporteur peuvent parfois tous s'adresser au même, l'un pour chercher un camion, l'autre pour avoir du fret. Cette situation de pénurie apparente procède de l'absence d'un forum (bourse) où transporteur et chargeur peuvent se rencontrer et même fidéliser le service par des contrats périodiques.

b) Absence de desserte régulière entre marchés fournisseurs et marchés de distribution

Les produits de cru échangés entre le Mali et la Côte d'Ivoire sont d'essence rurale. Ce qui veut dire que leur localisation, commandée plus la disponibilité de bonnes terres ne correspond pas toujours au tracé des voies de desserte.

L'enclavement intérieur de nos Etats est parfois l'obstacle majeur au contact direct entre les marchés de production et ceux de consommation.

3. Tarifs non concurrentiels pour les produits à faible valeur ajoutée par rapport aux produits de rente

a) Le cas des produits du cru de rente

L'une des raisons fréquemment avancée à la portée spatiale limitée de nos produits de rente est leur faible transformation industrielle.

b) Le cas des produits industriels

Les produits industriels ont des aires de distribution plus larges que les produits de cru considérés comme matières premières dégrossies. La transformation industrielle des produits leur confère une garantie sanitaire, normative et une facilité de conservation et de transport qui réduisent leurs coûts d'acheminement.

4. L'exploitation artisanale du commerce et du transport

a) au niveau des marchands

La faiblesse de la portée de nos échanges est aussi et surtout imputable à l'amateurisme de nos opérateurs économiques, à leur incapacité d'anticipation, à leur manque d'ambition et surtout de réalisme économique. Ils portent peu d'intérêts aux études de marchés. Pour l'essentiel, ils tablent plus sur leurs relations politiques que sur leur professionnalisme.

b) au niveau des transporteurs

Les transporteurs sont à 70 % des artisans-transporteurs ne disposant que d'un à 2 véhicules. Dans ce secteur la gestion artisanale, informelle est érigée en règle dans le transport, sans comptabilité. Au Mali, selon les recensements effectués par le LET (Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon), l'INRETS et l'INPS (Institut National de Prévoyance Sociale) 75 % des transporteurs maliens exercent dans d'autres secteurs de l'activité économique.

Selon un Président de Syndicat de Transporteurs; « les intellectuels ne peuvent pas faire le transport, car ils prennent le bic pour tout écrire. Or dans ce secteur, quand vous tenez un bilan, le jour où vous le consulterez, vous raccrocherez sans doute !! »

5. L'inexistence d'encadrement administratif au plan national, bilatéral et multilatéral

a) au plan national

La libéralisation intervenue dans le secteur du transport concomitamment au multipartisme avait suscité l'espoir de création de structures de formation des acteurs afin de pallier à l'amateurisme qui a suffisamment montré ses limites. Mais, surtout que la professionnalisation devait être perçue comme un atout et une condition d'accès aux marchés mondiaux, désormais ouverts.

Les Etats devraient encourager les opérateurs dans ce sens, afin de leur offrir une chance de compétition dans un marché mondial unifié où la protection des monopoles a presque disparu.

b) au plan bilatéral

Les structures syndicales, les organisations professionnelles, les CNC, devraient créer des forums de sensibilisation et d'encadrement pour la spécialisation.

c) au plan multilatéral

Les organisations multilatérales peuvent initier des expériences d'encadrement suivies d'échanges d'acteurs entre des structures différentes.

Impact sur le trafic des véhicules - voir le rapport de l'Etat

fonctionnement et comptage de véhicules

C. IMPACTS DU FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE TRANSPORT SUR LES ECHANGES DES PRODUITS DE CRU

1. Coûts relatifs aux moyens de transport

a) Les coûts d'exploitation

Eu égard au fonctionnement du système de transport entre la Côte d'Ivoire et le Mali, comment faire face aux coûts de spécialisation, de renouvellement et même d'accroissement du parc de véhicules ?

(Voir tableau observatoire des transports du Mali, page suivante)

TABLEAU N° 9 ECHANGES HEBDOMADAIRES DE QUELQUES PRODUITS DE CRU ENTRE BOUAKE ET LES PAYS VOISINS

NATURE DES PRODUITS	LIEU D'EMBARQUEMENT	DESTINATIONS	NOMBRE DE VOYAGES HEBDOMADAIRES		COUTS DE TRANSPORT		NOMBRE DE POSTES DE CONTROLE ENTRE LES POINTS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT	COUTS DES CONTROLES LICITES ET ILLICITES
			Nombre de charge-ments	Tonnage	Aller	Retour		
Ignames	BOUAKE	Médinakoura Bamako (Mali)	3	30	450 000	450 000	28 *	75 000
Cola	BOUAKE	Bobo Koudougou Ouaga (BF)	3	75	450 000	450 000	31 36 39	78 000 83 000 86 000
Riz local	BOUAKE	Bobo Koudougou Ouaga (BF)	3	30	450 000	450 000	idem	idem
Banane Plantain	BOUAKE	Bobo Koudougou Ouaga (BF)	8	400	450 000	450 000	idem	idem
Attiéké	BOUAKE	Bamako (Mali)	2	20	450 000	450 000	28	75 000
Oignon	NIGER	Bouaké	3	120	1 500 000	1 500 000	- n.d. -	
Mil	SIKASSO MOPTI	Bouaké	4	40	450 000	450 000	23 32	70 000 79 000
Arachide	SIKASSO MOPTI	Bouaké	5	50	450 000	450 000	23 32	70 000 79 000
Maïs	MOPTI SIKASSO	Bouaké	4	40	450 000	450 000	idem	idem

NB : Le comptage des postes de contrôle routiers a été fait avant la grève des chauffeurs (8 - 16 - 09 - 97) qui a vu l'application stricte de la réglementation des barrages routiers.

Source : Etude sur la Fluidification des échanges des produits du Cru, et gestion du fret retour - Septembre 1997

Consultant N'guessan N'guessan

R-10.5 Estimation du coût d'exploitation d'un ensemble articulé (25 tonnes de charge utile)

Transport international

DONNEES DE BASE			DETAILS DE CALCUL	
Pays	Mali			Prix TTC (FCFA/Km)
Type de route	Route revêtue en moyen état		Coûts fixes	
Catégorie de véhicule	Ensemble articulé		Amortissement	118,75
Conditions économiques	fin 1995		Frais financiers	100,00
Caractéristiques du véhicule			Assurances véhicule	12,00
Etat du véhicule à l'achat	Véhicule d'occasion		Assurances marchandises	0,00
Marque et type			Salaires et charges salariales	41,63
Carburant utilisé	Gas-oil		Taxes et droits divers	34,00
Capacité (charge utile)	25 tonnes		Total Coûts fixes	306,38
Nombre total de pneus	16 (14+2 de secours)		Coûts variables	
Eléments financiers	unité	Prix TTC	Carburant	137,50
Prix du véhicule avec pneus	(FCFA)	40 000 000	Lubrifiants	5,60
Prix d'un pneu neuf	(FCFA)	360 000	Pneumatiques	154,29
Prix du carburant	(FCFA/litre)	275	Entretien et réparation	40,00
Prix des lubrifiants	(FCFA/litre)	1 000	Frais de route	64,00
Assurances véhicule	(FCFA/an)	480 000	Total Coûts variables	401,39
Assurances marchandises	(FCFA/an)		Frais Généraux	70,78
Salaires équipage	(FCFA/mois)	135 000	Coût d'exploitation du véhicule	778,54
Charges salariales	(FCFA/an)	45 000	COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE	
Frais de route (*)	(FCFA/an)	2 560 000		
Taxes et droits divers (**)	(FCFA/an)	1 360 000		
Conditions d'exploitation	unité			
Ratio chauffeur/véhicule		1,00		(FCFA/T-Km)
Durée de vie du véhicule (***)	(années)	8	Taux de chargement moyen	80% 38,93
Kilométrage annuel	(km/an)	40 000	Aller-Retour	90% 34,60
Durée de vie train de pneus neufs	(km)	35 000		100% 31,14
Kms parcourus entre deux vidanges	(km)	5 000		120% 25,95
Consommation de carburant	(litres/100 km)	50	Tarifs pratiques	
Consommation de lubrifiants	(litres/vidange)	28		(FCFA/T-Km)
Entretien et réparation	(FCFA/an)	1600 000	divers	30,15
Frais généraux	(% autres coûts)	10,0%	liaison routière :	
Frais financiers sur le capital investi	(%/an)	10,0%	Abidjan - Bamako	1 285 km
Valeur résiduelle du véhicule	(% prix du véhicule)	5,0%	- en conventionnel, la tonne	32 000 FCFA 24,90
			- par conteneur de 22 tonnes	900 000 FCFA 31,84

Source : Sur la base d'informations fournies par les transporteurs routiers

(*) frais de route (160 000 FCFA/voyage), y compris séjour équipage, frais d'escorte et perceptions informelles.

(**) taxes et droits pris en compte : TTR (280 000 FCFA/an), droits de visite technique (40 000 FCFA/an).

DTR (15 000 FCFA/voyage) et taxe de stationnement à Abidjan (5 000 FCFA/jour).

(***) période séparant deux grosses opérations de remise en état complète du véhicule.

Valentin Martin (in)le

Amélioration de conditions physiques et matérielles

III. PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS

Le caractère inopérant de la fluidification des échanges des produits de cru lié au fret retour vient d'être décrit avec force détails ; on peut retenir que le commerce est mal organisé et le transport l'est encore plus.

Comment améliorer pourtant ces secteurs d'activités vitaux sur lesquels repose l'intégration économique prônée par tous ?

Ce problème pourra être résolu à travers :

- a) l'application rigoureux des conventions accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux;
- b) le groupage du fret
- c) l'organisation intégrée du transport
- d) le financement du système des transports.

A. LES ASPECTS JURIDIQUES ET INSTITUTIONNELS

Sur la base des conventions TIE et TRIE, les Etats ont pris un ensemble de texte réglementaire qui au lieu d'aller dans le sens de l'harmonisation des actions, ont débouché sur le protectionisme.

Aussi, face à la libéralisation des activités sectorielles, il est plus que jamais nécessaire de procéder à une adaptation, à un toilettage des conventions.

La CEDEAO et l'UMEOA pourrait à court terme créer un comité conjoint pour régler ce problème. Il s'agira :

- 1. de réaffirmer que le carnet TRIE soit généralisé au niveau de tous les pays membres de l'UEMOA
- 2. le fonds de garantie TRIE soit strictement réservé à l'usage des chambres de commerce et non récupéré par les trésors publics
- 3. le scellement des véhicules soit effectif pour lever le doute des douaniers, qui ont fini par le remplacer par l'escorte douanière successive et onéreuse.

A ce propos, le matériel « S.G.P. », Système de Grille Plombée, devant permettre de sécuriser tout type de carrosserie donne un espoir certain qu'il faudra exploiter (les avantages du SGP, voir page 8 Document CILSS-FERAP Fiche Projet n°1 (résultats attendus)).

B. LE GROUPAGE DU FRET ET BOURSE DE FRET

*Bein Stevins
Ce fond est pour
bonne de fret*

Cette pratique existe aux niveau des opérateurs ; il s'agit de l'étendre et de la moderniser. Ce groupage consiste à mettre ensemble dans un lieu (parc, magasin...) sur les grands axes routiers de façon permanente tout produit du cru susceptible d'être vendu à l'extérieur.

*- L'entretien de la bourse par un site
Site de bourse d'informations
+ Transport
+ agents
EMACI - CNC
CAR - etc*

C. L'ORGANISATION INTEGREE DU TRANSPORT

A partir des bourses de fret :

- créer un circuit d'information sur l'offre et la demande
- déterminer des lignes de desserte périodique et régulière, sur les marchés départementaux et marchés terminaux en tenant compte des incompatibilités ou incompatibilités des produits
- créer un partenariat au niveau du transport (entreprises supranationales)
- introduire la gestion moderne du transport.

D. LE FINANCEMENT DU SYSTEME

Cette nouvelle organisation du transport peut être financée par plusieurs ressources dont :

1. LE TRIE : des prélèvements étudiés et souples peuvent être faits sur le financement des fonds de garantie de tous les pays sous-régionaux.

2. Au niveau des structures d'accueil : avec la construction des gares routières inter-Etats équipés et surtout avec la constitution d'une bourse de fret de cru, tous les camions chargés doivent payer une cotisation fixe.

3. Les Droits de Traversées Routières (D.T.R.) : Le droit de traversée routière peut être généralisé à tous les pays de la CEDEAO ou de l'UEMOA. Et un pourcentage infime, soit-il, doit choir dans des structures chargées d'organiser la mise en place du nouveau système des transports.

4. Les bailleurs de fonds : les bailleurs de fonds peuvent être sollicités pour le financement de certaines opérations ponctuelles : construction de marchés de gros, équipement en matériels de froid ou de transports spécialisés de coopératives de producteurs ou des groupements de transporteurs.

E. LE TRANSPORT AERIEN DE FRET DE CRU POUR PALLIER LES INSUFFISANCES DES TRANSPORTS TERRESTRES

Un système intégré de transport combiné route/air ou inversement, doit être institué dans la sous-région pour :

- faciliter et accélérer l'écoulement de certains produits de cru à périssabilité élevée; légumes, mangues, lait, oeufs, ananas, etc...

- étendre leurs aires de distribution tout les en garantissant une marge de compétitivité raisonnable.

- stimuler de nouveaux investissements dans le secteur agricole de produits de haute valeur commerciale grâce à l'accès à des nouveaux marchés.

Des aéroports régionaux seront réaménagés à cet effet : Sikasso, Bobo-Dioulasso, Bouaké mais surtout de Yamoussoukro qui bénéficie déjà d'un niveau d'équipement technique qui permet le décollage des avions-cargo avec une pleine charge de fret.

L'aéroport de Yamoussoukro a déjà fait l'objet d'un projet dans ce sens.

Le choix des aéroports régionaux permet d'éviter la concurrence avec les grands aéroports internationaux fixés dans les capitales.

Ce nouveau système de transport combiné air/route (ou route/air) permettra :

- de créer de nouveaux emplois dans les régions, d'abord dans les aéroports (manutention, programmation, conditionnement, etc...) mais ensuite dans l'activité de production et de distribution des produits agricoles de cru en particulier ;

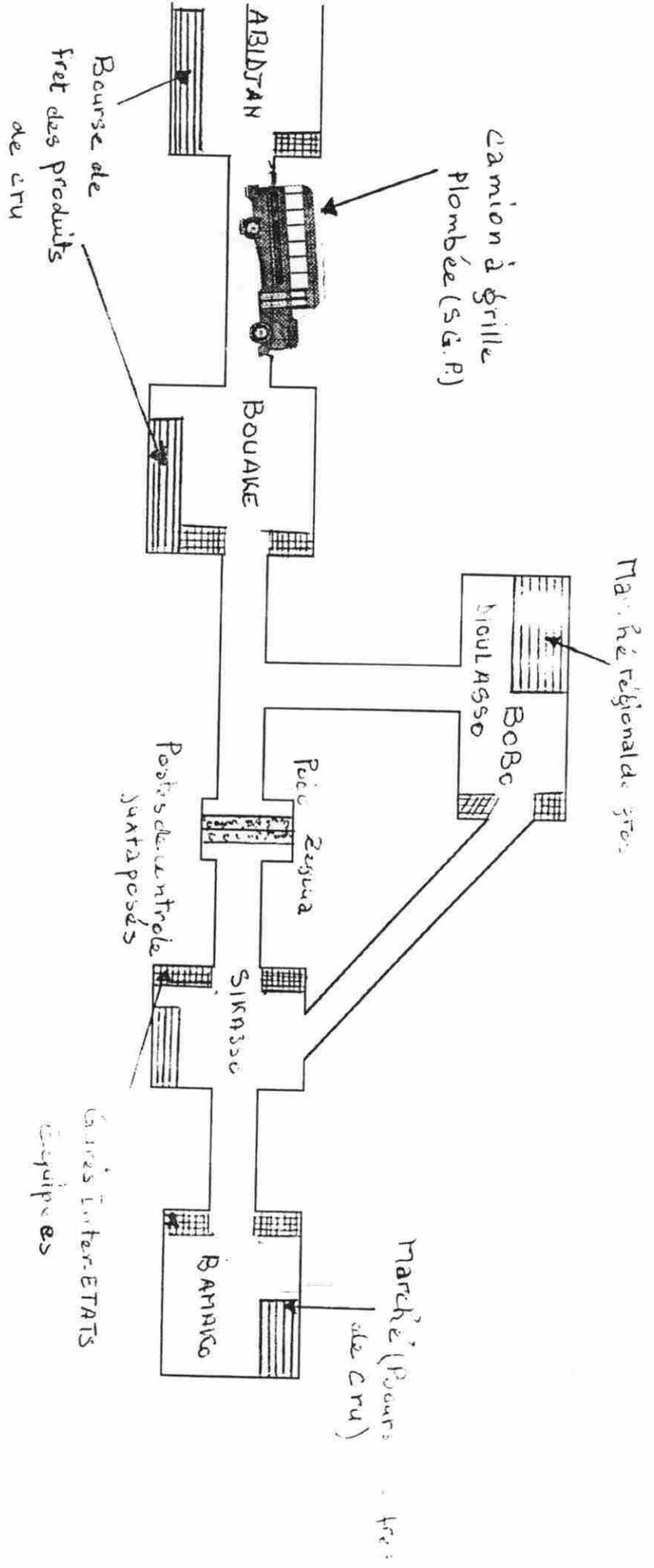
- un transfert bénéfique de savoir-faire en organisation des services de fret aérien au bénéfice des exportations agricoles ;

- mais aussi et surtout de créer des recettes aéroportuaires importantes (loyers des installations, droits d'atterrissage, royalties...).

- Propriétaires / Contrats aviation

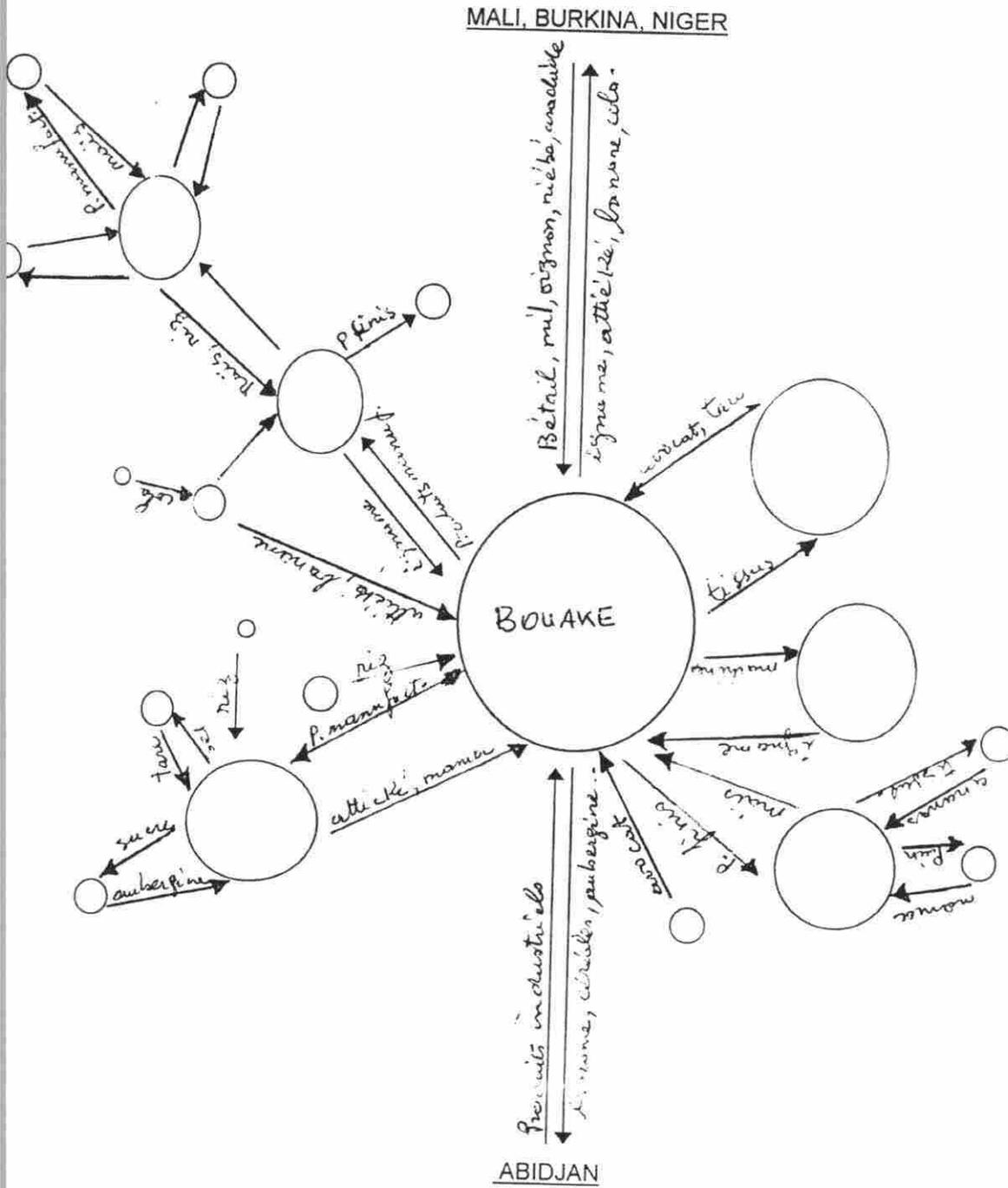
- Proposition (réglementation en vigueur)

SCHEMA DU NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORT INTER-ETATS



Source : N'GUÉSSAN N'GUÉSSAN, 1997

FOINCTIONNEMENT DU MARCHE DE GROS DE BOUAKE



LEGENDE

-  BOUAKE
-  centre secondaire de foire hebdomadaire
-  centre primaire de collecte (foire hebdomadaire)
-  Petits hameaux de culture, villages

ANNEXE A

METHODOLOGIE SOMMMAIRE

(liste et adresses des personnes interviewées)

ZONES D'ENQUETES

Les enquêtes ont été menées sur les corridors, dans les grandes villes, points de départ et de chute de flux inter-Etats, mais aussi au niveau des noeuds frontaliers, lieux de transit obligé du trafic bilatéral.

1. Dans les grandes villes

Les grandes villes dans lesquelles nos enquêtes ont été menées sont :

- Abidjan : les centres d'intérêt ont été :
 - Gares d'embarquement et de débarquement des produits de cru ; magasins de dépôts d'Adjamé.
 - Grand parc à bétail de Port-Bouet
 - Ministère des transports
 - Direction générale de la Douane (commerce extérieur)
 - Comité National de Consultation
- Bouaké :
 - Marché de gros des produits de cru
 - Copératives des commerçants et commerçantes et producteurs des produits de cru
 - Service relations extérieures de la Société Ivoirienne des Chemins de Fer (SICF)
 - Office de la Commercialisation des Produits vivriers. etc.
- Sikasso :
 - Chambre de commerce et d'industrie de Sikasso
 - Exportateurs de pomme de terre
 - Exportateurs de mangues
- Bamako :
 - Direction de la chambre de commerce et d'industrie
 - Importateurs et exportateurs de cola
 - Marchands de vivriers
 - Ministère des transports
 - Direction national de la Douane
 - Office malien du bétail et de la viande (OMBEVI)
 - C.N.C. etc.

MOPTI et FATOMA

- Chambre de commerce et d'industrie de Mopti
- service d'Élevage
- coopératives d'exploiteurs de bétail
- service de gestion du marché à bétail de Fatoma
- exportateurs d'animaux. etc.

Au niveau des noeuds frontaliers Pogo et de Zégoua

- Les chefs de Douane des deux postes
- les policiers
- les gendarmes
- les EMACI
- LA coopérative des porteurs routiers du Mali

Sur le corridor Abidjan-Bouaké-Pogo-Zégoua-Sikasso et Sikasso-Bamako; Sikasso-Mopti

- Les chauffeurs des véhicules en panne sur la route
- les agents de contrôle routiers
- les commerçants et autres usagers de la route

NB : A Zégoua, nous avons eu la chance de photographier les scènes de la grève des routiers, d'interviewer les grévistes et les responsables des groupements syndicaux qui étaient sur la place.

LISTE ET ADRESSES DES PERSONNES INTERVIEWEES

Date	Nom et prénoms	Qualifications	Adresses
28/8/97	TOURE Zana	Adjudant de la Douane	Ouangolodougou
	COULIBALY Yacouba	Représentant EMACI-Zégoua	EMACI-Zégoua
29/8/97	M. KONATE Daouda	Président de la chambre de commerce de Sikasso, export. pomme de terre, Président de société la SIKASSOISE	(223) 620158/620403 fax 620230 BP 89 Sikasso - Mali
	Paul KIFFERE DEMBELE	Chef d'Antenne APROFA	(223) 620554 620547 BP 294 Sikasso Mali
	Commandant KOUAKOU	Chef de poste Douane POGO	Chef de poste Douane POGO - RCI
	Capitaine Ousmane CAMARA	Chef de poste Douane Zégoua	Chef de poste Douane Zégoua -Mali
	Lieutenant DIARRA	Chef brigarde Douane Zégoua	
30/8/97	KONATE Fousséni	Chauffeur de camion remorque	
	CISSE Adama	Chauffeur de camion remorque	
31/8/97	Mme BONI Madeleine Kouassi	Animatrice de coopérative d'exportation de cru, secrétaire générale d'ONG PDEF	01 BP 1993 Bouaké 01 Fax 633946 RCI
06/9/97	CISSE	exportateur de vivriers	Bamako - Mali
	AMIDOU Dramane DARHAT	Président chambre de commerce et d'industrie du Mali	Bamako - Mali
	Dominique TRAORE	Directeur Général Agence pour la promotion des filières agricoles	B.P.E2699 Tel.(223) 221675/238398 Bamako- Mali
	N'DIAYE	Secrétaire Général SYNTRUI	Bamako -Mali
	COULIBALY	SATIME	Bamako - Mali
		Directeur général de la Douane du Mali	Bamako - Mali
10/9/97	Dr SIDIBE Gaoussou	Chef secteur Elevage de Mopti	tel (00223) 420150/420133 Mopti Mali
	BERTHE Mamadou	statisticien et gérant du marché à bétail de Fatoma.	tel (00223) 420150/420133 Mopti Mali
11/9/97	KONATE	Vétérinaire chef zone de collecte du marché de Fatoma	tel (00223) 420150/420133 Mopti Mali
	Oumar BATHILY	Secr. Chambre de Commerce et d'Industrie de Mopti	Tel.(00223) 430235 B.P. 13 Mopti
12/09/97	Hady SAMASSEKOU	exportateur de bétail, Président de coopérative	Président de COOP-KOSAM Mopti - Mali
	Hassan Demba SOW	exportateur de bétail	H. Demba SOW, éleveur-exportateur à Konna-Mopti- Mali
	Mlle Hanna CISSE	Commercante de produits de cru (banane plantain, noix de coco, ananas...)	

LISTE DES PERSONNES RENCONTREES PAR LE CONSULTANT ET LES ENQUETEURS COTE D'IVOIRE / MALI (août - septembre 1997)

Noms et Prénoms	Fonction	Organisme ou Société	Coordonnées	Tél. ou Fax	Axes / Corridors	Mode de transport
MALI						
DRAMANE Hamidou Parat	Président de la Chambre de Commerce du Mali	Bamako de Mali	Bamako Mali			
SALIF N'DIAYE	Membre	Chambre de Commerce du Mali				
Colonel SAMBA DIALLO	Directeur Général des Douanes	Direction Générale des Douanes du MALI		Tel 22-57-74 22-53-94 /22-53-33	Mali	
DAOUDA KONATE	P.D.G de la société«la SIKASSOISE »	Société SIKASSOISE	B.P. 89 Sikasso MALI	Tel bur.620-158 / 620-403 /Fax 620-230	Mali	
Bakary CAMARA	DIRECTEUR	GASPAR.CONSULT	BP 1071Bamako MALI	Tel (223) 1071 Fax(223) 23-25-16		
BABA COULIBALY	Secrétaire Général	SATIME	BP 7004 BAMAKO	Tel 23-96-20		
ALTIFF N'DAYE	Comptable gestionnaire	UNCTRM	BP1543 BAMAKO	Tel 22-98-19		
Mamadou SIDIBE	Directeur	SOMAPIL	BP 1546 Bamako MALI	Tel 22-98-19		
MAMADOU CISSE	Commerçant	Exportateur	BP 1302 Bamako MALI	Tel 22-49-67		
Hamadou Assoumane Cissé	D.G. Adjoint	D.G. Adjoint	BP 260 BAMAKO	(223) 22-59-68		
Dominique TRAORE	D.G	APROFA	BP E 2699 Bamako	Poste 4348		
Paul KIFFERE DEMBELE	Chef d'Antenne SIKASSO	APROFA	BP.294 SIKASSO MALI	Tel 620-547 620-745	Axes/corridors	Mode de transport
MAKAN Guilé Sory	Directeur Général	Groupe Déguessi	BP 3098 Bamako	tel. (223) 22 52 50 Fax (223) 22 43 31		
Bréhima FOMBA	Directeur National	Direction Nationale des transports	BP 78 BAMAKO	Tel.22-41-12 22-64-12		

Noms et Prénoms	Fonction	Organisme ou Société	Coordonnées	Tel. ou Fax	Axes / Corridors	Mode de transport
BABA COULIBALY		Syndicat Autonome des Transporteurs Internes et Inter-Etats des Maliens de l'Extérieur	Adresses			
<ul style="list-style-type: none"> • SINE TRAORE • LASSANA SANOGO • SEIBE DIABY 		Coordination Nationale des Chargeurs Routiers du Mali				
KEITA Fodé		Transit/SDV	Mali			
COULIBALY YACOUBA	Chef d'Antenne	DNT/EMACI	Zégoua, Mali			
KONATE Daouda	Président Général de la Sikasoise	Chambre de Commerce de Sikasso	Sikasso, Mali	Tel. 620158/620147		
	Président des exportateurs et producteurs de pommes de terre					
L.I. DIARRA	Chef de Brigade	DOUANE	Zégoua, Mali			
Cpt. CAMARA	Chef de poste	DOUANE	Zégoua, Mali			
LAT GUIYE	Président de l'Union Nationale des Coopératives des Transporteurs	Transport	BAMAKO Mali			

Noms et Prénoms	Fonction	Organisme ou Société	Coordonnées	Tel. ou Fax	Axes / Corridors	Mode de transport
COTE D'IVOIRE						
Paul-Edouard AMICHIA	Directeur Adjoint	WASTEEL	18 BP 1271 Abidjan COTD'IVOIRE	Tel (225) 27-64-61/63 Fax (225) 27-24-62		
Konan KOFFI	Directeur Général	Chambre de Commerce et d'Industrie	01 BP 1399ABIDJAN	Tel (225) 33-16-00 poste 333 Fax (225) 32-39-42		
SAIN	Cadre	idem	idem	idem		
Cdt KOUAKOU Etienne	Chef de Bureau Douanes NIELLE					
YACE Côme Serge	Président	PROMEXA	16 BP 266 Abidjan 16	Tel(225) 32-99-63 Fax (225) 32-87-36		
CISSE	Secrétaire National	STNTMV -CI	01 BP 1036 Abidjan	Tel 25 66 84		
AMANI N'guessan		STNTMV -CI				
DIAABY	Secrétaire Administratif	STNTMV -CI				
SOUMAHORO	Délégué Taxi	STNTMV -CI				
N'ZI N'guessan	Directeur Exploitation	Port Autonome d'Abidjan (PAA)	BP V 85	Tél. (225) 23.82.70		
DJEDJE GNAKALE	Chef Commercial	PAA	idem	Tél. (225) 23.82.80		
ABLE	Service Etudes	PAA	idem	Tél.(225) 23.82.84		
M. BALIMA	Service Trafic et Fret	CBC	CBC/Côte d'Ivoire			

Noms et Prénoms	Fonction	Organisme ou Société	Coordonnées	Tél ou Fax	Axes / Corridors	Mode de transport
ASSAMOUA	Directeur Adjoint	DOUANES	Adresses	Tél ou Fax		
KAKE	Directeur de la Législation, de la Nomenclature et des Techniques douanières	DOUANES				
N'GUEITA	S/ Directeur de la Législation	DOUANES				
FANDJINOU Guillaume	Secrétaire Général	Réseau de l'Entreprise de Côte d'Ivoire (RECI)	01 BP 5364 Abidjan 01	Tel. 220924/25 Fax. 220923		
Jules Koffi	Secrétaire Exécutif	RECI	01 BP 5364 Abidjan 01	Tel. 216427 Fax. 228141		
Jean Baptiste AMICHA	Directeur Commercial	ICBM	01 BP 964 Abidjan 01	Tél. 325207 Fax :328351 Télex 23528		
TOURE Zana	Adjudant Chef	DOUANE	Oungolodougou/frontière			
KONE AMIDOU	Transporteur	Transporteur		Tél. 39.53.47		
Gustave APATA	Ingénieur Informaticien	Ministère Chargé de l'Energie et des Transports	21 BP 1704 Abidjan	Tél. Bur. 21.51.71 Dom. 24.09.37		
KARANGA Augustin	Consultant	CMEAOC	BP V 57 Abidjan	Tél. 21.74.93 Fax 21.74.93		
L RUFONG	Secrétaire Général	CMEAOC	BP V 57 Abidjan RAO	Tél. 21.74.93 Fax 21.74.93		

ANNEXE B
LOCALISATIONS ET NOMBRE DE BARRAGES
ROUTIERS ENTRE LA COTE D'IVOIRE ET LE MALI

RAPPORT DE MISSION D'ENQUETES ROUTIERES
ABIDJAN - BOUAKE - POGO - ZEGOUA - SIKASSO - KOUTIALA -
SAN - SEVARE - MOPTI - FATOMA
DU 8 AU 13 SEPTEMBRE 1997

- 1) **Rappel du nombre et de la localisation des barrages routiers à la date du 25 septembre 1997 de 8h à 18h (Aller journée)**

Localisation	Nature du barrage	nombre de véhicule vu arrêté
Abidjan (GESCO)	P, G, OIC fixe	3
Toumodi	P. (fixe)	-
Yamoussoukro	P. (fixe)	3
Yamoussoukro (entrée)	P. (fixe)	2
Yamoussoukro (sortie)	G. (mobile)	-
Lolobo (après)	G. (mobile)	1
Djebonoua	P. D. G., OIC (fixe)	2
Bouaké (entrée)	P. (fixe)	-
Bouaké (sortie)	G. (mobile)	-
N'guessankro	D. (fixe)	-
Allakro	G. (mobile)	-
Foro-Foro	P. (fixe)	-
Katiola (entrée)	G. (mobile)	5
Katiola (entrée)	Douane (D) fixe	-
Souroukaha (2km)	G. (mobile)	
Hiakara (entrée)	D. (mobile)	
Hiakara (sortie)	G. (mobile)	
Kanamolo (Niakara)	G. (mobile)	2
Tafiré (entrée)	G. (mobile)	
Tafiré (Après)	G. (mobile)	
Ferkessedougou (entrée)	P., D. (mobile)	
Ferkessedougou (sortie)	P. (mobile)	
Tadjokaha	Gendarmerie (G) mobile	

Ouangolodougou	Douane (D) (fixe)	
Niellé	D., G. (fixe)	
Polo (entrée)	D. (fixe)	8
Pogo (sortie)	G, P, (fixe)	3
Zégoua (entrée)	G. (fixe)	2
Zégoua (sortie)	D. (fixe)	(une vingtaine)
Sikasso (entrée)	P., D., G., DNT, (Mairie)	2

Rappel du nombre et de la localisation des barrages routiers à la date du 30 août 1997 de NIANGOLOKO à BOUAKE de 16H 30 à 22H (Retour Nuit) Régime Week end.

Localisation	Nature du barrage	Nombre de véhicule vu arrêté
1. Niangoloko (BF)	Douane fixe (D)	3
2. Yendéré (BF)	Police fixe (P)	2
3. Leraba (RCI)	Police (P) fixe	-
4. Leraba (RCI)	Douane (D) fixe	1
5. Leraba (RCI)	G. (fixe)	-
6. Ouangolodougou	Douane	2
7. Djétikaha	G. (mobile)	-
8. Ferké (sortie)	P	-
9. Tafiré	G. mobile, D (18h 57)	-
10. Hyakara (entrée)	G. (mobile)	-
11. Hyakara (sortie)	P G (19h 29)	-
12. Katiola	P (20h 17)	-
13. Nguessankro	G. mobile (20h 40)	-
14. Bouaké (entrée)	P. fixe (L)	4 camions

2) **Mission du 08 septembre au 13 septembre 1997**1- Aller

Nombre et localisation des barrages routiers à la date du 8 septembre 1997 d'Abidjan à MOPTI (8h 08 du 9 septembre 1997 à 17h 52 du 9 septembre 1997) CAR SITO N° 21 ticket N° 000 3089

Localisation	Nature du barrage	nombre de véhicules vu arrêtés	Temps d'arrêt
1. Abidjan (GESCO)	G, Eaux et Forêt, OIC, fixe	2	Pas d'arrêt
2. Yaoussoukro (entrée)	G, P, OIC, OCPV, fixe	1 camion d'ovins caprins	7mm
3. Yamoussoukro (sortie)	P, G, OIC fixe	-	2mm
4. Bouaké (entrée)	Douane	-	5mm
5. Bouaké (sortie)	P, Douane	-	10mm
6. Katiola (entrée)	P	-	2mm
7. Badikaha	Douane Mobile (Motar)	-	-
8. Ferké (sortie)	P.D.G, Service sanitaire des produits de cru	1	-
9. Détékaha	G Mobile	-	-
10. Niellé	G, D. fixe	-	-
11. Pogo (entrée)	D, fixe	-	3mm
12. Pogo (sortie)	Police	-	-
13. Zégoua (entrée) Mali	Gendarmerie fixe	-	-
14. Zégoua (Mali)	Douane	-	8mm
15. Kadiolo (Mali)	Gendarme fixe	-	-
16. Sikasso (entrée)	P, D, G, DNT, Mairie (fixe)	2	12mm
17. Sikasso (sortie) Mali	Gendarmerie	-	-
18. Koutiala (entrée) Mali	G. Fixe	1	-
19. Kimparama	G fixe	-	5mm
20. Siensa	D fixe	-	3mm
21. Ouan	D fixe	-	6mm
22. Sofara (carrefour)	G fixe	-	7mm

2) (suite) mission du 8 au 13 août 1997

Nombre et localisation des barrages routiers à la date du 8 septembre 1997
d'Abidjan à Mopti (suite)

Localisation	Nature du barrage	Nombre de véhicules vus arrêtés	Temps d'arrêt
1. Somadougou	G. (fixe)	1	8mm
2. Sevaré (entrée)	G. (fixe)	2	5mm
3. Fatoma	P., D.,G. (fixe)	-	-

2- Mission du 8 au 13 septembre 1997 suiteNombre et localisation des barrages routiers à la date du 13 septembre 1997 de MOPTI à ABIDJAN à (19h du 13 septembre 1997 à 19h 30 du 14 septembre 1997)

Localisation	Nature du barrage	Nombre de véhicule vu arrêté
1 Seraré (sortie)	G. (fixe)	2
2 Somadougou	G. (fixe)	1
3. Sofara (Carrefour)	G.	0
4. Ouan	D., G. (fixe)	2
5. Sienso	G.	1
6. Kimparano	G.	0
7. Koutiala (carrefour Bobo) Sortie	G., D.	0
8. Sikasso (Entrée)	G.	2
9. Sikasso (Sortie)	P., D., G., DNT, Sny Transp, Mairie	3
10. Kadiolo	G.	1
11. Zégoua	D., G.	0
12. Pogo	P., D.	0
13. Niellé	D., G.	1
14. Détékaha	G. (pas d'arrêt)	0
15. Ferké (sortie)	P., D., G. Services sanitaires, OCPV	0
16. Badikaha	D., Motard	0
17. Katiola	P.	0
18. Bouaké (entrée)	P., D.	0
19. Bouaké (sortie)	D.	0
20. Yamousoukro (entrée)	G., P., OIC., OCPV	1
21. Yamousoukro (sortie)	P.	0
22. Abidjan/Yopougon (GESCO)	G ;, Eaux et Forêts (pas d'arrêt)	0

ANNEXE C
DOCUMENTS ADMINISTRATIFS ET DOUANIERS
EXIGES POUR L'EXPORTATION A PARTIR DU MALI

MINISTÈRE DES FINANCES ET DU COMMERCE
DIRECTION NATIONALE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
COMMERCE EXTERIEUR

REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse)		Année	Numéro	Bureau	Titre
N° Statistique		Date d'accord			
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)					
Bur. dédouanement	Code	Localité	Port d'expédition		
Valeur point de sortie			Destination		
Valeur FOB en CFA			Banque	N° domiciliation	
Transitaire	Mode de paiement	Devise règlement		FOB Total en devise	
Désignation des marchandises	Nomenclature (8 chiffres + lettre)	Valeur FOB en devise	Poids Net en KGS	Quantité complémentaire	
SIGNATURE - CACHET DE L'IMPORTATEUR		ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE - CACHET SERVICE D'EMISSION	
Nbre d'annexes:					

Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

Désignation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises _____
 soit (montant en CFA) _____
 a été rapatriée au Mali le 19
 en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

RAYER LES MENTIONS INUTILES

- le Chef de poste des Douanes
- le Chef du Centre des Chèques postaux
- le Receveur des postes
- le Dirteur de la Banque
- (signature et cachet)

(1) _____

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse) N° Statistique 		Année Numéro Bureau Titre 		
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)		Date d'accord		
Bur. dédouanement	Code	Localité	Port d'expédition	
Valeur point de sortie		Destination		
Valeur FOB en CFA	Banque		N° domiciliation	
Transitaire	Mode de paiement	Devise règlement	FOB Total en devise	
Désignation des marchandises	Nomenclature (8 chiffres + lettre)	Valeur FOB en devise	Poids Net en KGS	Quantité complémentaire
SIGNATURE - CACHET DE L'IMPORTATEUR	ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE - CACHET SERVICE D'EMISSION	
Nbre d'annexes:				

Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

	Désignation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises _____
 soit (montant en CFA) _____
 a été rapatriée au Mali le 19

en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

**RAYER LES MENTIONS
 INUTILES**

- le Chef de poste des Douanes
- le Chef du Centre des Chèques postaux
- le Receveur des postes
- le Directeur de la Banque
- (signature et cachet)

 (1)

DOUANE

MINISTRE DES FINANCES ET DU COMMERCE
DIRECTION NATIONALE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
COMMERCE EXTERIEUR

REPUBLICQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse)		Année		Numéro		Bureau		Titre	
N° Statistique		Date d'accord							
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)									
Bur. dédouanement	Code	Localité				Port d'expédition			
Valeur point de sortie						Destination			
Valeur FOB en CFA				Banque		N° domiciliation			
Transitaire		Mode de paiement		Devise règlement		FOB Total en devise			
Désignation des marchandises		Nomenclature (8 chiffres + lettre)		Valeur FOB en devise		Poids Net en KGS		Quantité complémentaire	
SIGNATURE - CACHET DE L'IMPORTATEUR		ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE - CACHET SERVICE D'EMISSION					
Nbre d'annexes:									

Imprimerie LA PLUME BP 321 Tel: 23 03 44



Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

EXPORTATION N°

DOUANE

IMPUTATIONS SUCCESSIVES

1	2	3	4	5	6	7	8	9	Désignation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises)
 soit (montant en CFA)
 a été rapatriée au Mali le 19.....
 en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

RAYER LES MENTIONS INUTILES

le Chef de poste des Douanes
 le Chef du Centre des Chèques postaux
 le Receveur des postes
 le Directeur de la Banque
 (signature et cachet)

(1)

(1) note L'E. est nominative et inscrite
 (2) note L'E. est de trois (3) mois, procédés d'un côté de la

CERTIFICAT PROVISOIRE D'EXPORTATION
DE BETAIL

N° 201

/ MFC-MDRE

- POSTE VETERINAIRE DE: *Sevane Monté*
- NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPORTATEUR: *Souleymane Kadié*
Cultivateur Bankani
(Kao)

DESIGNATION DU PRODUIT	NOMBRE DE TETES	VALEUR
<i>Bovins - Caprins</i>	<i>190</i>	<i>1900 MFCTA</i>
TOTAL	<i>190</i>	<i>1900 MFCTA</i>

- PAYS DE DESTINATION: *RPI*
- NOM ET ADRESSE DE L'ACHETEUR: *Doues Oued*
- VALEUR POINT DE SORTIE: *2200 MFCTA (camion + P.A + Autres frais)*
- BUREAU DE DOUANE DE SORTIE: *Sevane*
- BANQUE DE DOMICILIATION: *-*
- MOYEN DE TRANSPORT: *Camion*
- MARCHE DE PROVENANCE: *Kao de l'Herzouma*

SIGNATURE DE L'EXPORTATEUR

DATE ET LIEU D'EMISSION

CACHET ET SIGNATURE DU VETERINAIRE

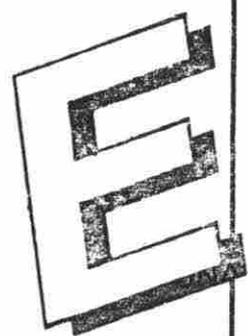


10/07/94 Sevane

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse)			Année	Numéro	Bureau	Titre
N° Statistique			Date d'accord			
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)						
Bur. dédouanement	Code	Localité			Port d'expédition	
		Valeur point de sortie			Destination.....	
Valeur FOB en CFA			Banque		N° domiciliation	
Transitaire	Mode de paiement		Devise règlement		FOB Total en devise	
Désignation des marchandises		Nomenclature (8 chiffres + lettre)	Valeur FOB en devise	Poids Net en KGS	Quantité complémentaire	
SIGNATURE -CACHET DE L'IMPORTATEUR		ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE -CACHET SERVICE D'EMISSION		
Nbre d'annexes:						

Imprimerie LA PLUME BP 321 - Tél 23 03 44



Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

	Désignation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises _____
 soit (montant en CFA) _____
 a été rapatriée au Mali le 19
 en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

**RAYER LES MENTIONS
 INUTILES**

le Chef de poste des Douanes
 le Chef du Centre des Chèques postaux
 le Receveur des postes
 le Directeur de la Banque
 (signature et cachet)

||| (1)

CONTROLE DOUANE POUR BCEAO

**MINISTÈRE DES FINANCES ET DU COMMERCE
DIRECTION NATIONALE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
COMMERCE EXTERIEUR**

**REPUBLIQUE DU MALI
UN PEUPLE - UN BUT - UNE FOI**

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse)		Année	Numéro	Bureau	Titre
N° Statistique		Date d'accord			
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)					
Bur. dédouanement	Code	Localité	Port d'expédition		
Valeur point de sortie			Destination.....		
Valeur FOB en CFA			Banque	N° domiciliation	
Transitaire	Mode de paiement	Devise règlement		FOB Total en devise	
Désignation des marchandises	Nomenclature (8 chiffres + lettre)	Valeur FOB en devise	Poids Net en KGS	Quantité complémentaire	
<div style="font-size: 4em; font-weight: bold; transform: rotate(-15deg); opacity: 0.5;">E</div>					
SIGNATURE - CACHET DE L'IMPORTATEUR	ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE - CACHET SERVICE D'EMISSION		
Nbre d'annexes:					

Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

Designation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention d'exportation
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises _____)
 soit (montant en CFA) _____
 a été rapatriée au Mali le 19

en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

**RAYER LES MENTIONS
 INUTILES**

le Chef de poste des Douanes
 le Chef du Centre des Chèques postaux
 le Receveur des postes
 le Dirteur de la Banque
 (signature et cachet)

(1)

EXPORTATION N°

INPUTATIONS SUCCESSIVES

Désignation du bureau des Douanes	Emargement du receveur Douane ou de son délégué	Numéro de la déclaration	Date de l'imputation	Quantité imputée sur l'intention d'exportation	Valeur des quantités imputées sur l'intention
1					
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					

CONTROLE DU RAPATRIEMENT DE LA CONTRE VALEUR DE LA MARCHANDISE

La somme de (montant en devises) _____
 soit (montant en CFA) _____
 a été rapatriée au Mali le 19

en espèce par virement bancaire - postal - par mandat postal (1)

le Chef de poste des Douanes
 le Chef du Centre des Chèques postaux
 le Receveur des postes
 le Directeur de la Banque
 (signature et cachet)

RAYER LES MENTIONS INUTILES

(1)

INTENTION D'EXPORTATION (I.E.)

Exportateur (Nom, Adresse)			Année	Numéro	Bureau	Titre
			<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
N° Statistique			Date d'accord			
Acheteur (Nom, Adresse, Pays)						
Bur. dédouanement	Code	Localité			Port d'expédition	
Valeur point de sortie					Destination.....	
Valeur FOB en CFA			Banque		N° domiciliation	
Transitaire	Mode de paiement		Devise règlement		FOB Total en devise	
Désignation des marchandises		Nomenclature (8 chiffres + lettre)	Valeur FOB en devise	Poids Net en KGS	Quantité complémentaire	
SIGNATURE - CACHET DE L'IMPORTATEUR		ENREGISTREMENT DES DOMAINES		SIGNATURE - CACHET SERVICE D'EMISSION		
Le délai de validité de l'I.E. est de trois (3) mois, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.						

P L A N

INTRODUCTION

- I. PROBLEMATIQUE DES ECHANGES DES PRODUITS DE CRU (BETAIL, VIANDE, CEREALES, FRUITS ET LEGUMES) ENTRE LE MALI ET LA COTE D'IVOIRE
 - A. Géographie des échanges
 - 1 Les produits, leurs zones de production et de distribution
 - a) le bétail
 - b) les céréales
 - c) les fruits et légumes
 2. La désarticulation des espaces de production et les marchés des produits du cru.
 - A. Les contraintes au rapprochement entre les marchés de production et de consommation
 1. Contraintes structurelles
 - a) les organismes d'encadrement multilatéraux
 - b) les CNC
 2. Contraintes de fonctionnement
 - a) au niveau des marchés et des filières
 - b) l'information
 - c) les intermédiaires, les courtiers,
 - C. La question des statistiques des échanges
 1. L'absence de statistique fiable à l'importation et à l'exportation
 2. Tendance des volumes
 3. Tendance des prix.
- II DIAGNOSTIC DU TRANSPORT ET DU FRET RETOUR
 - A. Problématique des transports des produits de cru du bétail et de la viande
 1. Les aspects institutionnels et juridiques
 - a) le TIE

b) le TRIE

c) les réglementations nationales et les barrières tarifaires et non tarifaires

2. Les aspects techniques

a) la situation des moyens de transport

b) sécurisation technique et scellement douanier

c) adaptation des moyens de transport à la nature des produits

3. Les aspects commerciaux

a) absence de centre de groupage national et sous-régional

b) offre, demande et prix de transport en période de production des produits de rente.

4. Les aspects opérationnels

a) les opérations administratives et douanières à l'exportation des produits de cru

b) problèmes d'incompatibilité de transport entre certains produits

c) pré et post achéminement international

B. Gestion du fret retour

1. absence de centres de groupage de fret

a) le fret occasionnel

b) insuffisance de fret homogène en volume

2. délais d'attente inconsidéré pour le recrutement du fret

a) meconnaissance de l'offre et de la demande de fret pour les parties en présence

b) absence de desserte régulière entre marchés fournisseurs et marchés de distribution

3. Tarifs non concurrentiels pour les produits à faible valeur ajoutée par rapport aux produits de rente

a) le cas de produit de cru de rente

b) le cas des produits industriels

4. L'exploitation artisanal du commerce et du transport

a) au niveau du marchand

b) au niveau du transporteur

c) au niveau des intermédiaires / courtiers

5. Inexistence d'encadrement administratif au niveau national bilatéral et multilatéral

a) au plan national

b) au plan bilatéral

c) au plan multilatéral

C. Impact des coûts de gestion du système de transport sur les échanges des produits de cru

1. Coûts relatifs aux moyens de transports

a) coûts d'équipement

b) coût de financement

2. Les coûts commerciaux

a) les coûts officiels

b) les coûts illicites

c) autres coûts

III PROPOSITIONS ET RECOMMANDATION

A. Aspects juridiques et institutionnels

B. Groupage de fret et bourse de fret

C. Organisation intégrée du transport

D. Le financement du système

1. Le TRIE

2. Au niveau des structures d'accueil

3. Les droits de traversée routière

4. Les bailleurs de fonds

E. Le transport aérien de fret de cru pour pallier les insuffisances des transports terrestres