

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

etc...

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'encadrement 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 adopté 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 disparates 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.

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 accroît 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) inutilement 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 affréteurs, 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 affréteur.

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 affréteurs 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.

TABEAU 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)

→ Définition de TIE et ses limites

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 prônant 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.

- Décrite le fonctionnement de ces réglementations nationales

Pourquoi ce tableau ?
Le développement de la page pour les pays

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

page doit être en forme d'annexe

| | 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 parage = 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 \approx 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 équivaut 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

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.

Spécialisation
des produits
développée
et variée
- Camions
à la place
- avocats
- fruits
- comment
éviter les
pertes

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

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 parçage | 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 assujetties 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.

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 niveau 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

*lors
d'un
b p
d'arr
irregulier*

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.

Impacts de la dévaluation pour les échanges de produits de cru

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 ILICITES |
|---------------------|---------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------|--------------------|-----------|--|---|
| | | | 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 | | Prix TTC (FCFA/Km) |
|---|-----------------------------|------------|--------------------------------------|--------------|-----------------------|
| Pays | Mali | | Coûts fixes | | |
| Type de route | Route revêtue en moyen état | | Amortissement | | 118,75 |
| Catégorie de véhicule | Ensemble articulé | | Frais financiers | | 100,00 |
| Conditions économiques | fin 1995 | | Assurances véhicule | | 12,00 |
| Caractéristiques du véhicule | | | Assurances marchandises | | 0,00 |
| Etat du véhicule à l'achat | Véhicule d'occasion | | Salaires et charges salariales | | 41,63 |
| Marque et type | | | Taxes et droits divers | | 34,00 |
| Carburant utilisé | Gas-oil | | Total Coûts fixes | | 306,38 |
| Capacité (charge utile) | 25 tonnes | | | | |
| 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 | | | |
| Frais de route (*) | (FCFA/an) | 2 560 000 | | | |
| Taxes et droits divers (**) | (FCFA/an) | 1 360 000 | | | |
| Conditions d'exploitation | unité | | COUT DE REVIENT A LA TONNE-KILOMETRE | | |
| 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.

Vahen Martin (in file)

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 rigoureuse 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

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.

Brin Steiner
Ce projet est pour
améliorer le fret

- L'entretien de la bourse pourrait s'effectuer
Il y a échange d'informations entre les
+ Transporteurs
+ Marchands
ENACI - CNC
CAR - etc

Qu'il soit saisonnier ou pas, le but est de fidéliser les clients qui viendraient acheter à ces centres mais aussi vendre.

Ce groupage de fret devra déboucher peu à peu sur une bourse de fret.

TABLEAU N°11 TRANSPORT ET GESTION DU FRET RETOUR

| Titre du projet | Objectifs | Résultats attendus | Structures et Organismes bénéficiaires | Responsables d'exécution | Période de réalisation | Assistance Technique | Assistance Financière |
|--|---|---|--|--|--|---|---|
| Création et mise en oeuvre de Bourses Régionales de Fret | <ul style="list-style-type: none"> . Groupage et dégroupage de fret . Centralisation et coordination des trafics et des flux globaux . Amélioration et harmonisation et des méthodes d'établissement des statistiques sur les transports . Création de la Banque de Données . Libéraliser les services des transports . Simuler une concurrence entre les différents modes de transports . Application effective des conventions TIE et TRIE | <ul style="list-style-type: none"> . Satisfaire des besoins d'information de base sur : <ul style="list-style-type: none"> - les axes routiers ferroviaires et les trafics - le fonctionnement des principales chaînes et filières - les entreprises du secteur . Faciliter la création d'entreprises de transports communautaires . Favoriser la création de marchés spécifiques sur les grands axes internationaux d'intégration . Simplifier et assouplir les formalités et procédures administratives . Faciliter l'établissement de contrat de transport et le règlement des litiges . Favoriser le partenariat entre opérateurs du commerce et des transports | <ul style="list-style-type: none"> . Producteurs . Exportateurs . Importateurs . Transporteurs . Chambres consulaires . Administrations concernées . Conseils des chargeurs | <ul style="list-style-type: none"> . UEMOA/ CEDEAO . Etats : Mali, BF, CI . Chambres consulaires . Administratⁿ concernées . Opérateurs privés | <ul style="list-style-type: none"> 6 mois début 1er juin 1996 | <ul style="list-style-type: none"> 1 consultant 2 experts . Missions . Etude de faisabilité . Mise en oeuvre | <ul style="list-style-type: none"> . UEMOA . Bailleurs de fonds . Etats : Mali, BF, CI . Chambres consulaires . Opérateurs publics et privés |

Source : Régime de transport appliqué au bétail, à la viande et autres produits du cru importés par la CI, BF et Mali (Avril 1996).

Cette proposition est une réponse à la demande de l'Union africaine pour la mise en place d'une bourse de fret régionale et de faciliter l'information des acteurs

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 ;

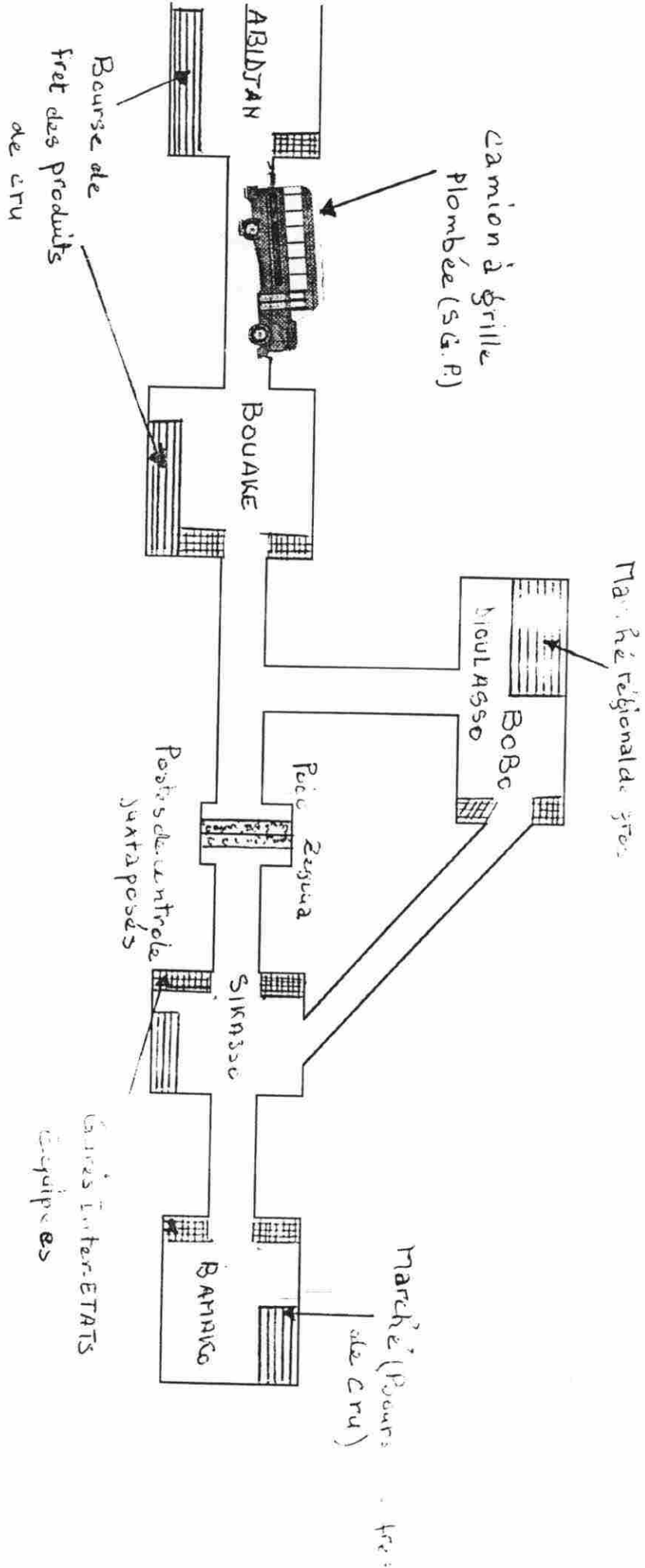
- un transfert bénéfique de savoir-faire en organisation des services de fret aérien au bénéfice des exportations agricoles ;

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

- Propriétaire / Contrats de location

- Proposition / réglementation en vigueur

SCHEMA DU NOUVEAU SYSTEME DE TRANSPORT INTER-ETATS



Source : N'GUÉSSAN N'GUÉSSAN, 1997

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 nationale 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 brigade 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 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 | | |
| AL TIF 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 | | |
| | | | | Poste 4348 | | |
| Dominique TRAORE | D.G | APROFA | BP E 2699 Bamako | | | |
| 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 Dégoussi | BP 3098 Bamako | tél. (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 | Tél. 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 Sikassoise | 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 GUEYE | Président de l'Union Nationale des Coopératives des Transporteurs | Transport | BAMAKO Mali | | | |

| Noms et Prénoms | Fonction | Organisme ou Société | Coordonnées | Axes / Corridors | Mode de transport |
|----------------------|---|---|-----------------------------------|---|----------------------|
| COTE D'IVOIRE | | | | | |
| Adresses | | | Tél. ou Fax | | |
| Paul-Edouard AMICHIA | Directeur Général 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 POGO 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 | Dépt 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 | | | |
| KAKE | Directeur de la Législation, de la Nomenclature et des Techniques douanières | DOUANES | | | | |
| N'GUETTA | 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 | CMEAOC | BP V 57 Abidjan REAO | 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 suite

Nombre 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

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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible. | | | | | | | | | |

EXPORTATION N°

INPUTATIONS SUCCESSIONS

| 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 quan- tités 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)

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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

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 quan- tités 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

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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

EXPORTATION N°

DOUANE

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)

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)

CACHET ET SIGNATURE DU VETERINAIRE

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

Com: Books

STANDARD OIL CO. OF CALIF.

ST. JOHN'S UNIVERSITY
JAMAICA, N.Y. 11432

DEPT. OF THE ARMY
WASHINGTON, D. C.

3911431

24

[illegible]

DATE: 11 FEB 1964

CONFIDENTIAL

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

CERTIFICAT PROVISoire D'EXPORTATION
DE BETAIL

N° 201

/ MFC-MDRE

- POSTE VETERINAIRE DE:

Sevane Monté

- NOM OU RAISON SOCIALE DE L'EXPORTATEUR:

Souleymane Kadi
Cultivateur Bankani
(Kao)

| DESIGNATION DU PRODUIT | NOMBRE DE TETES | VALEUR |
|------------------------|-----------------|---------------|
| Bovins - Caprins | 190 | 1900000 F CFA |
| TOTAL | 190 | 1900000 F CFA |

- PAYS DE DESTINATION:

R P I

- NOM ET ADRESSE DE L'ACHETEUR:

Doues Oueis

- VALEUR POINT DE SORTIE:

2000000 F CFA (camion + P.A + Autres frais)

- BUREAU DE DOUANE DE SORTIE:

Sevane

- BANQUE DE DOMICILIATION:

- MOYEN DE TRANSPORT:

Camion

- MARCHE DE PROVENANCE:


Kao - Doues Oueis

SIGNATURE DE L'EXPORTATEUR

DATE ET LIEU D'EMISSION

10/07/94 Sevane

CACHET ET SIGNATURE DU VETERINAIRE



MINISTRE 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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible.

EXPORTATION N° _____ /

INPUTATIONS SUCCESSIONS

| | 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 quan- tités 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

MINISTRE 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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible. | | | | | | | | | |

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 titres im- putés sur l'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 Directeur de la Banque

(signature et cachet)

(1)

EXPORTATION N°

INPUTATIONS SUCCESSIONS

| | 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 quan- tités 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)

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, prorogeable d'un délai de un (1) mois. L'I.E. est nominative et incessible. | | | | |

PLAN

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 acheminement 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) méconnaissance 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