

CILSS

COMITE PERMANENT INTERETATS DE LUTTE
CONTRE LA SECHERESSE DANS LE SAHEL

*PROMOTION DES ECHANGES DES PRODUITS DE L'ELEVAGE
DANS LES PAYS DU COULOIR CENTRAL*

**RECHERCHE DE SOLUTIONS PRATIQUES
POUR LA REDUCTION DES ENTRAVES**

CAS DE LA COTE-D'IVOIRE

Mars 1993

Dr. SIDIBE Seydou, Expert CILSS

CILSS

COMITE PERMANENT INTERETATS DE LUTTE
CONTRE LA SECHERESSE DANS LE SAHEL

**PROMOTION DES ECHANGES DES PRODUITS DE L'ELEVAGE
DANS LES PAYS DU COULOIR CENTRAL**

**RECHERCHE DE SOLUTIONS PRATIQUES
POUR REDUIRE LES ENTRAVES**

- CAS DE LA COTE D'IVOIRE -

1. CONTEXTE

Dans le cadre de la promotion des échanges régionaux des produits de l'élevage, la mission du Dr SIDIBE Seydou, Expert CILSS, est de promouvoir la mise en oeuvre de politiques visant à améliorer les échanges inter-régionaux de bétail et de produits de l'élevage et d'en assurer un suivi régulier tant sur le plan régional que national. Il assiste de ce fait les comités de concertation nationale dans la formulation et la mise en oeuvre de leur programme de travail et contribue par ailleurs à identifier et à eluder les obstacles importants liés aux échanges.

2. METHODE DE TRAVAIL

La démarche dans les pays du couloir central (Burkina Faso, Mali, Côte d'Ivoire) consiste à prendre contact avec les opérateurs économiques et les principaux responsables, au niveau des administrations centrales, concernés par le commerce du bétail et de la viande .

En Côte d'Ivoire la dernière mission effectuée en Mars 1993 en compagnie de Mr. Kulibaba Nicolas, Consultant USAID/Washington et de Mr. Moustapha Dème, Consultant Abt. Associates/Usaid avait pour objectif :

- d'une part, de faire, avec les différents interlocuteurs, le point sur :
 - * la mise en place du cadre national de concertation et son fonctionnement, la formulation et la mise en oeuvre de son programme d'activités pour l'année 1993.
 - * le fonctionnement du bureau régional d'information
 - * la poursuite de la politique de protection du marché national
 - * la promotion de la production nationale
 - * le projet de mise en place de zones fixes de regulation d'importation de betail
 - * l'analyse des expériences en cours en matière de transport de bétail
 - * l'organisation des marchés à bétail et l'identification des principaux acteurs
- d'autre part, de jeter de nouvelles bases en vue de la poursuite du programme.

Tout en poursuivant la campagne de sensibilisation et d'information déjà entamée au cours des missions précédentes auprès des différents interlocuteurs, il s'agit d'impliquer ces derniers davantage à la recherche de solutions aux problèmes posés. et de les amener à faire des suggestions d'amélioration et à donner des stratégies de mise en oeuvre.

3. DOMAINES D'INTERVENTION

Les entretiens avec les opérateurs économiques et les responsables de l'administration centrale, à différents niveaux ont permis de faire le point de la situation. Dans l'optique de contribuer à la recherche de solutions, chaque point a fait l'objet d'observations et de suggestions.

3.1. CADRE DE CONCERTATION NATIONALE

La mise en place du cadre de coordination nationale se fait progressivement. Les opérateurs économiques (représentants des éleveurs, syndicat des bouchers, commerçants de bétail, syndicat des transporteurs, société ivoirienne de chemin de fer, chambre de commerce,) ont adhéré spontanément à l'initiative et déjà des réunions périodiques se déroulent au niveau du bureau régional de l'information en vue de cerner les problèmes liés au commerce du bétail. Du côté de l'administration, les choses vont plus lentement. Une note technique a été rédigée et une correspondance officielle, sous l'égide du Ministre de l'Agriculture et des Ressources Animales a été adressée à tous les services concernés afin qu'ils puissent désigner leurs responsables au sein du futur cadre de concertation. Mais auparavant, le Ministre de l'Agriculture et des Ressources Animales devrait introduire le dossier en conseil de Ministres pour approbation. Parallèlement, la Direction des Productions de l'Elevage poursuit sa campagne d'information et de sensibilisation. Des résultats concrets sont attendus.

Observations :

Une certaine lenteur administrative semble se dégager dans la mise en place du Cadre de Concertation Nationale. Ceci est sans doute liée à la complexité de l'administration ivoirienne. Cependant, il est intéressant de constater que la campagne de sensibilisation et d'information est dirigée principalement vers les principaux acteurs que sont les opérateurs économiques.

Il faut rappeler que la philosophie du cadre de concertation nationale repose sur le principe que chaque membre, dans son domaine de compétence, apporte sa contribution à la définition précise des orientations du plan d'Action et la résolution des problèmes posés.

Suggestions :

En attendant la réaction officielle des autorités compétentes à la mise en place du cadre de concertation Nationale, les responsables chargés du dossier devrait, dès à présent, songer à la constitution de commissions ad hoc sur les domaines identifiés lors du séminaire de Nouakchott de Mars 1992, en y associant intimement les opérateurs économiques. Ces commissions travailleront sur des thèmes précis.

3.2. FONCTIONNEMENT DU BUREAU REGIONAL des ECHANGES ET DE L'INFORMATION

Le bureau régional des échanges et de l'information se met petit à petit en place. Ce bureau a une double ambition : nationale et régionale. Observatoire économique et commercial, il se chargera de collecter et de diffuser hebdomadairement les informations commerciales sur six grands marchés identifiés dans un premier temps, à savoir : Abidjan, Bouaké, San Pedro, Odjenné, Korogho (Ferké) et Man.

Observations :

Si le bureau régional de l'information fournit des efforts notoires dans la collecte des informations et l'encadrement des opérateurs économiques, il lui reste cependant à préciser le type d'informations à collecter et à définir clairement les modalités de transmission, de traitement et de diffusion de ces informations.

Suggestions :

La proposition de mise en place d'un système d'informations commerciales élaborée par le CILSS pourrait résoudre partiellement le problème posé et irait dans le sens des intérêts des opérateurs économiques. Par ailleurs, il serait opportun de dresser un répertoire des opérateurs économiques du bétail et de la viande, par région, oeuvrant sur le territoire ivoirien, ce qui pourrait favoriser à terme la diffusion des informations commerciales en temps réel et à moindre coût.

3.3. POURSUITE DE LA POLITIQUE DE PROTECTION DU MARCHE NATIONAL

L'application de la politique des prélèvements compensatoires a entraîné une baisse réelle des importations de viandes congelées. Sur une prévision de 7000 tonnes prévues au mois de Juillet 1992, seulement 700 tonnes ont été enregistrées. Il semble que le marché ne montre aucun problème d'approvisionnement.

Observations :

Le renforcement de la protection du marché national a surtout entraîné une modification de la composition des importations (les Capas bovins congelés ont été en partie remplacés par des capas réfrigérés, des quartiers arrières et des viandes porcines). Par ailleurs, les abattages contrôlés semblent avoir augmentés ce qui serait lié à une reprise des importations de bétail sur pied et à l'exploitation plus accrue du cheptel national. La baisse des importations des viandes extra africaines n'a pas entraîné apparemment une hausse des prix, ni provoqué un report de consommation sur le poisson.

Il faudrait rappeler que la Côte d'Ivoire a mis en place un système de régulation du marché des viandes extra-africaines faisant suite à la loi n° 90 - 442 du 29 Mai 1990 portant institution d'un prélèvement compensatoire sur les produits animaux importés destinés à la consommation humaine. Le système fonctionne comme un mécanisme de péréquation flexible à taux variable en fonction de l'évolution des prix mondiaux des viandes. Le suivi est opéré sur la base d'un système modulaire trimestriel assorti d'un arrêté ministériel d'application.

Suggestions :

La politique de protection du marché ivoirien ne devrait pas constituer dans un certain sens un frein à la relance du commerce du bétail avec les pays sahéliens. Pour parer à cela, il faudrait envisager l'engagement d'un dialogue sur les compensations que les pays sahéliens pourraient éventuellement accorder à la Côte d'Ivoire (approvisionnement en aliments bétail ou en produits vétérinaires par la Côte d'Ivoire à condition que cette dernière en soit productrice et que les prix soient compétitifs, .) Soulignons cependant que la Côte d'Ivoire approvisionne le Sahel en d'autres types de produits pour lesquels aucune compensation n'est exigée.

3.4. PROMOTION DE LA PRODUCTION NATIONALE

La promotion de la production nationale semble être actuellement le souci premier des Autorités Ivoiriennes. Cet intérêt serait dicté par les producteurs nationaux.

Observations :

Le Gouvernement ivoirien a consacré d'énormes ressources financières et humaines au développement de son élevage. Cependant la consommation nationale de viandes rouges restera largement liée à l'offre de ses partenaires sahéliens. Le Burkina Faso et le Mali fournissent annuellement environ 280.000 bovins et 302.000 petits ruminants.

Des contraintes existent cependant, notamment celles liées à l'augmentation de la production locale, à l'insuffisance de circuits modernes d'abattage, de transformation et de distribution et à la préférence des professionnels pour les animaux sahéliens.

L'abattoir d'Abidjan fonctionne depuis 1959. Il est présentement vétuste et ses capacités actuelles d'abattage sont de l'ordre de 200 bovins et 40 ovins-caprins par jour. Il est largement en deçà des disponibilités du marché si l'on se réfère à l'affluence du bétail en provenance des pays voisins (Burkina Faso, Mali et Niger). Le caractère régional de cet abattoir auquel s'ajoutent les mesures de limitation des importations des viandes extra-africaines est à la base de la volonté des autorités nationales de construire un abattoir moderne. Cependant des divergences existent entre la Chambre de commerce d'Abidjan et les promoteurs de ce grand projet sur la conception de l'étude elle-même. La Chambre de Commerce estime que l'étude n'a pas abordé tous les aspects relatifs à la construction et à la gestion de ce nouvel abattoir. Elle propose donc la reprise de l'étude en y associant tous les intéressés et en y intégrant tous les éléments qui n'avaient pas été pris en compte.

Suggestions :

Le caractère régional de ce nouvel abattoir exige que toutes les dispositions soient prises pour son fonctionnement correct.

Une étude aussi complète que possible trouverait un écho plus favorable auprès des sources de financement. Aussi est-il nécessaire d'y associer toutes les bonnes volontés. Si malgré le travail laborieux effectué, le projet présente encore des lacunes, il serait dans ce cas opportun d'y remédier avant le début d'exécution des travaux.

3.5. PROJET DE MISE EN PLACE DE ZONES FIXES DE REGULATION D'IMPORTATION DE BETAIL

Le Gouvernement intègre de plus en plus la notion de la gestion de l'espace rural dans la conception des stratégies nouvelles de développement de l'élevage.

Observations :

Le Nord de la Côte d'Ivoire est une zone d'occupation mixte pour l'agriculture et l'élevage. Cette situation engendre des conflits. Ceci pousse à voir la problématique des échanges sous un angle nouveau à savoir, entre autres, la mise en place et la consolidation des pools d'importateurs et d'exportateurs de bétail - viande.

Suggestions :

On pourrait rechercher les avantages présumés dans la facilité dans l'organisation des professionnels et une implication assez forte des systèmes bancaires modernes dans le financement du secteur.

3.6. TRANSPORT

* **Au niveau du Chemin de Fer**, un projet de contrat de gestion de l'ex-RAN (Côte d'Ivoire et Burkina Faso) est en cours. Un appel d'offres international concernant cette privatisation a été lancé et l'ouverture des plis a eu lieu à Ouagadougou le 04/03/93. Les soumissionnaires étaient au nombre de deux : "Transurb Consult", groupement belge composé de cinq entreprises, et "Sita-Rail" (société International des Transports en Afrique, regroupant trois sociétés : la SICC (Société Internationale de Café et Cacao) basée à Abidjan, la Saga et la SDV (sociétés françaises). Il reste à la commission technique ad hoc d'examiner les deux offres et de procéder au choix de l'attributaire.

Des difficultés persistent dans la gestion du trafic ferroviaire.

Concernant les locomotives, la gestion séparée des deux sociétés de Chemin de Fer, depuis 1989, a entraîné une repartition du matériel roulant. Sur les 11 locomotives qui sont revenues à la Côte d'Ivoire, trois (3) sont actuellement en état de marche, huit (8) sont en chantier de réparation. Cet état de fait a causé une perturbation dans le trafic entre les deux pays. Un protocole d'accord signé en Décembre 1992 entre les deux sociétés pour l'interpénétration du trafic connaît des difficultés d'application.

Observations :

Cette situation pose des problèmes pour l'acheminement des wagons d'Abidjan à Ouaga et vice versa. Très souvent, des retards considérables sont enregistrés. Un wagon d'animaux quittant Ouagadougou met facilement 4 à 5 jours pour rejoindre Abidjan, alors que le camion met tout juste 48 heures.

Suggestions :

Il faudrait accélérer le processus de privatisation de l'Ex RAN à travers un contrat privé de gestion de l'exploitation en vue d'améliorer les performances du trafic et résoudre ce problème sérieux de retard. Ceci entraînerait malheureusement une compression du personnel.

Quant aux wagons, les types existant au niveau de la SICF auxquels s'ajoutent les tombereaux sont les suivants :

- H12 et H13 : petits wagons, pouvant servir au transport du bétail si on y effectuait quelques travaux.
- J ordinaire : peu aéré, pouvant transporter 35 à 40 têtes, avec plancher en fer, 2 portes, et nécessitant quelques aménagements pour le transport du bétail.
- J canadien : bien aéré, pouvant transporter 42 animaux, avec plancher en bois, 4 portières. C'est le mieux adapté au transport du bétail, et le plus demandé par les commerçants de bétail.
- k canadien : peu aéré, pouvant transporter 40 têtes, avec plancher en fer, 2 portières, nécessitant des aménagements
- K ordinaire : pouvant transporter 40 têtes, avec 2 portières, nécessitant des aménagements,

Observations :

Il n'existe pratiquement pas de wagons spécialisés pour le transport des animaux. Les wagons H12 et H13 qui étaient exclusivement destinés au transport du bétail sont en nombre insuffisant et ont 25 à 30 ans d'existence. Les J Canadiens, s'ils sont disponibles, sont le plus souvent utilisés par les commerçants.

Suggestions :

Il s'avère nécessaire de procéder à l'inventaire des plateformes et des wagons Soulé avariés en vue de voir dans quelles mesures on pourrait envisager la transformation des wagons accidentés en tombereaux. Des schémas de transformation sont actuellement à l'étude. Il faudrait aussi envisager les coûts de transformation.

*** Au niveau du transport par camion**, un problème d'organisation et de prix se pose. La réduction des postes de contrôle et la prolifération des sociétés de convoyage ont permis de réduire quelque peu le prélèvement des taxes illicites. Le prélèvement de la contribution volontaire imposée en son temps par le syndicat national des transporteurs de l'époque a été supprimé.

IL faut noter que des camions ivoiriens transportent des marchandises diverses sur les axes Abidjan-Ouaga-Niamey et Abidjan- Bamako. Ils profitent du retour pour s'adonner au transport du bétail. Tel est le cas à Koupela et à Pouytenga (Burkina Faso) où existent des rames d'embarquement. Il y a cependant certaines périodes (ramadam, tabaski, campagne du coton...) où le transport est plus difficile, les camions étant plus sollicités pour le transport d'autres produits (tamarin, animaux, coton...)

Par ailleurs, le prix du transport semble élevé et est sujet à des spéculations tant au niveau des transporteurs que des intermédiaires. Ce prix, de Koupéla, Pouytenga, Kaya ou Youba à Abidjan est de l'ordre de 225.000 - 350.000 F CFA (soit qu'il s'agisse d'un camion ivoirien au retour ou d'un camion burkinabé, faisant le trajet Ouaga- lieu d'enlèvement) alors que de Bobo Dioulasso à Abidjan, il varie entre 175.000 F CFA et 250.000 F CFA. Il peut grimper jusqu'à 400.000 F CFA - 500.000 F CFA pendant la Tabaski, moment où la demande est très forte.

Il existe à Abidjan quatre syndicats de transporteurs :

- Syndicat National de transport de marchandises et de voyageurs de Côte d'Ivoire
- Syndicat National des transports terrestres
- Union Nationale des Transporteurs Internes et InterEtats de Côte d'Ivoire (UNATHIE-CI)
- Union Nationale des transporteurs de Côte d'Ivoire (INITRA-CI)

Sous l'égide de l'UNATHIE-CI, il a été organisé en Décembre 1992 à Ouangolodougou un séminaire régional de réflexion sur le transport en Afrique de l'Ouest au cours duquel les participants venus du Mali, du Burkina Faso, de la Guinée, du Niger et de la Côte d'Ivoire se sont penchés sur les difficultés qu'ils rencontrent dans leur profession tant au plan national qu'au plan inter-étatique. Le thème principal de ce séminaire était : " De l'organisation de l'espace ouest Africain du Transport " et trois sous thèmes ont fait l'objet de discussions. Il s'agit de :

- " Diagnostic du monde du transport aujourd'hui en Côte d'Ivoire et dans la sous région : quelles perspectives d'avenir?
- " Recherche de solutions pour une efficience du transport dans la sous région "
- " De la communication comme facteur de developpement économique et social des Etats de la sous région "

Suggestions :

La mise en place d'une "bourse du frêt" pourrait résoudre le problème de l'organisation du transport par camion. Il s'agirait tout simplement de mettre en rapport exportateurs burkinabés et transporteurs ivoiriens afin d'envisager une programmation de transport. Ainsi, les exportateurs pourraient prendre des dispositions pour préparer leurs

animaux à l'embarquement au moment opportun.

- Si les sociétés de transport ont pu, à leur façon, réduire le prélèvement des taxes sauvages, il va sans dire qu'elles se font cependant complices d'un état de fait illégal et de ce fait, encouragent dans une certaine mesure cet acte d'exploitation des exportateurs, ce qui contribue à grever le prix de revient du bétail. Tout en les acceptant, il faudrait parallèlement inciter les professionnels à s'organiser en groupements pour la défense de leurs intérêts car nul ne pourra le faire mieux qu'eux mêmes. On pourrait éventuellement envisager la conversion des sociétés de convoyage en société de transit ; ainsi, elles s'occuperont des problèmes des propriétaires d'animaux d'un bout à l'autre de la chaîne.

3.7. ORGANISATION DU MARCHE ET IDENTIFICATION DES PROFESSIONNELS

Une rencontre avec des représentants du syndicat national de bouchers venus de toute la Côte d'Ivoire a permis de constater le rôle prépondérant de ces derniers dans l'organisation du marché. Il est indéniable qu'une bonne organisation du marché exige la présence de groupements de professionnels bien structurés et leur plus grand accès aux marchés, aux intrants, au crédit et aux informations sur les marchés et sur les mesures gouvernementales en matière de commerce intérieur et extérieur.

L'on note malheureusement une insuffisance dans l'organisation des bouchers en Côte d'Ivoire. S'il est permis d'affirmer qu'ils constituent une classe de professionnels maîtrisant correctement leurs activités, force est de reconnaître qu'ils ont cependant besoin d'être mieux encadrés et organisés, mieux informés et appuyés financièrement. Par ailleurs, la non application des textes législatifs élaborés grèvent sérieusement leurs activités.

Suggestions :

- La mise en application du texte législatif relatif à la profession de boucher moyennant quelques corrections dans le texte initial serait bien accueillie par les bouchers. Il importe cependant d'identifier et de repertorier sur les marchés les types de professionnels et d'envisager leur regroupement autour d'intérêts économiques réels.

Il faudrait par ailleurs oeuvrer à la mise en place d'infrastructures de transport. Ceci faciliterait les relations commerciales entre les pays sahéliens et la Côte d'Ivoire et favoriserait le travail en pools et en partenariat.

- Pour une meilleure collaboration avec l'administration et afin d'éviter les abus, les groupements de professionnels devraient connaître leurs droits et devoirs et se garder de mener des transactions illégales.

Le Cadre de Concertation Nationale qui dispose d'opérateurs intellectuels et bien avisés, se doit d'oeuvrer à la recherche de facilitations des transactions commerciales entre partenaires sahéliens et côtiers. Il devrait jouer un rôle prépondérant à ce niveau et mettre à profit son expérience pour mener une campagne de sensibilisation, de formation et d'information des professionnels du secteur bétail-viande.

CONCLUSION

Les différentes suggestions faites, parfois par les professionnels eux mêmes ne doivent pas rester lettre morte.

Elles se doivent d'être mises en exécution et le concours de chacun est sollicité.

Les professionnels doivent faire preuve d'esprit de créativité. Les cadres de l'administration se doivent d'apporter leur technicité . Une volonté politique devrait se dégager du côté des responsables politiques. Les partenaires au développement devraient apporter, là où cela s'avèrerait indispensable, leur appui financier.

C'est à ces conditions, et à ces seules conditions que dépendent la réussite des mesures arrêtées.

ANNEXES

**COMITE PERMANENT INTERETATS
DE LUTTE CONTRE LA SECHERESSE
DANS LE SAHEL**

**COMMUNAUTE ECONOMIQUE
DU BETAIL ET DE LA VIANDE**

PROMOTION DES ECHANGES DES PRODUITS DE L'ELEVAGE

***QUESTIONNAIRES A L'INTENTION DES COMITES NATIONAUX DE
CONCERTATION***

1. Meilleure efficacité du transport et améliorations des infrastructures :

- 1.1. Quels types d'aménagements adéquats faudrait-il entreprendre pour rendre le transport opérant ? Aménagements des structures d'accueil (parcs à bétail, rames d'embarquement, enclos et installations de chargement), **aménagements des wagons et camions** (wagons ou camions à deux niveaux pour le transport des petits ruminants), aménagements liés au convoyage à pied, etc) Comment le faire ?
- 1.2. Comment améliorer l'organisation du réseau de chemin de fer pour le rendre plus fonctionnel et plus compétitif ? (importance du trafic, solutions concrètes pour rendre les wagons plus disponibles, **reduction, voire suppression des arrêts prolongés et des retards dans les gares**, faisabilité de l'investissement privé dans l'achat ou la gestion du chemin de fer, meilleure coordination entre services de contrôle et ~~services~~ de chemin de fer, etc...).
- 1.3. Comment améliorer le transport routier interne à partir des principaux marchés d'exportation ? (dispositions pratiques pour améliorer les expéditions par camion)
- 1.4. Comment établir une meilleure connexion entre le transport routier et le transport ferroviaire ?
- 1.5. Comment **organiser les prestations de service des sociétés de convoyage** ? (performances et perspectives). Comment justifier l'opportunité des prestations de service des transitaires ? Comment sécuriser le transport et réduire les **problèmes de prélèvements de taxes illicites** ?
- 1.6. Quelles mesures pour améliorer la réglementation du transport international par camion ? (type d'expertise des systèmes de transport).

2. Suppression des entraves administratives:

2.1. Simplification des procédures d'exportation et d'importation :

- 2.1.1. inventaire des procédures administratives et des taxes (faire le point sur les textes et taxes supprimées et envisager la revision ou la suppression d'autres)
- 2.1.2. **Mise en place des guichets uniques.**
 - 2.1.2.1. **Types de guichet unique** (pour l'ensemble des opérations ou guichets uniques sectoriels ?). Structure de gestion ? Nature des services rendus ? Formalités à remplir ? Documents délivrés ? Frais à payer ? Harmonisation des documents ? Avantages et inconvénients ?
 - 2.1.2.2. **Décentralisation des guichets uniques** ? Opportunités de créer des guichets uniques dans les régions, provinces ou départements, sur les axes principaux et aux frontières?

Quel fonctionnement efficace pour ces guichets uniques (structure de gestion, documents d'exportation et d'importation, systèmes de taxation, harmonisation des documents...).

2.2. Assainissement des services de contrôle :

Comment réorganiser les systèmes de contrôle. **Reduction des postes de contrôle** (vérifier que la reduction des postes est effective et continuer à en supprimer sans pour autant mettre en danger la sécurité du commerce, reduction des pouvoirs des agents, recours en cas d'abus, mise en place d'un système d'inspection des agents de contrôle...).

3. Fluidité de l'information commerciale

3.1. Quels types d'informations sont- ils utiles dans le contexte actuel parmi celles proposées :

- **informations de base sur les marchés principaux d'exportation et d'importation:** prix, niveau d'approvisionnement, niveau des transactions, niveau des expéditions, arrivages par pays de provenance... ;
- **informations administratives :** lieux pour effectuer certaines formalités et réglementations en vigueur) ;
- **informations sur la logistique :** mouvement et disponibilité des moyens de transport et prix du transport ;
- **informations bancaires :** disponibilité des lignes de crédit, informations diverses sur le système bancaire ;

3.2. Et quelles méthodes utiliser pour les obtenir ? Comment faire pour les rendre disponibles à temps et comment assurer leur diffusion en temps réel en direction des opérateurs ?

3.3. Quelles modalités pour la mise en place d'un bureau des échanges d'informations commerciales. Comment assurer la diffusion d'une note mensuelle et d'un bulletin trimestriel d'informations commerciales ?

4. Rationalisation de la commercialisation

4.1. Quelles actions concrètes pour l'organisation des professionnels en vue de :

- la reduction des risques (**mobilisation et pression sur les mesures administratives, organisation des marchés**, contrat d'exportation et d'importation, rapatriement des fonds)

- l'accès au crédit (garantie bancaire et garantie mutuelle financement des chevillards et bouchers dans les pays exportateurs et importateurs);
- la reduction des coûts financiers et une meilleure rotation des fonds de roulement (coût du crédit fournisseur, reduction des délais d'immobilisation des fonds de roulement dans les pays d'importation...)

5. Politiques Régionales Commerciales

5.1. Quelles sont les possibilités d'établissement d'accords commerciaux entre les pays cotiers et les pays sahéliens dans le cadre d' une politique commerciale régionale (clause du partage de marché, réglementation du commerce, normalisation des produits...).

CONCLUSION

Parmi les éléments suivants proposés, il s'agit d'identifier ceux qui paraissent prioritaires et pour lesquelles des solutions et des moyens de mise en oeuvre pourraient être envisagés pour l'année 1993.

**PROGRAMME DE TRAVAIL DE L'EXPERT CILSS CHARGE DE LA PROMOTION
DES ECHANGES DES PRODUITS DE L'ELEVAGE DANS LES PAYS DU
COULOIR CENTRAL (MALI-BURKINA FASO-COTE D'IVOIRE)**

- 1^{er} SEMESTRE 1993 -

1. ANIMATION

- Rencontre avec les membres du Comité National de Concertation (CNC) pour la formulation et la mise en oeuvre du programme de travail 93

2. SENSIBILISATION ET INFORMATION

2.1. Séances de travail avec les Organisations et Sociétés Professionnelles :

*** Exportateurs de bétail :**

- actions concrètes pour l'organisation des opérateurs
- concertation permanente entre exportateurs et importateurs de bétail:
- mobilisation et pression sur les mesures administratives,
- organisation des marchés, collecte de l'information commerciale
- contrat d'exportation et d'importation,
- rapatriement des fonds
- organisation de journées des opérateurs économiques, foires pastorales et transfrontalières

*** Société de transports et de convoyage**

- analyse des expériences en cours en matière de transport de bétail
- problème de l'efficacité des sociétés de convoyage
- comment sécuriser le transport et réduire le problème de prélèvement de taxes illicites
- aménagement des moyens de transport pour les rendre plus efficaces

*** Société de Chemin de Fer**

- analyse complète des problèmes liés au système de transport Kaya - Abidjan
- Actions concrètes de rationalisation du transport de bétail avec la connexion entre camion et train
- aménagement et conversion des wagons

*** Transitaires**

*** Transitaires**

- opportunité des prestations de service des transitaires
- problème de patente

*** Chambre de Commerce**

- impulsion d'une nouvelle dynamique au commerce de bétail par un minimum d'organisation des professionnels
- problème des guichets uniques

2.2. Séances de travail avec les responsables politico-administratifs des ministères suivants :

*** Ressources Animales**

- finalisation formulation juridique création cadre de concertation
- inventaire des types d'informations existants
- identification des types d'information à collecter et à diffuser
- recherche de méthode de travail interministériel pour la prise de décision
- publication d'un bulletin périodique d'information

*** Transport**

- analyse des expériences en cours en matière de transport de bétail
- problème de l'efficacité des sociétés de convoyage
- comment sécuriser le transport et réduire le problème de prélèvement de taxes illicites
- vérification de suppression effective de postes de contrôle et perspectives de suppression d'autres.

*** Commerce**

- fonctionnement des guichets uniques.
- création de guichets uniques sur les grands axes pour servir les professionnels (décentralisation)
- réglementation du commerce

*** Economie et Finances**

- établissement d'accords commerciaux
- normalisation des produits

*** Banques**

- accès au crédit (garantie bancaire et garantie mutuelle)
- financement des exportateurs, des bouchers et des chevillards dans les pays exportateurs et importateurs
- réduction des délais d'immobilisation des fonds de roulement dans les pays d'importation

*** Caisse Nationale de Crédit Agricole**

- accès au crédit (garantie bancaire et garantie mutuelle)
- financement des exportateurs, des bouchers et des chevillards dans les pays exportateurs et importateurs

2.3. Séances de travail avec les Organisations Inter-Gouvernementales (O.I.G.), Internationales et Non-Gouvernementales (O.N.G).

3. VISITES DE MARCHES A BETAIL

- Choix des marchés à bétail susceptibles d'être des marchés d'exportation en vue de leur réorganisation
- Identification des intervenants sur ces marchés en vue de leur formation

4. REUNION MENSUELLE DE SYNTHÈSE AVEC LA CELLULE D'ANIMATION DU CADRE NATIONAL DE CONCERTATION

5. ELABORATION DU RAPPORT MENSUEL D'ACTIVITES METTANT EN RELIEF LES PRINCIPAUX OBSTACLES À LA MISE EN PLACE DE CERTAINES REFORMES SUITE AUX DIFFERENTES RENCONTRES, ET PERSPECTIVES

6. DIFFUSION DU RAPPORT MENSUEL D'ACTIVITES