



ILRI
INTERNATIONAL
LIVESTOCK RESEARCH
INSTITUTE

La réduction des frais transfrontaliers de transport et de manutention du bétail en Afrique de l'Ouest

I. Okike, B. Spycher, T.O. Williams et I. Baltenweck

Points essentiels

- Les frais transfrontaliers de transport du bétail au niveau régional sont trois fois supérieurs au transport équivalent de bœuf de l'Europe vers les côtes de l'Afrique l'Ouest.
- Les coûts de transport et de manutention du bétail constituent 40 à 60% de tous les frais de commercialisation du commerce transfrontalier, à l'exclusion du prix d'achat des bovins. Localement (c'est-à-dire au sein des pays), ces coûts sont environ deux fois et demie inférieurs.
- Les frais élevés de location de camions, dû au nombre insuffisant de camions, aux taxes élevées sur les carburants et au mauvais état des routes, représentent la moitié des frais transfrontaliers de transport et de manutention.
- Le commerce intra-régional d'animaux sur pied entraîne des coûts qui n'existeraient pas si le commerce était basé sur les produits à base de viande. Par exemple, il faut payer des frais de manutention aux conducteurs de bestiaux (les personnes qui conduisent des troupeaux d'animaux vers les marchés) pour un voyage de 2 à 3 jours, ce qui ajoute 2.190 FCFA* au prix de chaque bovin.
- Les frais de documents, les droits de douane et les taxes officiels représentent 28% de tous les frais transfrontaliers de commercialisation et il existe d'importantes disparités nationales. Par exemple, les exportations de bétail provenant du Burkina Faso impliquent des frais presque deux fois supérieurs à celles issues du Mali.
- La taxation routière illégale aux nombreux postes de contrôle, où les commerçants font des paiements non enregistrés à des agents du service public, sans raison évidente, accroît davantage les frais transfrontaliers de transport.
- En moyenne, le montant des taxes routières illégales et des frais de convoyage payés aux sociétés de convoyage, particulièrement en Côte d'Ivoire, s'élève à 150.000 FCFA (275 \$US) par voyage, ou l'équivalent du coût de la location d'un camion de 30 tonnes pour un trajet unique de Niangoloko (Burkina Faso) à Abidjan (Côte d'Ivoire).

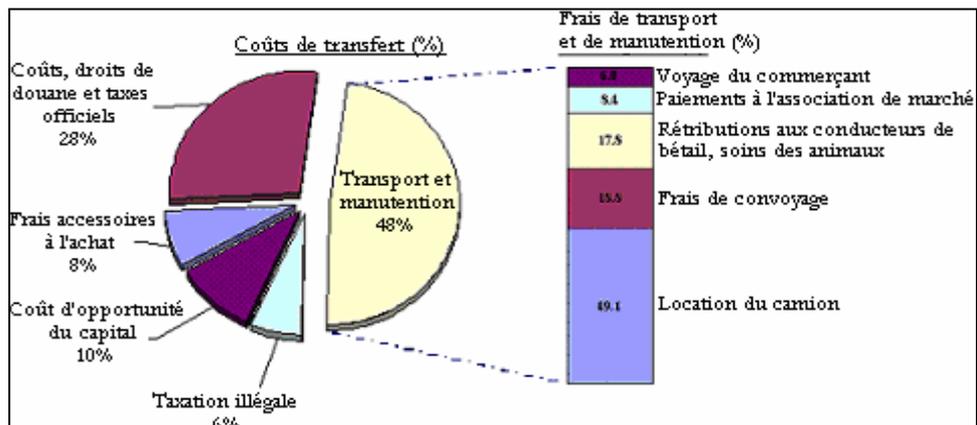
* Lors de la rédaction de cette synthèse, 1 \$US = 550 FCFA

Le commerce intra-régional du bétail en Afrique de l'Ouest est dominé par le commerce d'animaux vivants. Le commerce des produits d'élevage transformés est en deuxième position mais de volume nettement moindre. Les commerçants en bétail transportent principalement les animaux achetés directement à la ferme, via une série d'intermédiaires, vers les marchés de destination finale. Le fait d'améliorer la compétitivité du bétail sahélien, par rapport à la viande importée, sur les principaux marchés côtiers de la région rendra son prix plus abordable et en fera augmenter la demande. A son tour, cela devrait améliorer le bien-être des producteurs, des consommateurs et des autres opérateurs économiques (les commerçants, les propriétaires des véhicules de transport, les conducteurs de bestiaux et les intermédiaires) sur les marchés régionaux du bétail et de la viande. Cette synthèse analyse les coûts occasionnés lors du transfert d'animaux le long du système de commercialisation et met en évidence les zones où une réduction des coûts est possible.

Les frais transfrontaliers de transport du bétail

Les frais transfrontaliers à charge des commerçants pendant le transfert transfrontalier du bétail comprennent les coûts, droits de douane et les taxes officiels; les certificats vétérinaires et de vaccination; et les lettres de voiture inter-états; les taxes routières illégales aux postes de contrôle; les paiements accessoires faits aux agents des marchés; les coûts en capital; et les frais de transport et de manutention qui, à eux seuls, représentent presque la moitié des frais transfrontaliers de transport (Figure 1).

Figure 1. Composants des frais transfrontaliers de commercialisation du bétail



Synthèse 3—La réduction des frais transfrontaliers de transport et de manutention du bétail en Afrique de l’Ouest

Les frais de transport et de manutention comprennent les éléments suivants : (i) le coût de location d’un camion ; (ii) les frais de convoyage ; (iii) les rétributions des conducteurs de bestiaux (pour le chargement et le déchargement des animaux) ; (iv) les paiements aux associations de marché ; et (v) les frais de voyage du commerçant. Bien que la taxation routière illégale ainsi que les coûts, les droits de douane et les taxes officiels ne constituent pas à proprement parler des frais de transport et de manutention, ils sont pris en compte dans la présente synthèse parce qu’ils ont une incidence considérable sur le coût final du transport du bétail, au Burkina Faso en particulier.

Comparaison des coûts de transport et de manutention nationaux et transfrontaliers

Dans la partie nationale du circuit, les principaux frais de transport et de manutention sont les rétributions des conducteurs de bestiaux, les paiements aux associations de marché, les frais de voyage du commerçant et d’autres dépenses mineures. Puisque la conduite du bétail sur pied est le moyen de transport prédominant de la sortie de l’exploitation agricole aux marchés (frontaliers) secondaires, il n’y a donc aucun coût encouru au niveau de la location d’un camion, des frais de convoyage ou de la taxation routière illégale.

Pour permettre les comparaisons dans la partie nationale du circuit, ainsi qu’entre les parties nationale et transfrontalière du circuit, les frais de transport sont exprimés par le montant nécessaire pour transporter une tonne de bœuf par kilomètre (Tableau 1). Les coûts vont de 40 FCFA, pour les routes commerciales allant de Tenkodogo à Bittou (Burkina Faso), à 88 FCFA pour les trajets de Niéna à Sikasso (Mali). Le coût moyen du transfert national de bovins s’élève à 54 FCFA par tonne par kilomètre (Tableau 1).

Tableau 1. Les frais locaux et transfrontaliers de transport et de manutention des animaux vivants (bovins) par tonne de bœuf équivalent

Etude de cas	Coût/tonne/km par partie du circuit en FCFA (US \$)		
	National	Transfrontalier	Circuit entier
Sikasso	88 (0.16)	153 (0.28)	146 (0.27)
Niangoloko	48 (0.09)	172 (0.31)	133 (0.24)
Bittou	40 (0.07)	83 (0.15)	79 (0.14)
Tous marchés	54 (0.10)	129 (0.23)	166 (0.21)

Notes sur les itinéraires du tableau 1

Sikasso : la partie nationale va de Niéna à Sikasso (100 Km) et la partie transfrontalière va de Sikasso à Abidjan (810 Km).

Niangoloko : la partie nationale va de Djefoula à Niangoloko (320 Km) et la partie transfrontalière va de Niangoloko à Abidjan (705 Km).

Bittou : la partie nationale va de Tenkodogo à Bittou (110 Km), et la partie transfrontalière va de Bittou à Accra.

Les frais transfrontaliers de transport varient de 83 FCFA par tonne par kilomètre pour l’itinéraire de Bittou à Accra, à 172 FCFA pour celui de Niangoloko à Abidjan. La moyenne transfrontalière s’élève à 129 FCFA, sans tenir compte du marché ou du pays d’origine. Ces transferts sont donc environ deux fois et demie plus onéreux que ceux qui ont lieu dans la partie nationale du circuit. Sur une distance moyenne de 1.215 kilomètres entre la sortie des exploitations agricoles et les marchés de destination finale, les frais de transport et de manutention sont de 122.133 FCFA (222 \$US) par tonne; ce qui est trois fois supérieur aux 80 \$US requis pour les transferts transatlantiques équivalents à partir de l’Europe vers les pays côtiers de l’Afrique de l’Ouest.

Pourquoi les frais sont-ils si élevés?

Les facteurs contraignants les commerçants en bétail comprennent :

- **Les coûts, les droits de douane et les taxes officiels :** les commerçants les paient pour obtenir les documents officiels tels que les permis d’exportation, les certificats vétérinaires et de vaccination pour l’exportation de bétail, les lettres de voiture inter-états, etc. Au Mali, le montant moyen à payer à cet égard est de 129.000 FCFA pour les exportations de bovins, et presque deux fois cette somme (242.625 FCFA) pour celles exportées du Burkina Faso. Bien que, au Mali toujours, des réformes visant à réduire ces coûts soient à un stade avancé (voir la synthèse 1), les coûts officiels à eux seuls demeurent supérieurs au coût de la location d’un camion de 30 tonnes pour transporter des bovins du Sahel à la côte.
- **Le coût et le nombre insuffisant de camions :** les frais d’achat et d’entretien des camions sont élevés dans les pays étudiés étant donné les droits d’importation excessifs sur les camions neufs et les pièces de rechange. Cela donne suite à des entretiens de mauvaise qualité sur les camions existants et rend leur remplacement difficile, à l’exception notable du Ghana où les camionnettes et les camions ne sont pas passibles de droits de douane, bien qu’ils fassent l’objet d’une TVA de 12,5%. La disponibilité de camions pour le transport du bétail vers la côte dépend aussi de la période de l’année (par exemple, une concurrence existe avec les cultivateurs de coton pour son transport vers la côte pendant la saison des récoltes au lieu des bovins) et de la disponibilité de marchandises à transporter de la côte pour faciliter un retour rapide. Les accords de transit pour les camions effectuant les trajets entre la côte et le Sahel et inversement rendent les choses compliquées, ce qui occasionne des frais supplémentaires.
- **Le coût élevé du carburant :** pour un camion semi-remorque de 30 tonnes, un voyage de Sikasso à Abidjan exige environ 400 litres de diesel à 275 FCFA le litre ; ce qui revient à 110.000 FCFA. Cette dépense représente à elle seule plus de la moitié (52,4%) du coût de la location d’un camion, soit 3.143 FCFA par bovin transporté. Le coût du carburant est élevé du fait des taxes élevées sur les carburants, qui étaient de 36% pendant la période d’étude. Si on réduisait ces taxes de moitié, cela diminuerait le coût du voyage de 19.800 FCFA, soit 565 FCFA par bovin.
- **La taxation illégale :** il existe de nombreux postes de contrôle au long des autoroutes où des policiers, des douaniers, des vétérinaires et d’autres agents officiels encaissent systématiquement des paiements non enregistrés par camion de bovins. Au long des principales routes commerciales transfrontalières, les postes de contrôle Ferkessedougou et de Bouake, tous deux en Côte d’Ivoire, ont la réputation notoire de compter trois agents différents issus respectivement de la police, des douanes et de la gendarmerie (Figure 2). Le poste de contrôle de Zegua au Mali est également connu pour les paiements fréquents faits à des agents officiels. Selon l’itinéraire, le total de ces paiements non enregistrés varie de 12.000 FCFA sur la route commerciale de Bittou à Accra à 71.000 FCFA sur celle de Sikasso à Abidjan ; ce qui se traduit respectivement par 1,7% et 10,5% des frais transfrontaliers de commercialisation des bovins pour ces deux routes. Dans le cas de l’itinéraire allant de Sikasso à Abidjan, ces taxes illégales sont près du double des taxes sur les carburants imposées par le gouvernement sur la même route commerciale. Le fait de les abolir permettrait d’éviter des frais considérables et de mini-

Synthèse 3—La réduction des frais transfrontaliers de transport et de manutention du bétail en Afrique de l'Ouest

miser les retards qui entraînent la détérioration de l'état physique et parfois la mort des bovins, ainsi que des frais supplémentaires que les commerçants reportent sur le prix demandé aux consommateurs.

- *Les activités des sociétés de convoyage* : en réaction aux effets néfastes de la taxation routière illégale, des sociétés de convoyage privées ont fait leur apparition et offrent des services visant à faciliter le commerce du bétail. Ces sociétés aident les commerçants à obtenir les documents nécessaires au commerce et à respecter les différentes régulations pendant le voyage. Ces sociétés font payer des frais de convoyage pour couvrir leurs coûts et aussi pour financer les différents droits imposés par les agences gouvernementales (voir la synthèse 4). Ces frais de convoyage appliqués sur les itinéraires Sikasso - Abidjan et Niangoloko - Abidjan, au moment de l'étude, étaient respectivement de 85.000 et de 75.500 FCFA par camion; ce qui ajoutait 2.430 FCFA par bovin aux frais transfrontaliers de transport. Les commerçants qui ont recours à ce système ne sont plus retardés aux postes de contrôle routiers, bien qu'ils aient à payer, en supplément, la somme « symbolique » de 1.000 FCFA par camion par agence et par poste de contrôle. Ensemble, les frais de convoyage et la taxation illégale avoisinent les 150.000 FCFA indispensables si l'on veut louer un camion de 30 tonnes de Niangoloko à Abidjan, ce qui ajoute environ 4.286 FCFA par bovin transporté. Il n'y a pas de société de convoyage sur la route Bittou-Accra et ces frais ne s'appliquent donc pas sur ce trajet. La taxation routière illégale est contraire à la réglementation de la Communauté économique des états de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) qui régit la libre circulation des biens et personnes au sein de la région.
- *Les frais de manutention* : les rétributions payées aux conducteurs de bestiaux pour nourrir, abreuver et s'occuper des bovins en cours de route et pour les conduire aux marchés de destination finale s'élevaient en moyenne à 76.750 FCFA par trajet. Cette dépense ajoute en moyenne 2.193 FCFA par bovin aux frais de commercialisation, dépense qui pourrait être évitée si on commercialisait les produits à base de viande.
- *L'infrastructure des transports (routes et rail) inadéquate et/ou en déclin* : des retards et des frais supplémentaires sont aussi causés par le faible développement des routes du bétail dans la partie nationale du circuit, l'état inadéquat des routes secondaires reliant les marchés collecteurs, la détérioration des autoroutes, ainsi que l'effondrement du transport ferroviaire¹ comme alternative au transport transfrontalier par camion.

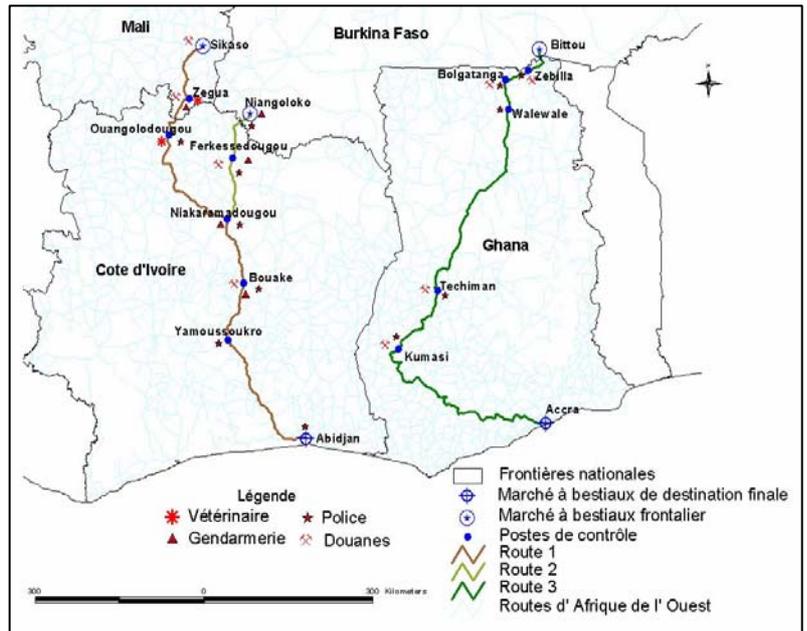
Les stratégies visant à réduire les coûts du bétail

La grande différence entre les frais de transport et de manutention nationaux et transfrontaliers inspirent deux stratégies majeures :

- Dans la partie nationale du circuit, la conduite du bétail sur pied est rentable sur de courtes distances et là où les routes du bétail (routes spécialement conçues pour faciliter le déplacement des animaux et l'accès à l'eau au long des étendues cultivées pour empêcher les dégâts causés aux cultures et

¹Ce point n'a pas fait l'objet d'une étude mais il apparaît clairement que le transport ferroviaire est en déclin.

Figure 2. Les postes de contrôle et les types d'agents officiels impliqués au long des principales routes commerciales du bétail



aux propriétés) sont clairement indiquées. Il faut ainsi s'efforcer de maintenir les coûts à leur niveau actuel lorsqu'ils sont faibles. Il faudrait aussi développer un cadre juridique (nationalement et puis régionalement) pour la protection des routes du bétail contre l'empiètement et en faveur de la création de points d'eau, d'aires de repos et de pâturages le long de ces routes (voir la synthèse 2).

- Il faut poursuivre des politiques visant à encourager la réduction des coûts et des dépenses, surtout dans la partie transfrontalière du circuit. Les actions que cela implique sont les suivantes :

- *Améliorer la disponibilité des camions* : a) en réduisant les droits de douane sur les importations des camions neufs et des pièces de rechange ; b) en diminuant les taxes sur les carburants ; c) en introduisant des camions à double fonction pour le bétail et d'autres marchandises afin de raccourcir le temps consacré à la recherche de camions pendant la saison de pointe; et d) en aidant les associations de marché, par des prêts et autres mécanismes, à acheter des camions (et des wagons ferroviaires) réservés à l'usage de ses membres.
- *Éliminer la taxation illégale* en mettant strictement en œuvre la réglementation de la CEDEAO pour assurer la libre circulation des personnes et des biens et se servir de la pression et de la représentation sociale pour éliminer ces pratiques. Les gouvernements dans la région ont la responsabilité de payer des salaires rémunérateurs, lorsque ce n'est pas encore le cas, aux policiers, aux douaniers, aux gendarmes et aux agences concernées comme élément motivant en vue de restreindre la corruption.
- *Réduire les coûts, les droits de douane et les taxes officiels*
- *Encourager la transformation à valeur ajoutée du bétail par le secteur privé* en vue de modifier la situation actuelle de la commercialisation et du commerce du bétail sur le plan régional en ne se basant plus sur les animaux vivants mais bien et de plus en plus sur la viande. Il s'agit également de renforcer les capacités humaines et institutionnelles pour se conformer aux normes sanitaires et phytosanitaires internationales afin d'améliorer l'accès au marché mondial de la viande.

Les gagnants et les perdants

Le fait d'éliminer les postes de contrôle illégaux, les sociétés de convoyage et de réduire les taxes sur les carburants de moitié diminuera respectivement les frais de transport de 5.374, 1.899 et 5.004 FCFA par bovin sur les itinéraires de Sikasso à Abidjan, de Bittou à Accra et de Niangoloko à Abidjan. Ces économies consolideront la compétitivité du bœuf sahélien sur les marchés côtiers et se traduiront par des bénéfices accrus pour les producteurs, les commerçants et les consommateurs de la région. Les associations du marché du bétail sont susceptibles d'en bénéficier également si elles sont en mesure d'acquiescer des camions pour leurs membres et de les

Ces quatre synthèses

(disponibles en anglais et en français) présentent les résultats clés du rapport sur les politiques économiques du projet «Amélioration de la commercialisation et du commerce intra-régional du bétail», financé par le Fonds commun pour les produits de base (CFC). L'objectif du rapport sur les politiques économiques était d'analyser les contraintes économiques, institutionnelles et politiques au commerce du bétail afin de suggérer de nouvelles initiatives en matière de politiques économiques. Ces nouvelles initiatives visent à améliorer l'efficacité de marché et le commerce intra-régional du bétail. L'étude portait sur six pays : le Burkina Faso, le Mali et le Niger (pays exportateurs de bétail) et la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigeria (pays importateurs nets de bétail).

CONTACTS

Dr Chris Delgado
ILRI Nairobi
P.O. Box 30709
GPO 00100, Nairobi, Kenya
Tel: +254 (20) 4223422
Fax: +254 (20) 4223001
Email: c.delgado@cgiar.org

Dr Iheanacho Okike
ILRI Ibadan
c/o IITA
PMB 5320
Ibadan, Nigeria
Tel: + 234 (2) 2412626
Fax: + 234 (2) 2412221, 2412974
Email: i.okike@cgiar.org

gérer comme il se doit.

Les perdants initiaux seront probablement les consommateurs à faibles revenus des pays sahéliens puisque le commerce accru du bétail vers la côte entraînera l'augmentation du prix du bœuf sur le marché local. Les gouvernements perdront les revenus provenant des taxes sur les carburants, les agents officiels impliqués dans les postes de contrôle illégaux résisteront au changement (en tant que perdants) tout comme les sociétés de convoi qui seront condamnées à la faillite.

A long terme, les conducteurs de bestiaux perdront leur emploi transfrontalier lorsque la transformation à valeur ajoutée de la viande sera fermement établie, ce qui anéantira la raison d'être des frais de manutention en cours de

Conclusions

La compétitivité des exportations de bétail du Sahel vers les marchés côtiers d'Afrique de l'Ouest est en danger du fait des frais élevés de transport et de manutention. Il est possible de diminuer ces coûts et d'améliorer l'avantage compétitif en réduisant les droits de douanes et autres taxes officielles, ainsi qu'en éliminant la taxation illégale et les pratiques non compétitives.

Bien que les gouvernements puissent perdre des revenus en éliminant les taxes et les droits de douanes, il y aura des bénéfices en matière de bien-être social pour les producteurs, les commerçants et les transporteurs grâce à l'amélioration du commerce, ainsi que pour les consommateurs suite à l'amélioration de l'offre et à des prix plus faibles. Enfin, la mise en place de politiques visant à promouvoir l'intégration verticale et la transformation à valeur ajoutée va signifier la fin du commerce d'animaux sur pied, ce qui donnera aux producteurs régionaux un meilleur accès aux marchés internationaux de la viande, et des bénéfices accrus en matière de bien-être social.

Références

Boutonnet, J.P., Griffon, M., Viallet, D. 2000. Compétitivité des productions animales en Afrique Subsaharienne et à Madagascar : synthèse générale. MAE : Paris.

Williams, T.O., Okike, I., Baltenweck, I. et Delgado, C. 2004. *La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest: opportunités et contraintes*. ILRI/CFC/CILSS—La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest: Synthèse 1. 4 pp.

Okike, I., Williams, T.O., Spycher, B., Staal, S. et Baltenweck, I. 2004. *Les circuits de distribution, les flux et les prix du bétail en Afrique de l'Ouest*. ILRI/CFC/CILSS—La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest: Synthèse 2. 4 pp.

Okike, I., Williams, T.O. et Baltenweck, I. 2004. *Encourager la commercialisation et le commerce intra-régional du bétail en Afrique de l'Ouest*. ILRI/CFC/CILSS—La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest: Synthèse 4. 4 pp.

Banque mondiale. 2001. Indicateurs de la Banque mondiale.

Cette publication est issue du rapport final du projet «Amélioration de la commercialisation et du commerce intra-régional du bétail», financé par le Fonds commun pour les produits de base (CFC). Les opinions énoncées dans ce document ne sont toutefois pas nécessairement celles du CFC ou CILSS.