

4240

1

COMITE PERMANENT INTERETATS DE LUTTE
CONTRE LA SECHERESSE DANS LE SAHEL (CILSS)

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

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

- CAS DU BURKINA FASO -

C I L S S
COMITE PERMANENT INTERETATS DE LUTTE
CONTRE LA SECHERESSE DANS LE SAHEL (CILSS)

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

RECHERCHE DE SOLUTIONS PRATIQUES
POUR REDUIRE LES ENTRAVES

- CAS DU BURKINA FASO -

1. CONTEXTE

Dans le cadre de son programme de travail concernant la promotion des échanges régionaux des produits de l'élevage, Dr SIDIBE Seydou, Expert CILSS, a pour mission de contribuer à l'identification des obstacles importants liés à ces échanges et d'aider les Comités nationaux de Concertation à les éluder.

2. METHODE DE TRAVAIL

Dans l'exécution de sa mission, la démarche au Burkina Faso, au mois de Février, a consisté, à prendre contact au niveau central à Ouagadougou, avec différents responsables au niveau des Ministères et Directions concernées par le commerce du bétail et de la viande ainsi qu'avec des opérateurs économiques exerçant dans le domaine de l'élevage.

Les déplacements sur le terrain, sur les principaux marchés à bétail orientés vers l'exportation des animaux sur la Côte d'Ivoire, (Kaya, Koupela, Pouytenga, Ouahigouya, Youba, Bobo Dioulasso), en vue de leur prospection et de l'identification des principaux intervenants et des problèmes auxquels ils se heurtent dans le domaine de leurs activités, se sont effectués en compagnie de deux membres du cadre de concertation (MM. Malgoubri Mathieu, chef du service de commercialisation au ministère Délégué, chargé des Ressources Animales, Chef de file de la Cellule d'animation du Cadre de Concertation Nationale, et Diaby Bakari, Chef de la Cellule Statistique dudit ministère).

En s'appuyant sur le questionnaire élaboré à cet effet, il s'agissait 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.

- l'analyse des expériences en cours en matière de transport de bétail

- l'organisation des marchés à bétail et l'identification des principaux acteurs

- les procédures d'exportation du bétail

- les besoins en information

- le programme de réduction des postes de contrôle

A chaque étape et dans chaque domaine d'intervention, une campagne de sensibilisation et d'information a été menée. Suite aux différents entretiens, des constats ont été faits et dans le souci de leur forte implication à la recherche de solutions aux problèmes posés, les principaux acteurs ont été invités à faire des suggestions d'amélioration et à donner des stratégies de mise en oeuvre.

3. DOMAINES D'INTERVENTION

3.1. COORDINATION DES ACTIVITES

La dernière rencontre avec les membres du Cadre de Concertation Nationale a permis d'analyser et d'adopter après amendements le programme de travail pour le premier trimestre 1993. Ce programme est axé essentiellement sur la formalisation du cadre de concertation, la diffusion des informations à la radio, la possibilité de création d'une mutuelle d'exportateurs de bétail, l'analyse des problèmes de transport entre Kaya et Abidjan.

En ce qui concerne la formalisation du cadre de concertation, le projet de statut a été amendé et une communication écrite pour le conseil de Ministres élaboré.

La Cellule d'animation du Cadre de Concertation poursuit sa campagne d'information et de sensibilisation. Des résultats concrets sont attendus.

Constat :

Le Cadre de Concertation Nationale comprend plus de fonctionnaires que d'opérateurs économiques. Il en est de même du bureau provisoire restreint (cellule d'animation) qui a été créé en attendant la formalisation du Cadre. La compréhension du rôle du Cadre est diversement interprétée malgré les larges explications données. Le programme de travail établi pour le premier trimestre 1993, bien qu'appréhendant des problèmes pertinents, répond beaucoup plus à un souci de donner une existence légale au Cadre. C'est ainsi qu'un accent particulier est mis sur l'élaboration des statuts et la communication écrite faite pour le conseil de Ministres en vue de justifier le bien fondé de la création de cette structure et la forme juridique proposée.

Suggestion :

Il serait souhaitable de confier dès à présent le pilotage du Cadre de Concertation aux opérateurs économiques eux mêmes sans attendre la réaction du gouvernement au projet de formalisation. Les commissions créées au sein du Cadre doivent être opérationnelles dans les meilleurs délais pour éviter que le découragement ne s'installe chez les bonnes volontés. Les techniciens de l'administration auront un rôle d'encadrement.

Cependant, les autres activités programmées méritent un suivi de la part de la Cellule d'animation. La diffusion prochaine des informations commerciales, à temps réel, doivent répondre aux besoins des professionnels.

3.2. TRANSPORT :

Les deux principaux types de transport rencontrés ont été traités séparément. Il s'agit du transport par chemin de fer et celui par camion. C'est ainsi que des contacts ont été pris au niveau de la Société de Chemin de Fer du Burkina (SCFB) et au niveau de certaines associations ou coopératives de transporteurs.

Au niveau de la SCFB, il faut constater qu'un projet de privatisation de l'ex-RAN 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.

Pour revenir aux problèmes spécifiques de transport, nous avons noté :

3.2.1. Transport par chemin de Fer :

Au niveau de la Société de Chemin de Fer du Burkina (SCFB) et du Bureau du Trafic International (BIT), les informations recueillies ont été les suivantes :

3.2.1.1. Rame d'embarquement :

Il n'existe pas une rame d'embarquement au niveau du parc à bétail de Kossodo (Ouagadougou) où les animaux sont en général regroupés avant leur expédition pour la Côte d'Ivoire. Pour leur transport par train, on est obligé de les conduire jusqu'à la gare de chemin de fer où se trouve une rame d'embarquement pour le gros bétail ; ceci avec tous les risques que cela comporte. Des réaménagements sont cependant envisagés.

Constat :

La voie ferrée va jusqu'à l'abattoir de Kossodo, mais aucune rame d'embarquement n'a été envisagée. Le parc à bétail aussi se trouve dans ces environs.

Suggestions :

Il faudrait envisager la confection d'une rame d'embarquement au niveau du parc à bétail de Kossodo, ceci pour éviter aux animaux de traverser toute la ville de Ouagadougou pour venir embarquer à la gare. La SCFB qui a déjà amené la voie ferrée jusqu'à Kossodo devrait envisager la construction d'une rame en collaboration avec les transporteurs. Cette suggestion a été faite à la SCFB et elle s'est engagée à l'étudier.

3.2.1.2. Locomotives :

Suite à la gestion séparée des deux sociétés de Chemin de Fer, une repartition équitable du matériel roulant a été faite: 11 locomotives pour chaque société. A ce jour, du côté de la Côte d'Ivoire, il n'existe que deux locomotives en état de marche, alors que du côté du Burkina Faso, il y en a 9.

Constat :

Cette situation pose des problèmes pour l'acheminement des wagons jusqu'à Abidjan. Très souvent, des retards considérables sur l'axe Ouaga-Abidjan 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. Le problème d'interpénétration du trafic qui faisait l'objet de négociations connaît un début de résolution avec la pénétration des locomotives burkinabés jusqu'à Abidjan..

Suggestion :

Encourager les deux parties (SCFB et SICF) à poursuivre les négociations en vue de favoriser la prise rapide de décisions des deux côtés. La privatisation de l'EX RAN devrait pouvoir résoudre ce problème complexe.

3.2.1.3. Wagons :

Il existe 5 types de wagons au niveau de la SCFB auxquels s'ajoutent les tombereaux:

- H12 : petit wagon, utilisé actuellement principalement pour le transport de la banane.

- 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. Ce sont les mieux adaptés 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,

Constat :

Les J canadiens qui sont les plus demandés sont insuffisants pour satisfaire aux besoins de la clientèle. C'est ainsi qu'en cas de nécessité, les exportateurs se rabattent sur les K ordinaires et les J ordinaires qui sont peu adaptés au transport du bétail ; Pour leur utilisation, il faut au préalable procéder à quelques légers aménagements faciles à faire sans grands moyens.

3.2.1.4. Organisation du transport par chemin de fer

A des moments précis (tabaski par exple), des problèmes de disponibilités de wagons pour le transport de petits ruminants se posent car tout le monde veut transporter au même moment. Bien qu'il existe des tombereaux pouvant transporter jusqu'à 300 têtes de petits ruminants, au moment de la forte affluence, l'offre des moyens de transport est insuffisante.

Une étude est en cours au niveau de la SCFB pour la transformation des plateformes double pont en double tombereaux aérés pour le transport des petits ruminants. L'acquisition ou le réaménagement de wagons adaptés au transport de bovins devrait aussi être envisagé. Un appui financier pour la conversion des wagons est attendu de la part de l'USAID/Banque mondiale

La taxation d'un wagon de 9 Tonnes est de 412.160 F CFA au départ de Ouagadougou et de 311.690 F CFA au départ de Bobo Dioulasso à destination d'Abidjan. Pour acquérir des wagons, la demande doit être faite au minimum 48 heures à l'avance et accompagnée des documents indispensables à l'exportation. Souvent la SCFB accorde des faveurs consistant au transport des animaux en port dû. Par ailleurs, il est délivré gratuitement un permis de voyage aller-retour pour 1 berger et les trois autres bergers accompagnant payent demi tarif.

En vue de réduire les tracasseries en cours de voyage et d'aplanir les difficultés, il a été constitué entre les deux pays une concertation bi-annuelle entre Police, Douanes et Sociétés de Chemin de Fer. Il existe d'ailleurs des conventions entre les différentes parties, mais c'est leur mise en application qui pose souvent problème pour diverses raisons.

Avec la mise en exploitation de la gare de Kaya, deux projets de transport de Kaya à Abidjan ont vu le jour : l'un concernant le transport de manganèse et l'autre celui des animaux. C'est ainsi que la mise en place de voies secondaires et la confection d'un parc à bétail d'une superficie de 2.000 m² environ, avec une double rame d'embarquement des animaux, sont en cours et seront achevés pour la fin de Mars 1993. Le parc à bétail avec rames d'embarquement est situé à 500 m de la gare.

Constat :

- La conversion des plateformes double pont en double tombereaux aérés pour le transport des petits ruminants pose un certain problème dans la mesure où les petits ruminants se trouvant au 2^{ème} étage ne pourraient pas faire l'objet de transactions commerciales en cours de voyage. Elle nécessiterait, par ailleurs, la mise en place d'une rame spéciale d'embarquement et de débarquement. Il faut cependant reconnaître que le projet aura pour avantage d'augmenter la capacité de transport de petits ruminants.

- La mise en place d'un parc à bétail et d'une double rame d'embarquement permettra effectivement de drainer vers Kaya tous les animaux en provenance du Sahel et facilitera leur acheminement tant vers Ouaga que vers Abidjan. Les formalités douanières devront être faites sur place, à Kaya. D'ailleurs, on envisage, à cet effet, d'exploiter un bâtiment déjà existant

au niveau de la gare de Kaya pour en faire un bureau de douane.

- La forte affluence éventuelle d'animaux (comme c'est le cas actuellement) sur le marché de Port Bouet risque de désorganiser le marché.

- le prix de transport par chemin de fer semble assez élevé et le délai d'acheminement des animaux (5 à 6 jours) est long compte tenu des difficultés conjoncturelles ; ceci par rapport au camion où le délai ne dépasse pas deux jours.

Suggestion :

- L'analyse complète des problèmes liés au système de transport de bétail de Kaya à Abidjan proposée lors de la rencontre de Bamako devrait être réalisée dans les meilleurs délais. Il en est de même des problèmes de connexion entre le transport par camion et le chemin de fer. A cet effet, la mise en place récente de la société de transport "les 2 R" (Route-Rail) pourrait en partie résoudre ces problèmes..

- Par ailleurs, pour éviter la surabondance d'animaux sur le marché de Port Bouet et éviter les délais d'attente assez longs, il s'avère nécessaire de réguler en organisant les arrivages. des départs seront organisés à partir de Kaya, de Ouaga et de Bobo, après concertation entre les différents exportateurs.

- Pour devenir compétitive par rapport au transport par camion qui semble prendre le pas, la SCFB se doit de réviser ses prix à la baisse.

3.2.2. Transport par camion

Les informations recueillies à ce niveau sont les suivantes :

- il ne se pose apparemment pas de problème de moyens de transport, ni pour les bovins, ni pour les petits ruminants. Les camions existent et sont disponibles.

Des camions ivoiriens surtout, transportent des marchandises sur l'axe Abidjan-Niamey et profitent du retour pour s'adonner au transport du bétail. Tel est le cas à Koupela et à Pouytenga où existent des rames d'embarquement. Il y a cependant certaines périodes comme le ramadam ou la tabaski où le transport est plus difficile, les camions transportant d'autres produits au retour (du tamarin pendant la période du ramadam) ou étant plus sollicités pour le transport des petits ruminants (pendant la Tabaski).

- 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.

Par ailleurs, des intermédiaires se dressent entre les exportateurs et les transporteurs, se prêtant ainsi à des spéculations, entraînant le renchérissement du prix du transport. Tel est

le cas à Bobo Dioulasso où l'exportateur ne peut pas s'adresser directement au transporteur et est obligé de passer obligatoirement par un intermédiaire. Ceci est lié au manque d'organisation des exportateurs et à la recherche de gains supplémentaires par certains d'entre eux qui sont eux même des intermédiaires.

- La Direction des Transports Terrestres et Maritimes, a mené une étude, en date du 2 Décembre 1991, ayant pour but de cerner les différents frais occasionnés par l'exploitation d'un véhicule de transport de marchandises sur l'axe international Ouagadougou-Abidjan, long de 1.153 km afin de proposer des tarifs indicatifs pour le transport de marchandises diverses.

- les postes de contrôle, bien qu'ils aient été réduits considérablement (par exemple de 24 à 4, sur l'axe Ouaga-Bobo- Niangoloko frontière Côte d'Ivoire) par Raabo interministériel N° 00069/FP/MTC/MDPS/MF/MAE/MET en date du 14 Mai 1991, portant réglementation des contrôles routiers, pillulent encore sur les routes. Ceci est dû au fait qu'ils ont été apparemment remplacé par des brigades mobiles de police et de gendarmerie surtout. Cet état de fait n'apporte donc pas le résultat escompté, à savoir la fluidité du trafic et la réduction du problème de prélèvement de taxes illicites.

- la création de la SOCIPRADI a permis de réduire les tracasseries sur la route.

Constat :

- S'il est vrai que les camions sont disponibles pour le transport des animaux sur la Côte d'Ivoire, force est de reconnaître qu'il y a un problème d'organisation du transport et de prix.

- les brigades mobiles de police et de gendarmerie ont en fait remplacé les postes fixes de contrôle routier qui ont été supprimés officiellement sur papier.

- la création des sociétés de convoyage a permis de réduire quelque peu le prélèvement des taxes illicites.

- Une nouvelle société privée de transport de bétail, les 2R (Route Rail), vient de voir le jour à Ouagadougou. Elle contribuera à la recherche de solutions au problème épineux du transport. Elle est gérée par des professionnels qui semblent bien connaître leur métier.

Suggestion :

- Compte tenu du fait que les camions ivoiriens transportant des marchandises au Niger passent obligatoirement par le Burkina Faso et prennent très souvent leur fret retour au Burkina Faso, il serait judicieux de mettre en rapport exportateurs burkinabé et transporteurs ivoiriens afin de faire une programmation de transport. Ainsi, les exportateurs pourront prendre des dispositions pour préparer leurs animaux à l'embarquement au moment opportun. Cependant les transporteurs burkinabé ne doivent pas être laissés pour compte. Ils se doivent d'être dynamiques et d'avoir leur part du marché du moment que le problème de fret retour en provenance de la Côte d'Ivoire ne devrait pas se poser si une bonne organisation du transport est mise en place. Les prix burkinabé de transport doivent être revus

à la baisse pour être compétitif. Les résultats obtenus par l'étude faite par la Direction des Transports pourrait à cet effet être prise comme objectifs.

- En vue de procéder à une réduction effective des postes fixes de contrôle routier, l'article 4 du Raabo 00069 portant réglementation des contrôles routiers devrait être supprimé car il laisse une porte entrebaillée pour des contrôles abusifs. Cet article est ainsi libellé : " Nonobstant les dispositions prises à l'article 1er, des contrôles inopinés peuvent être organisés par les services de gendarmerie, douanes et eaux et forêts. Ces contrôles doivent être organisés de telle sorte qu'ils ne remettent pas en cause le principe de la diminution de leur nombre et la fluidité du trafic." Il s'agit en fait de réglementer rigoureusement ou de supprimer simplement les contrôles mobiles.

Par ailleurs, pour éviter les tracasseries sur les routes, l'exportateur doit aussi connaître ses droits et ses devoirs. Il doit s'assurer avant le départ que tous ses documents sont en règle et que les bergers accompagnant les animaux possèdent une assurance. Le camion devant transporter ses animaux doit répondre à toutes les conditions de la circulation routière.

- si les sociétés de transport ont pu, à leur façon, réduire le prélèvement des taxes sauvages, il va sans dire qu'elles se font complices d'un état de fait illégal et encouragent ainsi dans une certaine mesure cet acte d'exploitation des exportateurs qui contribue à grever le prix de revient du bétail.. Tout en les utilisant, 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.

3.3. PROCEDURES D'EXPORTATION DU BETAIL :

Pour être exportateur ou marchand de bétail au Burkina Faso, il faut au préalable être en possession de la carte professionnelle de commerçant, comme tout autre commerçant. L'obtention de cette carte exige la présentation des documents suivants : la photocopie du registre de commerce, la photocopie de la carte d'identité, l'original de l'attestation de situation fiscale, deux photos d'identité, deux timbres fiscaux de 200 F C FA, une carte vierge professionnelle de commerçant.

La procédure d'obtention des différents documents d'exportation a été simplifiée. Souvent, toutes les formalités s'accomplissent pratiquement en un seul lieu (à Kaya, par exemple) ; par contre dans certaines provinces, cela nécessite des déplacements entre différents bureaux et même entre certaines localités (cas de Koupela et Pouytenga pour la prise de la patente).

Pour simplifier et réduire ces déplacements, l'idée de guichet unique avait été avancée dans le but de remplir toutes les formalités d'exportation au même lieu, avec un seul document et en une seule fois. Seulement, au Burkina Faso, le guichet unique de Formalités non douanières du commerce extérieur, créé au sein du Ministère Chargé du Commerce Extérieur, par arrêté N° 92-09 Bis/MICM/GS/DGC en date du 24 Février 1992, concerne pour le moment uniquement les produits à l'importation , sauf l'ivoire qui est soumis à autorisation spéciale d'exportation. La liste des produits soumis à autorisation spéciale

d'importation est notifiée sur l'Avis aux importateurs et exportateurs N° 93-084/MICM/SG/DCG/DCE en date du 10 Février. Le bétail ne se trouve sur aucune de ces listes et ne semble pas concerné par le guichet unique. Ce guichet est décentralisé au niveau de Bobo Dioulasso, Ouahigouya et Koupela, là où existent des Inspections régionales des Affaires Economiques. Une réquête a été introduite auprès de l'IDA pour la multiplication des guichets. Le projet ne concerne pas l'exportation du bétail.

En vue de l'exportation des animaux, les formalités officielles suivantes sont exigées:

- la patente : il existe deux catégories de patente spécifiquement pour le commerce de bétail: celle concernant les exportateurs de bétail et celle se référant aux marchands de bétail à l'intérieur du pays. La patente est calculée, selon les provinces, en fonction du chiffre d'affaires ou du nombre de têtes à exporter. Elle est soit ponctuelle soit annuelle. Elle varie de 10.000 F CFA à 56.000 F CFA en fonction du mode choisi. Elle se règle au niveau du service des impôts.
- le laissez passer zoosanitaire : Il est délivré gratuitement par les service vétérinaires. Cependant, il existe d'autres taxes liées au contrôle sanitaire des animaux qui sont perçues au niveau du Trésor (Taxes de visite sanitaire (TVS) et taxe de stationnement (TS). Ces taxes sont de l'ordre de 150 F CFA /tête de bovin.
- Certificat d'origine : 200 F CFA de timbre
- Autorisation d'exporter : 200 F CFA de timbre
- Taxe statistique : 4 % de la valeur marchande des animaux , perçue au niveau de la douane

Certains exportateurs font appel au service d'une Société de convoyage coûtant entre 40.000 F CFA et 55.000 f CFA par convoi jusqu'à Abidjan, ce qui réduit les tracasseries en route.

Constat :

Même si l'on constate une certaine amélioration dans la simplification des procédures d'exportation, il faut cependant reconnaître qu'il existe une disparité dans l'application de la patente. Son mode de calcul reste "flou" pour l'exportateur. Par exemple, pour le même nombre d'animaux exportés, le montant de la patente est souvent différent. On s'interroge des conséquences sur les niveaux des recettes d'une commune où cette disparité pourrait inciter les exportateurs à aller payer la patente ailleurs, où l'imposition semble moins compliquée et/ou moins chère.

Par ailleurs, l'exportateur paie apparemment des taxes sans service rendu. L'Elevage n'effectue souvent aucun service de contrôle et remplit automatiquement le bulletin de versement que lui apporte l'opérateur. Les recettes vont au Trésor.

Toutes les taxes au niveau des Douanes sont supprimées, y compris les prélèvements ONAC et CBC (art.7 de la Loi N° 12/93 en date du 22 Décembre 1992 portant adoption des tarifs des douanes). Les textes semblent meconnus des exportateurs. Cependant, curieusement, le montant de la taxe statistique semble être le même que l'ex taxe

d'exportation.

Le service rendu par le transitaire n'est pas obligatoire au regard de la réglementation et de la sécurité des transactions et le paiement des 5.000 F CFA à la frontière ne se justifie pas. Il n'est pas fait obligation de faire remplir le formulaire de la douane par un agent agréé. N'importe qui est en mesure de le remplir, à condition de savoir lire et écrire.

Suggestion :

Concernant la patente, l'harmonisation au niveau national est nécessaire pour l'ensemble du Burkina. Mais en attendant, les services de l'élevage pourraient apporter leur contribution à cette harmonisation, du fait qu'ils sont en contact direct et permanent avec les commerçants de bétail. Pour cela, ils se doivent d'approcher davantage les services des impôts pour mieux appréhender le système de calcul de la patente et procéder ainsi à une large diffusion de la réglementation en vigueur.

Le prélèvement de certaines taxes qui ne se justifie pas souvent, car il n'existe apparemment pas de service rendu, excepté pour le contrôle sanitaire, devrait être supprimé.

3.4. ORGANISATION DU MARCHE ET IDENTIFICATION DES PROFESSIONNELS

Une bonne organisation du marché exige la présence de groupements de producteurs ou de commerçants 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. Ils devront être informés de toutes les réformes concernant le secteur.

L'Office National de Commercialisation (ONAC) a mené une première étude sur le degré d'organisation du secteur. Il a constaté que les producteurs sont beaucoup mieux organisés que les exportateurs. Il envisage donc de s'atteler à la mise en place définitive des professionnels du bétail et mène une campagne de sensibilisation en vue de faciliter des rencontres entre producteurs et exportateurs. Ces rencontres sont prévues à partir d'Avril 1993 dans le but de raccourcir la chaîne de commercialisation.

Actuellement, partout l'on constate une prise de conscience et des tentatives de mise en place de groupements d'éleveurs s'opèrent un peu partout. A Pouytenga, par exemple, où il y a un nombre impressionnant d'emboucheurs individuels, compte tenu des difficultés actuelles du groupement d'éleveurs, les professionnels dans le souci de gérer au mieux leur marché, ont mis en place un bureau de 10 membres qui est au stade de la responsabilisation des catégories socio-professionnelles. Ce bureau, composé de producteurs, de marchands de bétail et de commerçants exportateurs a constitué des commissions chargées de la gestion du marché, de l'organisation des exportateurs, de la résolution des formalités administratives et des taxes, des problèmes de production et des relations avec l'élevage. A Bobo Dioulasso, la mise en place du groupement d'éleveurs est presque terminée. Un règlement intérieur a été élaboré et la reconnaissance juridique de l'association a été faite. A Koupela, existent deux

groupements bien structurés d'emboucheurs et d'exportateurs d'animaux.

Constat :

- Les groupements d'éleveurs sont composés de professionnels maîtrisant parfaitement leurs activités. Ils ont cependant besoin d'être mieux encadrés, mieux informés et appuyés financièrement. Des appuis appréciables leur sont fournis par la CNCA qui leur accordent des crédits ; cependant, le taux d'intérêt de ces crédits semblent élevés (15 %) et les conditions d'octroi du crédit un peu sévères car nécessitant un apport personnel de 20 % de la part de l'éleveur. Comme il s'agit d'un groupemnt, la garantie est la caution solidaire.

Suggestions :

- Il s'agit d'identifier et de repertorier sur les marchés les groupements d'éleveurs et de commerçants regroupés autour d'intérêts économiques réels. Les groupements d'éleveurs et de commerçants de Pouytenga, Koupela et Bobo Dioulasso sont capables d'approvisionner régulièrement la Côte d'Ivoire en bétail et en viande. Pour celà, ils ont besoin d'être en possession d'information sur l'état d'approvisionnement des marchés d'Abidjan et de Bouaké, sur les prix en vigueur, sur la logistique et sur les facilités bancaires. La moralité de leurs membres ne devrait souffrir d'aucun doute pour éviter les erreurs passées et pour faciliter leur accès au crédit. On examinere auprès des banques secondaires et de la BCEAO les possibilités de mobilisation du crédit à un taux préférentiel.

Des relations commerciales se tisseront entre ces groupements et des partenaires en Côte d'Ivoire. Un service de transport sera organisé avec les groupements privés de transporteurs qui commencent à voir le jour (les 2 R, à Ouagadoudou, par exple). Le travail se fera en pools et en partenariat. Le Cadre de Concertation Nationale se doit d'oeuvrer à la recherche de facilitations d'accomplissement des formalités administratives et douanières sur place, au niveau des marchés. La SOCIPRADI pourra apporter un concours précieux, compte tenu de son expérience. Bobo Dioulasso pourrait servir de test à ce genre d'organisation car son marché d'exportation de bétail dispose de locaux inexploités qui sont en mesure d'abriter les différents services concernés. Le service de Douanes de Bobo Dioulasso, contacté, est prête à collaborer. D'ailleurs, le Directeur Général des Douanes a fait passer une note circulaire, plaçant le bétail et la volaille en prioriré pour l'exportation.

- Pour une meilleure collaboration avec l'administration et éviter les abus, les groupements devraient connaitre 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, pourrait 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.