



PRESAO

Programme de Renforcement et de Recherche sur la Sécurité Alimentaire en Afrique de l'Ouest
West Africa Food Security Capacity Strengthening and Research Program

Résultats de recherche N° 2010-02

Septembre 2010

Composante SRAI

Strengthening Regional Agricultural Integration in West Africa

Analyse et estimation des prix de parité du riz en 2009 en Afrique de l'Ouest

Par:

Boubacar Diallo
Nango Dembélé
John Staatz

syngenta fondation pour
une agriculture
durable



Les documents du PRESAO sont disponibles à <http://www.aec.msu.edu/fs2/presao.htm>

Contexte, but et méthode

La crise alimentaire de 2007-08 et l'instabilité des prix alimentaires ont conduit à mettre au cœur des débats, l'effet des chocs externes sur les économies de la sous-région et leurs conséquences sur la sécurité alimentaire. La présente analyse (après-hausse) des prix de parité du riz importé a été réalisée par les SIMs en janvier 2010 sous le financement de la « Fondation Syngenta pour une Agriculture Durable ». Elle couvre le Burkina, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger et le Sénégal. Ces pays sont pour la plupart très dépendant des importations de riz. L'objectif est de répondre aux besoins des opérateurs de plus en plus préoccupés par l'impact de la hausse sur le prix des denrées alimentaires (notamment le riz) qu'ils importent. Une des approches complémentaires couramment utilisée pour évaluer la compétitivité des produits locaux par rapport aux produits importés, est de calculer les prix de parité qui servent de repère conformément à la théorie du « Law of one price ». Cette méthode constitue une partie de l'approche « Coûts des ressources domestiques » qui est l'indicateur de mesure de l'avantage comparatif. L'analyse examine les tendances se rapportant : (i) aux prix internationaux FOB du riz ; (ii) aux coûts de transport au port du pays importateur; (iii) aux coûts de transport terrestre du port à la localité de consommation; (iv) aux taxes sur la valeur du riz importé, de douanes, et aux subventions; (v) aux marges locales de commercialisation des niveaux grossistes et détaillants; (vi) aux taux de change effectivement supportés; (viii) aux prix à la production et à la consommation des produits locaux.

Analyse de la tendance des grandes composantes du prix de parité

Le taux de change. Environ 60% des transactions mondiales sont libellées en dollar. Celui-ci se situe depuis septembre 2009 à 1,45 dollar pour un euro, fluctuant depuis les quatre mois suivant entre 1,41 et 1,43 et ayant perdu près de 45% de sa valeur depuis 2000. Selon Diallo et al. (2009), la dépréciation du dollar a neutralisé dans une certaine mesure l'impact de la hausse des prix alimentaires dans la zone CFA qui aurait pu être grave de conséquence (en termes de diminution de pouvoir d'achat) pour les consommateurs et peut être plus favorable (en termes d'incitation) aux producteurs si la hausse venait à être effectivement transmise. Il faut reconnaître que la hausse du prix du riz exprimée en dollars reflète elle-même la perte de valeur du dollar. Le Bhat Thaïlandais a apprécié de 24% par rapport au dollar entre janvier 2006 et janvier 2010¹.

Evolution des prix internationaux. Les prix FOB du riz en terme nominal, se sont distingués en plusieurs périodes entre 1994 et 2008: (1) une légère flambée entre 1994 et 1995 où le prix se situait autour \$250/tonne ; (2) une baisse significative entre 2000 et 2004 où le prix se situait entre 150 à \$170/tonne ; (3) une lente hausse à partir de 2005 où le prix est monté \$300/tonne ; (4) une hausse brutale entre novembre 2007 et mai 2008 où les prix sont successivement passés à \$550/tonne en mars et \$815/tonne en mai 2008 ; (5) à partir de juillet 2008, les prix vont connaître un certain fléchissement, se situant à \$550/tonne en octobre de la même année. En décembre 2009, le prix se situait à US638/tonne².

Le prix du fret maritime. Il est très sensible aux variations de la demande mondiale. La croissance des échanges mondiaux durant la dernière décennie, de même que la demande pour les matières premières agricoles et non-agricoles avec les pays émergeant comme la Chine et l'Inde, ont contribué à une hausse significative du prix du fret maritime. En termes de volume global du trafic, les trois premiers ports de la sous-région, par ordre décroissant sont les suivants: Lagos, Abidjan, et Dakar et représentent à eux seuls environ 30 pourcent de l'ensemble du trafic portuaire en Afrique de l'Ouest. Les ports de

¹ Calcul à partir de www.oanda.com

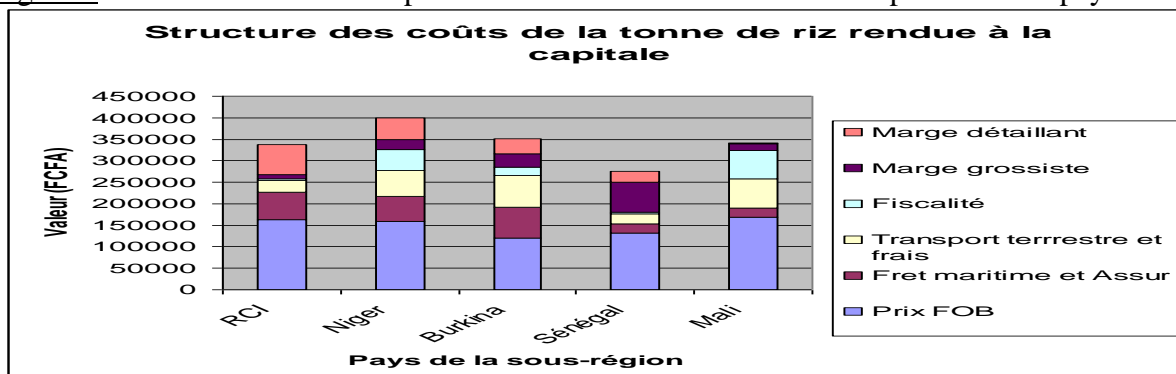
² 100% Grade B white rice.

l’Afrique de l’ouest supportent des coûts très élevés³ et connaissent de nombreuses contraintes qui concourent au renchérissement des taxes portuaires acquittées par les chargeurs (coût de la congestion et faible productivité des ports). Le déséquilibre permanent entre les importations et les exportations transportées par voie maritime (conteneurs) a contribué dans de nombreux pays d’Afrique de l’Ouest à accroître les coûts du fret maritime.

Structure des coûts intérieurs dans la sous-région (transport, commercialisation). Le prix de parité du riz importé est fonction pour beaucoup de pays sans littoral, de la qualité et de la fluidité des réseaux de transport terrestre qui desservent ces ports à ces pays (les routes, les rails de la sous-région). Les importations seront d’autant moins chères que les services des ports sont efficaces. Elles le seront davantage avec un bon réseau routier sans barrages, un réseau de chemin de fer opérationnel et des postes frontaliers avec le moins de formalités administratives possibles. La concurrence entre les couloirs de transport⁴ pourrait être le mécanisme déclencheur permettant de se débarrasser des nombreux barrages routiers et autres obstacles à la fluidité des mouvements des biens et des personnes. Chacun de ces pays sans littoral ne dépend pas exclusivement d’un seul couloir mais de plusieurs couloirs desservant deux ou quatre ports différents. Dans bon nombre de cas, les opérateurs d’un pays peuvent éviter un pays de transit donné en cas d’instabilité politique, quoique cela implique certains retards, des distances et probablement des coûts supplémentaires.

De façon générale, la structure des coûts de la tonne de riz importé rendue aux différentes capitales en 2009 montre de grandes disparités au niveau de la sous-région.

Figure 1: Structure des coûts de parité de la tonne de riz rendue à la capitale dans 4 pays in 2009



Corridors: Niamey-Cotonou; Ouaga-Lomé; Bamako-Dakar

Pour tous les pays, le prix FOB représente la partie la plus importante du prix de parité. Pour les pays sans littoral (Burkina Faso, Mali et Niger), le 2^{ème} poste de coûts revient aux transports terrestres. Ils représentent pour ces pays le poste le plus important après le prix FOB et le fret maritime. Les coûts du transport terrestre sont relativement élevés dans les pays d’Afrique occidentale, compte tenu des distances et du mauvais état des infrastructures. Le coût du fret maritime est moins élevé par le port de Dakar que celui d’Abidjan. Les coûts de mesures fiscales demeurent toujours plus élevés pour les pays sans littoral (Burkina, Mali, Niger) comparée aux pays portuaires (Côte d’Ivoire et Sénégal). En particulier, ceux-ci apparaissent excessifs au Mali par rapport aux autres pays sans littoral. Le Mali qui est en réalité l’un des grands producteurs de riz de la sous-région, protège sa production locale particulièrement celle de l’Office du Niger. Il existe également entre pays, une très grande disparité dans l’allocation des marges (grossistes et détaillants). Ces marges sont équivalentes pour le Niger et le Burkina et disproportionnées pour la Côte d’Ivoire et le Sénégal. Ces marges sont élevées chez le détaillant en RCI et chez le grossiste au Sénégal et assez différentes de celles des pays sans littoral.

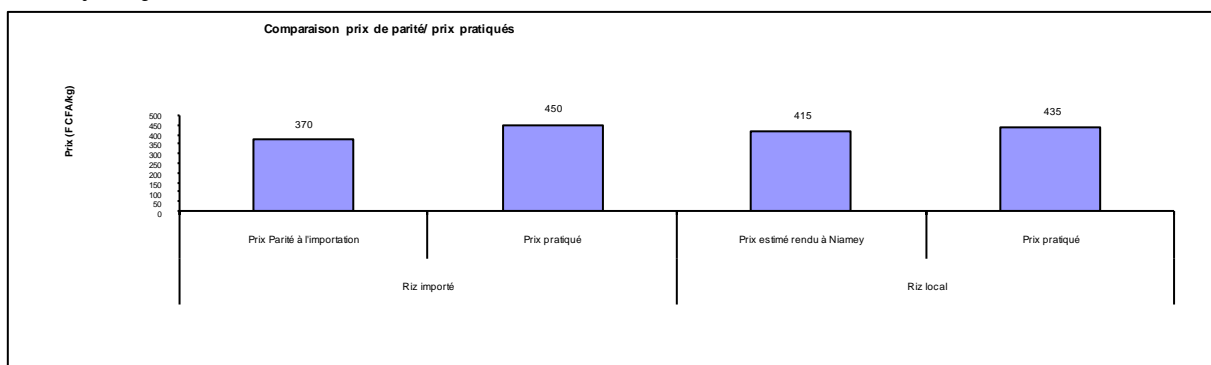
³ Pour les compagnies maritimes, le temps de séjour à quai est devenu de plus en plus facteur de décision d’accoster dans un port. Un jour supplémentaire passé dans un port par un navire de 2 200 EVP coûte plus de 35 000 dollars à la compagnie maritime concernée. Sans amélioration de l’efficacité portuaire et la hausse des exportations, les chargeurs devront supporter des tarifs de transport maritime plus élevés.

⁴ (1) Mali : Bamako-Dakar, Bamako-Abidjan, Bamako-Lomé, et Bamako-Téma ; (2) Burkina Faso : Ouaga-Lomé, Ouaga-Téma, et Ouaga-Cotonou ; et (3) Niger : Niamey-Cotonou, Niamey-Ouaga-Lomé, et Niamey-Ouaga-Téma

Comparaison du prix de parité à l'importation et du prix de revient du riz local

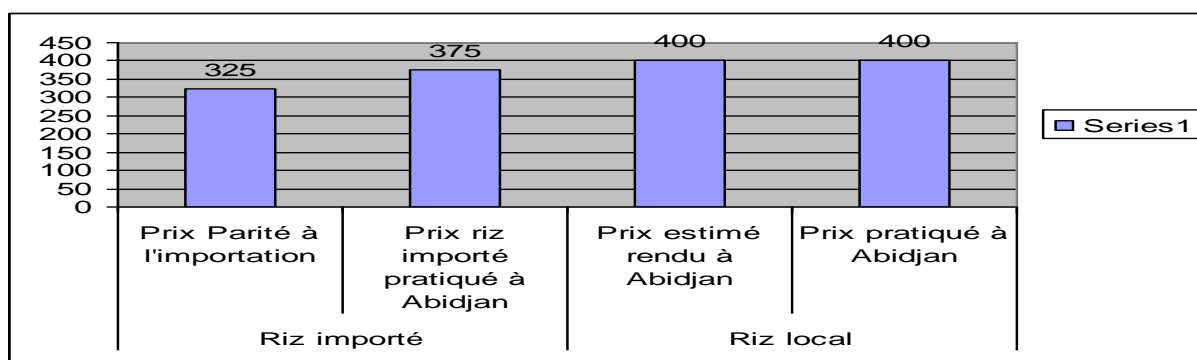
Niger : Les calculs de prix de parité montrent que la tonne de riz importé devrait coûter, sur le marché de Niamey, 348 923 FCFA (TTC). Chez les détaillants le sac de 50 kg qui est le plus répandu sur le marché devrait coûter 18 493 F CFA en estimant la marge bénéficiaire du détaillant à 6% du prix de vente de la tonne. Le kilogramme du riz revient en juillet 2009 sur le marché de Niamey à 370 F CFA.

Figure 1: Comparaison prix de parité/prix à la consommation pratiqué en kg de riz importé à Niamey en juillet 2009



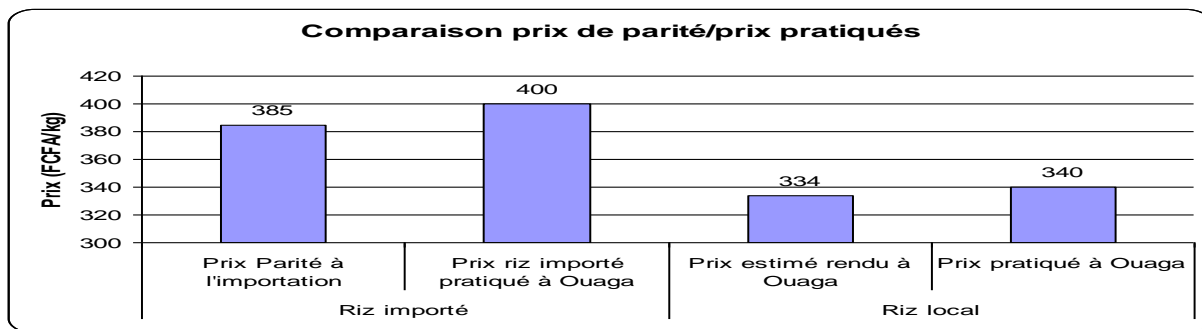
Côte d'Ivoire: les calculs effectués ont permis de déterminer le prix de parité à l'importation: la tonne de riz importé devrait revenir sur le marché d'Abidjan 325 486 F CFA (TTC). Les marges bénéficiaires du commerçant grossiste et du détaillant sont respectivement de 10 FCFA et 70 FCFA/kg. Le kilogramme du riz revient sur le marché d'Abidjan à 325 F CFA.

Figure 2: Comparaison prix de parité/prix à la consommation pratiqué en kg de riz importé à Abidjan en juin 2009.



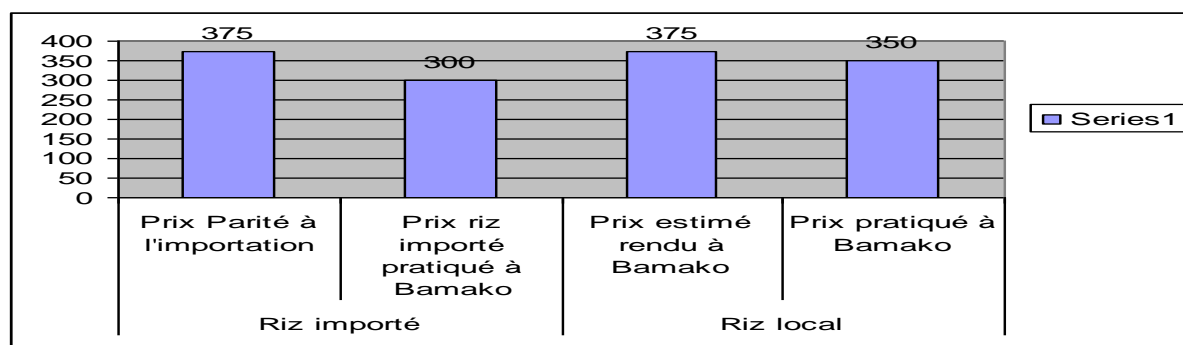
Burkina: les calculs effectués ont permis de déterminer le prix de parité à l'importation: la tonne de riz devrait revenir sur le marché de Ouaga à 385 123 F CFA (TVA comprise). Les marges bénéficiaires du commerçant grossiste et du détaillant sont respectivement de 31 FCFA et 35 FCFA/kg. Le kilogramme du riz importé revient sur le marché de Ouaga à 385 F CFA (TVA comprise).

Figure 3: Comparaison prix de parité/prix à la consommation pratiqué en kg de riz importé à Ouagadougou en juin 2009



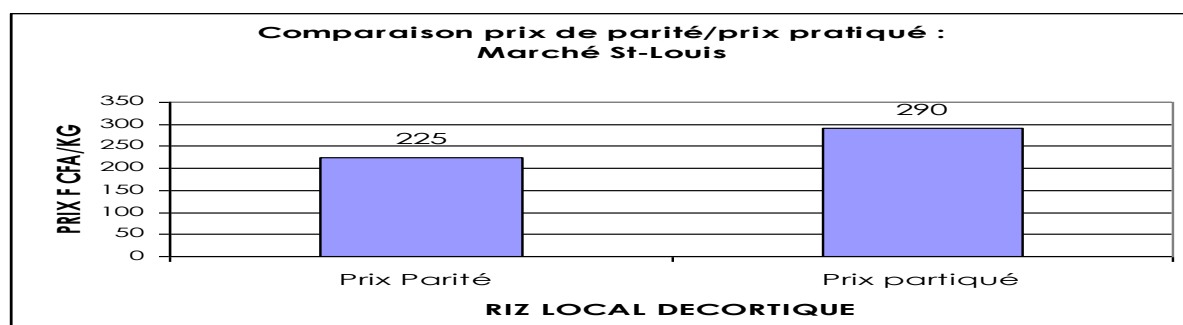
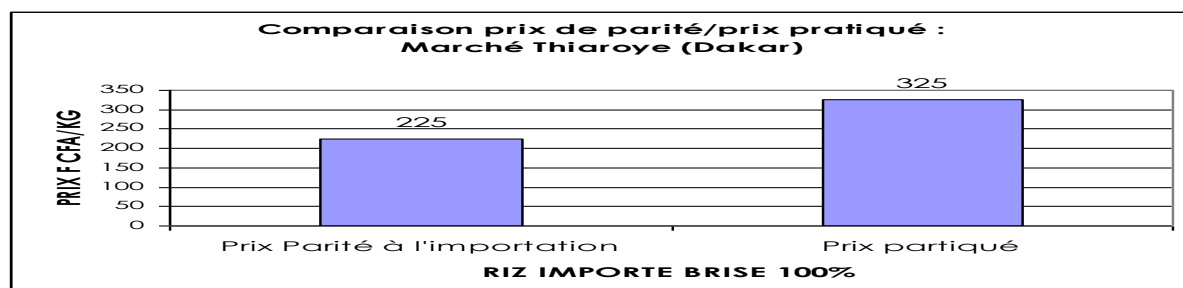
Mali: Les calculs effectués ont permis de déterminer le prix de parité à l'importation: la tonne de riz importé devrait revenir sur le marché de Bamako à 375 000 FCFA (TTC). Les marges bénéficiaires du commerçant grossiste et du détaillant sont respectivement de 16 FCFA et 18FCFA/kg. Le kilogramme du riz revient sur le marché de Bamako à 375 F CFA (TTC).

Figure 4: Comparaison prix de parité/prix à la consommation pratiqué en kg de riz importé à Bamako en juin 2009



Sénégal: Les calculs effectués ont permis de déterminer le prix de parité à l'importation: la tonne de riz devrait revenir sur le marché de Dakar à 275 000 FCFA. Les marges bénéficiaires du commerçant détaillant est de 25 FCFA/kg. Le kilogramme du riz revient sur le marché de Dakar à 275 FCFA.

Figure 5: Comparaison prix de parité/prix à la consommation pratiqué en kg de riz importé à Dakar et st-Louis en juin 2009



De façon générale, la comparaison des différents prix⁵ dans les principales capitales fait ressortir de grandes disparités: (i) au Niger et au Burkina, les prix à la consommation du riz importé dans la capitale sont plus élevés que ceux du riz local. L'inverse constaté au Mali et en Côte d'Ivoire peut s'expliquer par une offre nationale en riz local plus importante impliquant des prix plus bas. La différence de qualité du riz (ex. Gambiaka) peut expliquer ces disparités; (ii) sur un plan tout à fait estimatif, les prix de parité à l'importation au niveau des capitales sont partout inférieurs⁶ aux estimations faites du prix de revient du riz local des zones de production à la capitale. (iii) dans les faits, les prix pratiqués reflètent dans la plupart des cas, les mesures individuellement prises par les différents pays pour pallier la pénurie.

Quelles sont les implications pour la sécurité alimentaire ?

L'analyse des prix de parité du riz par rapport aux enjeux de la sécurité alimentaire dans la sous-région permet de mettre en exergue plusieurs implications. Les prix de parité permettent en tant qu'instruments de mesure des incitations, de mieux connaître les facteurs de non-performance (i) *La compétitivité et la gestion efficaces des ports*: les pays de l'Afrique de l'Ouest dépendent des transports maritimes pour une part importante de leurs échanges et il est important de rendre la gestion des transports maritimes et des ports plus efficaces afin de réduire les coûts et assurer un approvisionnement plus fluide sur le marché international. (ii) *L'amélioration des infrastructures de transport*: si les pays ne font pas du développement des infrastructures routières leurs priorités, il sera difficile d'assurer une quelconque compétitivité des filières agricoles et l'accessibilité des produits de première nécessité pour les populations vulnérables ne sera jamais garantie. (iii) *Les tracasseries routières*: elles constituent des entraves importantes au commerce et méritent des prises de décision fermes au niveau des pays. Encourager les conférences aux frontières est une des solutions alternatives de dialogue politique afin d'informer les acteurs de l'importance des réglementations auxquelles ont souscrit les pays de la sous-région. (iv) *La gestion de l'information*: l'information améliore la fiabilité dans le calcul des prix de parité et la célérité dans les échanges. L'introduction de la technologie de l'information et de la communication (TIC) dans le secteur du transport s'est révélée un instrument puissant pour l'expansion des échanges sous forme de commerce électronique. Il apparaît que ces opportunités ne sont pas pleinement exploitées par les opérateurs de la sous-région. (v) *L'adéquation de la charge fiscale*: bien que le TEC UEMOA ait été fixé avec ses 4 bandes tarifaires et des droits de douane maximum de 20 %, il existe encore de grandes disparités entre pays par rapport au respect de la fiscalité sur l'importation des produits agricoles⁷. Pour tout produit concurrent, une protection des filières locales s'avèrera efficace seulement dans le strict respect des avantages comparatifs, en particulier lorsqu'il s'agit de chercher à développer une production pour le marché régional. (vi) *La modernisation de l'agriculture par la détaxation des intrants*: les enjeux liés à l'amélioration de la compétitivité des agricultures ouest-africaines reposent sur l'amélioration de la productivité et la capacité des systèmes de production à répondre à une demande locale croissante. La détaxation des intrants est l'une des solutions qui requiert cependant qu'une analyse plus fine soit faite pour mettre en balance les ressources fiscales auxquelles on renonce (bénéfices sociaux) et l'accroissement de la production découlant des coûts moins élevés des intrants.

⁵ Prix de parité à l'importation, prix de revient du riz local, prix à la consommation du riz importé et local.

⁶ Sauf au Burkina.

⁷ Il s'agit d'une disparité entre les taux pratiqués sur différents produits agricoles à l'intérieur des pays individuels.