

32080

DISTR. : LIMITEE
CEA/MIE/NIA/XV/97/04
OCTOBRE 1996
FRANCAIS
ORIGINAL : FRANCAIS

NATIONS UNIES
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
CENTRE MULTINATIONAL DE PROGRAMMATION
ET D'EXECUTION DES PROJETS (MULPOC)
POUR L'AFRIQUE DE L'OUEST

RAPPORT SUR L'AMELIORATION DES COULOIRS DE
TRANSPORT POUR FACILITER LA COMMERCIALISATION DU
BETAIL SUR PIED DANS LES PAYS DE LA SOUS-REGION DE
L'AFRIQUE DE L'OUEST

I- INTRODUCTION

On se souviendra que lors de la Treizième Réunion du Comité d'experts, tenue à Nouakchott, Mauritanie, du 29 au 31 Mars 1993, une étude sur les "propositions en vue d'améliorer la commercialisation entre les pays d'ovins et de caprins en Afrique de l'Ouest, grâce à la création de couloirs aménagés" a été présentée. Les objectifs principaux de cette étude étaient les suivants:

- (i) analyser succinctement la situation actuelle de l'élevage en mettant un accent particulier sur les problèmes de commercialisation du cheptel ovin et caprin; et
- (ii) faire des propositions sur la création de couloirs aménagés en vue d'améliorer le système de commercialisation du petit bétail.

C'est ainsi que dans le cadre de ces propositions, l'étude a identifié d'une part, les axes de pistes à bétail qui seront aménagés et d'autre part, les actions à envisager dans les domaines de la gestion des zones d'accueil aménagées, de l'hydraulique pastorale, de la santé animale et des problèmes visant à intensifier les exportations de petit bétail sur pied en agissant sur la chaîne de commercialisation.

Au cours des débats qui ont suivi la présentation du rapport relatif à l'étude, les experts du Comité intergouvernemental ont mis l'accent sur l'intérêt de développer des couloirs aménagés en vue de trouver des solutions appropriées aux problèmes de la commercialisation du cheptel et en guise de recommandation finale sur le sujet, il a été préconisé la "création de couloirs aménagés pour promouvoir la commercialisation du bétail entre les pays de la sous-région".

Le présent rapport, qui est censé être le suivi de cette recommandation adoptée par les Experts du Comité intergouvernemental de Nouakchott, ne s'étendra pas sur des points qui ont suffisamment été documentés dans la première étude comme la production, le commerce inter-états et la commercialisation du bétail au cours de la dernière décennie. Il se propose plutôt comme but principal:

- de montrer les tendances récentes des échanges entre principaux pays exportateurs et importateurs de bétail dans la sous-région;
- de faire le constat des actions réelles entreprises en matière d'aménagement ou de création de couloirs de transport en vue de l'amélioration de la commercialisation du bétail sur pied en Afrique de l'Ouest, et
- de formuler des recommandations appropriées.

II- TENDANCES RECENTES DES ECHANGES ENTRE LES PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS ET IMPORTATEURS DE BETAIL DANS LA SOUS-REGION

2.1- APERÇU SUR LES PRINCIPAUX PAYS EXPORTATEURS DE BETAIL EN AFRIQUE DE L'OUEST

2.1.1- MALI

Selon les données récentes de la Direction nationale de l'élevage relatives à l'année 1995, les effectifs du bétail malien étaient estimés à 5.731.277 bovins et 12.872.741 ovins et caprins. Sur un disponible exploitable de 601.780 bovins et 3,861.822 ovins/caprins, la production de viande bovine était de 90.267 tonnes tandis que 57.927 autres tonnes de viande provenaient des petits ruminants.

Toujours en 1995, les exportations maliennes contrôlées ont porté sur 104.500 bovins et 202.000 ovins/caprins tandis que les exportations totales ont été estimées à 169.500 bovins et 317.500 ovins/caprins.

Durant la même période, le secteur de l'élevage malien a représenté environ 22 pour cent du PIB avec 22 milliards de recettes d'exportation, soit 40 pour cent des recettes d'exportation du pays, d'après la Direction nationale de l'élevage.

Si les exportations ont regressé tant pour les bovins que pour les ovins-caprins de 1990 à 1993, on notera qu'à la faveur de la dévaluation du franc CFA, une reprise nette s'est dessinée avec des exportations de bovins multipliées par 4,25 et celles d'ovins de 2,65 en 1994.

La plupart des exportations maliennes sont quasiment destinées à la Côte d'Ivoire et au Sénégal.

Malgré son poids très important dans l'économie nationale, le secteur est depuis deux décennies, le théâtre d'une crise marquée par de faibles performances des systèmes de production, de commercialisation et un niveau très bas des investissements.

En effet, la production est régulièrement perturbée par les aléas climatiques avec une alternance de sécheresse et de bonne pluviométrie qui influe sur la quantité et la qualité des pâturages disponibles. Quant à la commercialisation des produits, elle est basée essentiellement sur le bétail sur pied au détriment des potentialités que peut représenter le circuit mort (ou viande) pour l'économie.

Cependant, une sortie de crise est observée depuis la dévaluation du FCFA qui a donné un nouvel élan au secteur en améliorant les recettes d'exportation et les revenus monétaires des producteurs et des professionnels du secteur; toutes choses qui encouragent de nouvelles opportunités de croissance de la production animale. En outre, cette tendance est soutenue par

une nouvelle orientation dans la politique malienne de l'élevage, favorisant un désengagement de l'Etat au profit du secteur privé en vue de moderniser les systèmes pastoraux et agropastoraux et attirer les investissements nouveaux.

C'est ainsi que les procédures d'exportation ont été notablement simplifiées comme l'attestent les éléments nouveaux suivants:

- l'élargissement aux éleveurs et aux associations d'éleveurs, du champ d'habilitation à exporter;
- l'utilisation de certificats provisoires délivrés de façon automatique et concomitamment avec le certificat de vaccination par les services vétérinaires;
- le certificat provisoire ou l'intention d'exportation selon le cas, tenant lieu de déclaration de douane;
- certaines conditionnalités exigées à l'enregistrement des intentions d'exportation ne sont plus obligatoires pour les éleveurs et les associations d'éleveurs de bétail;
- pour le rapatriement de la contre-valeur des exportations, il sera dorénavant constaté par les banques primaires sur la base des mouvements des transferts financiers;
- la patente export pour les exportateurs de viande a été supprimée.

Il est à noter enfin que l'Office malien du bétail et de la viande (OMBEVI) publie hebdomadairement toute l'année durant, des informations relatives aux cours du bétail et de la viande en provenance de tous les marchés importants du Mali. Aussi, ce système d'information permanent du marché permet aux opérateurs économiques, aux bouchers chevillards et aux consommateurs de s'orienter et d'avoir des repères sur les marchés les plus dynamiques en terme de rentabilité et de performance. Les informations commerciales en provenance des principaux marchés à bétail des autres pays de la sous-région sont aussi mis à la disposition des opérateurs économiques nationaux par le canal de l'OMBEVI.

2.1.2- BURKINA FASO

Le Burkina Faso est avec le Mali, les deux principaux pays exportateurs de bétail de la sous-région ouest-africaine. Si le cheptel malien constitue un vivrier plus riche, il n'en demeure pas moins que le Burkina Faso possède des avantages comparatifs indéniables vis-à-vis des marchés convoités conjointement, à savoir ceux de la Côte d'Ivoire et du Ghana particulièrement: frontières plus proches avec les pays côtiers, axe ferroviaire direct Ouagadougou-Abidjan et meilleure organisation des professionnels, etc.

Les exportations de bovins avaient augmenté de 66 pour cent de Janvier à Avril 1994 par rapport à la même période de l'année précédente. Outre la Côte d'Ivoire et le Ghana, le Togo

et le Gabon importent aussi du bétail burkinabé.

Le regain de l'activité économique dans le secteur de l'élevage se traduit actuellement par la création de nouvelles entreprises et une forte augmentation des capacités de transport d'animaux. La route et le rail restent évidemment les voies privilégiées des exportateurs de bétail. Mais il n'est pas impossible que, pour répondre à la demande de certains pays côtiers, des solutions aériennes soient envisagées pour des carcasses réfrigérées de bonne qualité, à des prix rémunérateurs.

Pour sa part, le gouvernement maintient les mesures fiscales prises en 1990 visant à réduire considérablement les taxes à l'exportation qui frappaient les éleveurs.

On notera qu'à l'instar des autres pays producteurs de la zone, un sérieux problème se pose encore au niveau des produits vétérinaires et de la couverture sanitaire du cheptel. En effet, le réajustement monétaire a entraîné une augmentation considérable du prix des médicaments et en particulier des trypanocides et des antiparasitaires.

2.1.3- NIGER

Après l'uranium, l'élevage constitue le secteur le plus vital pour l'économie du Niger puisqu'il représente près de 17 pour cent du PIB. Sur le plan du financement du secteur, la politique de l'Etat a surtout privilégié les financements extérieurs, si bien que la part qui lui est réservée dans le budget national a fortement baissé depuis l'indépendance. Ainsi, le financement destiné au fonctionnement des services de l'élevage est passé de 2,7 pour cent du budget général à moins de 1 pour cent entre 1960 et 1996. Il en est de même pour les budgets des collectivités territoriales où le secteur élevage contribue à plus de 25 pour cent mais reçoit en retour moins de 4 pour cent de ce budget.

Contrairement aux autres pays exportateurs du Sahel comme le Burkina Faso et le Mali, le changement de parité du FCFA intervenu en Janvier 1994, n'a pas eu un impact réel sur l'exportation du bétail nigérien dans la mesure où les effets n'ont été que ponctuels. En effet, après un regain d'activité pendant les deux premiers mois de la dévaluation, les exportations se sont détériorées au fil du temps comparativement à 1993, année qui a précédé la dévaluation caractérisée par des exportations massives de bétail. En effet, de 10.093 bovins et 31.656 ovins et caprins en Janvier 1993, les exportations sont passées respectivement à 22.346 bovins et 63.513 petits ruminants durant le même mois en 1994.

Selon la Direction nigérienne de l'élevage, les explications de cette situation plutôt favorable serait le regain d'activité observé au cours des deux premiers mois de la dévaluation serait due à la présence au Niger d'opérateurs économiques du Nigéria qui profitant de la non convertibilité du FCFA à l'extérieur, ont envahi les marchés de bétail du Niger pour écouler leur CFA en achetant beaucoup d'animaux sur pied.

Pour ce qui concerne la baisse des recettes d'exportation enregistrées globalement en 1994 par rapport à 1993, elle s'expliquerait par le manque de crédits bancaires ou de fonds de

roulement à la disposition des opérateurs nigériens pour couvrir leurs achats de bétail à la suite du départ des opérateurs nigériens. En outre le taux de change du Naira par rapport au FCFA ne leur était pas favorable. Depuis lors, le marché de bétail de Niamey-Lazaret n'a plus la même activité d'antan.

Les contraintes de la commercialisation du bétail au Sahel en général et au Niger en particulier, sont caractérisées par un certain nombre de facteurs.

- En premier lieu, les collectes d'animaux s'effectuent le plus souvent à travers un circuit traditionnel de commerçants et d'intermédiaires dont les effets influencent négativement sur les prix et la qualité des produits.

- Ensuite, l'inadéquation de l'offre. En effet, il semble que l'éleveur nigérien n'aurait pas d'objectif économique précis. Il produit d'abord pour lui-même et commercialise un surplus sans se préoccuper si celui-ci répond à la demande du moment alors qu'il aurait dû se soucier des caractéristiques de la demande en vue d'une meilleure adéquation avec l'offre.

- A cette dernière contrainte s'ajoute la mauvaise organisation des opérateurs économiques nationaux. En effet, ces derniers n'ont ni des structures permettant d'assurer une bonne collecte et l'acheminement des animaux en temps opportun, ni des structures permettant d'avoir des informations sur les prix des marchés intérieurs et extérieurs.

- Enfin, bien que la nouvelle réglementation douanière a supprimé toutes les taxes à l'exportation, "des comportements de prédation de la part de certains agents de l'Etat perdurent. Ceci constitue d'une ... une entrave à la fluidité des échanges..."

2.1.4- MAURITANIE

Selon le "Rapport technique sur la politique du développement de l'élevage" (Ministère du Développement Rural et de l'Environnement; Nouakchott, 1994), "les exportations de bétail sur pied étant clandestines, elles sont, par définition, impossibles à évaluer directement. Il n'existe pas de statistiques officielles et les éleveurs ou marchands de bétail répugnent à avouer l'importance de leurs ventes à l'exportation par craintes de sanctions". Aussi, le mode d'évaluation utilisé en Mauritanie est d'admettre que les exportations correspondent à l'exédent de la production sur la consommation nationale. Ainsi, les calculs théoriques effectués par la Direction de l'élevage, ont montré qu'en 1992, l'exédent exportable du pays aurait été d'environ 43.300 bovins, 327.600 petits ruminants et 31600 camelins. Le principal pays importateur du bétail mauritanien est redevenu le Sénégal.

2.2- PRINCIPAUX PAYS IMPORTATEURS DE BETAIL EN AFRIQUE DE L'OUEST

2.2.1- MARCHE IVOIRIEN

En Côte d'Ivoire, c'est le Burkina Faso et le Mali qui se partagent le marché. D'après une étude de marché menée par la FAO en mai 1995 en Côte d'Ivoire et au Sénégal, il ressort

qu'en 1994, la viande d'origine malienne représentait 35 pour cent de la consommation de viande bovine ivoirienne contre 26,5 pour cent d'origine burkinabé. Pour les petits ruminants, la provenance du Mali a représenté 55,5 pour cent des importations contre 44,5 pour cent pour le Burkina.

Les deux grands marchés terminaux de Côte d'Ivoire sont Abidjan et Bouaké.

L'accès au marché du bétail à Abidjan (Port Bouet) est payant à raison de 1000 FCFA par tête pour l'Administration et 100 FCFA par tête pour la mairie de Port Bouet.

Sur ce marché au bétail de Port Bouet d'Abidjan, le plus grand du pays et l'un des plus porteurs de la sous-region, le prix du bétail a connu une forte flambée. Durant l'année 1995, il est passé de 80 000 à 190 000 fcfa. Les importations de viandes extra-africaines qui avaient atteint près de 50 000 tonnes en 1988, ont progressivement diminué de 30 000 tonnes en 1991 à 17 000 tonnes en 1993 et 4 000 tonnes en 1994. Celles-ci pourraient du reste connaître une rupture courant 1996. En effet, les pays européens devraient en effet supprimer les subventions qu'ils accordaient à leurs éleveurs, ce qui leur permettait de vendre en dessous du prix de revient.

Quant aux importations sahéliennes qui se chiffraient à quelque 27 000 tonnes (450 000 têtes de bétail) en 1993, elles connaissent aussi d'importantes perturbations. En 1994, elles avaient augmenté de 40 pour cent du fait de la dévaluation, sans pour autant compenser les 80 pour cent de baisse des importations européennes. Mais entre Janvier et Juin 1995, de fréquentes ruptures des arrivages du bétail des fournisseurs du Sahel ont été observé à Port Bouet. Au détail, la viande se vendait 1000 à 1200 Fcfa le kilo. En outre, phénomène inhabituel, la viande a disparu certains jours sur le marché. Selon la Direction des productions d'Elevage, la chute des apports des pays sahéliens et les limitations imposées aux importations européennes ont entraîné une forte baisse du niveau des approvisionnements.

Si le parcours du bétail sur pied sur de longues distance, a diminué de façon notable par rapport à sa position dominante d'antan, on estime néanmoins qu'en 1990 encore, le tiers des arrivages d'animaux aux frontières nord de la Côte d'Ivoire était constitué de bétail sur pied.

De la frontière jusqu'aux marchés terminaux, le convoyage se fait maintenant obligatoirement par camions et il est assuré par des sociétés privées ivoiriennes au prix de 25.000 à 30.000 FCFA par véhicule.

Cette interdiction de convoier à pied sur le territoire ivoirien des troupeaux en provenance du Sahel a ainsi provoqué en 1995, les premières ruptures sur le marché du bétail à Port Bouet, tandis que la dévaluation renchérisait le prix de transport. Ainsi, un chargement de 35 à 40 boeufs coûte, pour le seul poste de fret routier, 700 000 à 800 000 fcfa.

On notera qu'en Côte d'Ivoire actuellement, la filière de commercialisation est caractérisée par l'intervention d'organisations professionnelles regroupant les éleveurs, marchands de bétail, chevillards, bouchers détaillants, des convoyeurs, des importateurs de bétail, etc. Elles aspirent à une modernisation des professions en vue de créer une filière intégrée basée sur la cession du produit à crédit d'un maillon à l'autre. Cependant, les délais extrêmement longs pour recouvrer les crédits constituent une forte proportion de toutes les

opérations; ce qui peut engendrer de graves problèmes, voire la faillite pour les exportateurs de bétail.

2.2.2- MARCHE SENEGALAIS

Le Sénégal est aussi un pays important d'élevage en Afrique de l'Ouest. En 1993, le cheptel était estimé à 2,7 millions de bovins, 6,7 millions d'ovins et caprins. Ainsi, en appliquant les taux moyens d'exploitation aux effectifs ci-dessus auxquels s'ajouteraient les volailles et les porcins, on obtiendrait une production nationale équivalant à 81.000 tonnes de viande par an. Or, avec une consommation per capita de 10,4 kg par an, la demande globale sénégalaise est d'environ 83.000 tonnes. En comparant cette demande à la production nationale pendant la même période, on se rend compte que le Sénégal est à même de satisfaire seulement 97 pour cent de ses besoins à partir de viande d'origine nationale.

Le reliquat était pourvu jusqu'en 1988 par de faibles importations de la Mauritanie et du Mali portant sur environ 3.000 bovins et 14.000 ovins et caprins. A cette époque, la Mauritanie détenait 80 pour cent des importations et le Mali 20 pour cent; mais depuis 1989 avec les événements frontaliers Sénégal-Mauritaniens, l'origine des animaux est principalement malienne.

Les importations maliennes de bétail sont en nette progression depuis 1994 et ceci est encouragé par la foire de bétail de Nioro où se rencontrent directement les négociants sénégalais et les éleveurs maliens sous l'égide des chambres consulaires des deux pays. Ce serait le résultat d'une certaine consolidation du circuit d'approvisionnement à partir du Mali. A cela, il faut ajouter la rentabilité de la filière malienne due au fait que les prix de vente du bétail sur les marchés de collecte du Mali sont entre 32 à 40 pour cent moins cher qu'au Sénégal.

A l'exportation du Mali, le transport se fait presque exclusivement par train à cause du mauvais état des routes. Les tarifs applicables sont fonction du type de train utilisé.

Dans le wagon attelé au train express Bamako-Dakar (30 heures de voyage), le tarif est de 749.529 FCFA par wagon de 27 à 30 boeufs. Pour le train ordinaire qui met 72 heures entre Bamako et Dakar, le coût du transport pour le même wagon est de 490.680 CFA (1984).

Arrivé au Sénégal, le bétail est assujéti au paiement des taxes suivantes: la taxe sur la valeur ajoutée (10%), le timbre douanier (5%), la taxe d'égalisation (3%). la base taxable est un barème attribuant au bouf d'abattage une valeur de 20.000 FCFA soit une taxe totale de 3.600 FCFA par tête et une valeur de 10.000 FCFA pour le mouton, soit une taxe totale de 1.800 fcfa par tête.

2.2.3- MARCHE NIGERIAN

D'après les estimations du Département de la Planification, de la Recherche et des Statistiques du Ministère Fédéral de l'Agriculture, le sous-secteur de l'élevage contribuait pour

environ 14 % au PIB du Nigéria. Le cheptel comptait alors 14 millions de bovins, 22 millions d'ovins, 34 millions de caprins et 35 millions de porcins (An Overview of the Nigerian Agriculture, 1992).

Le Gouvernement n'exerce aucun contrôle sur les prix mais impose les restrictions sur l'importation de viande et de quelques produits carnés. Par contre, l'importation du bétail sur pied est largement pratiquée et cela, des pays exportateurs du Sahel et du Niger particulièrement.

2.2.4- MARCHE GHANEEN

On rappellera que bien avant les indépendances jusqu'à la grande sécheresse de 1973, le Ghana a été le principal marché d'exportation pour le bétail malien. Mais depuis, sa demande a régulièrement regressé pour pratiquement disparaître des flux commerciaux contrôlés avec le Mali. La part du Mali s'est érodée non seulement au profit des viandes extra-africaines devenues très compétitives à cause des subventions, mais aussi à la suite des quarantaines trop longues imposées au bétail sahélien à l'entrée du pays et la vente obligatoire au poids vif. Il faut ajouter à cela, la non convertibilité de la monnaie ghanéenne, le cedi, ne permettant pas les transferts directs de fonds.

Avec le regain de compétitivité acquise après la dévaluation du fCFA, la demande annuelle est évaluée entre 100.000 et 150.000 bovins sahéliens.

Cependant, les entraves sont encore nombreuses à l'exportation du bétail sur pied malien et burkinabé vers le Ghana:

- la forte taxe prélevée à la frontière ghanéenne varie entre 30.000 et 40.000 Cedis par tête de bovin, soit 15.000 à 20.000 FCFA. Cette taxe est d'ailleurs peu efficace dans la mesure où pour y échapper, les commerçants maliens et burkinabé s'arrangent avec leurs partenaires ghanéens pour "transformer le bétail sahélien en celui ghanéen";

- de la frontière aux marchés terminaux de Kumasi, Téma et Accra, le commerçant doit s'acquitter d'un certain nombre de frais et faire face à de nombreux barrages (40 d'après le Ministère de l'Agriculture du Ghana);

- la taxe sur le marché terminal est d'environ 400 Cedis par tête de bovin.

C'est évident que ces contraintes ne contribuent guère à la célérité de l'acheminement et l'approvisionnement en bétail sahélien du Ghana et le manque de volonté politique n'y est pas étranger.

2.2.5- MARCHE ALGERIEN

Il existe également un commerce informel de troc entre le Mali et l'Algérie portant essentiellement sur les petits ruminants et qui permet de ravitailler le sud de ce pays en viande

contre dattes, semoules et tapis. Selon la FAO, l'Algérie a importé en 1993 8.000 têtes de bovins et 305.000 têtes d'ovins.

III- DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT EN VIGUEUR ET CONTRAINTES A L'ACHEMINEMENT DU BETAIL SUR PIED DANS LA SOUS-REGION

Dans le corridor central sahélien, on estime que les coûts de transport comptent pour 47,5 à 61,3 pour cent des coûts globaux de commercialisation du bétail.

Trois modes de transport sont utilisés pour le déplacement du bétail vif: sur pied, par train et en camion. Le transport de la viande par container est presque insignifiant: à peine 1 pour cent.

Dans les années 60 et 70, le transport du bétail sur pied et par le train était prédominant; mais à partir de années 80, le transport par camion s'est avéré une alternative plus compétitive. En 1988, la part du transport du bétail sur pied du Mali et du Burkina Faso vers la Côte d'Ivoire a dépassé de 37,7 pour cent la commercialisation sur pied et de 27,4 pour cent le transport par le train. Mieux, les petits ruminants ont été principalement transportés par camion (64,5 pour cent) tandis que les parts du transport par train et sur pied ont été respectivement 34,2 pour cent et 1,3 pour cent.

Pour les premiers stades du processus de commercialisation (c'est-à-dire les mouvements vers les marchés de collecte et de regroupement dans les zones de production), le parcours à pied compte pour près de 100 pour cent du circuit des bovins et un peu moins pour les petits ruminants. Cela est dû pour une large part, à l'absence d'alternatives plus performantes que le parcours à pied dans les zones rurales du Sahel. En effet, le transport par camions est plus coûteux sur des routes non asphaltées des marchés ruraux de rassemblement aux grandes routes goudronnées et le risque de mortalité du bétail par camion est plus élevé sur ces mauvaises routes.

3.1- PRINCIPAUX CIRCUITS D'ACHEMINEMENT DU BETAIL SUR PIED DES PAYS EXPORTATEURS DU SAHEL

C'est sur les marchés terminaux des pays exportateurs du Sahel que sont généralement vendus les animaux destinés à l'exportation ou à l'abattoir urbain. Les négociations y ont lieu avec la participation d'intermédiaires.

L'activité de ces marchés présente des variations saisonnières importantes. En général, l'activité est plus grande à la fin de la saison des pluies, lorsque les animaux sont dans leur meilleur état (Septembre- Novembre) et moindre à la fin de la saison sèche lorsque les animaux transhument. On enregistre en ce moment des fluctuations sensibles sur le kilogramme vif ou le kilogramme carcasse.

Les grands marchés à bétail ont généralement lieu toutes les semaines de telle sorte que les commerçants peuvent fréquenter différents marchés d'un jour à l'autre. Ces marchés forment de véritables chaînes allant des zones de production vers les zones de consommation en empruntant les principaux circuits d'exportation suivants:

3.1.1- Circuits d'acheminement à partir du Mali

a) *Circuits ayant leur origine dans la 5e Région (Mopti)*

Deux principaux circuits d'exportation partent de la 5e Région: l'un suit la bordure Ouest du Delta, l'autre la bordure Est.

- Le circuit Ouest intéresse les animaux issus principalement des cercles de Léré et Niatunké qui se rejoignent à Nampala ou à Ké-Macina d'où ils peuvent se diriger vers Ségou ou San et converger à Koutiala. De Koutiala, les animaux peuvent aller à Sikasso ou traverser la frontière du Burkina Faso à Fatoma pour rejoindre la voie ferrée à Bobo-Dioulasso. Une partie des animaux va de Ségou à Bamako pour le ravitaillement de cette ville.

- Le circuit de la bordure Est du Delta passe par les marchés de N'Gouma, Korientzé, Konna, Fatoma, Sofara et rejoint à San le circuit de la bordure Ouest.

- * Des circuits d'exportation vers le Ghana, partent de N'Gouma et de Mopti-Sévaré.

- * De Sévaré, une piste se dirige vers Bandigara, Ouahigouya, ensuite vers Ouagadougou ou Bobo-Dioulasso.

b) *Circuits ayant leur origine dans le Sahel Occidental*

Les animaux collectés dans le Sahel occidental sont regroupés principalement au niveau des marchés de Yélimané, Nioro, Ballé et Nampala.

Ces points constituent le départ de routes du bétail se rejoignant pour former trois circuits:

- De Yélimané, Nioro, Ballé et Nara, partent des pistes qui se rejoignent toujours entre Didiéni et Kolokani formant une seule piste de bétail qui aboutit au marché de Kati. De Kati, une partie des animaux approvisionne l'abattoir de Bamako tandis qu'une autre destinée à l'exportation rejoint Bougouni où le circuit se divise en trois voies:

- * une passe la frontière à Manankoro et va à Odiéné et Man en Côte d'Ivoire. Ce circuit alimente également le Libéria.

- * une autre rejoint le marché ivoirien de Tingréla (ville frontière).

- * la dernière passe par Sikasso et va rejoindre la voie ferrée à Ouangolodougou ou à Ferkéssédougou (Côte d'Ivoire).

- De Nara et Nampala, les animaux vont à Sokolo puis Niono et Ségou.
De Ségou, les animaux destinés à l'exportation vont à Koutiala et Sikasso d'où ils se dirigent vers Tingréla et Ouangolodougou.

- De Nioro du Sahel par Yélimané et Kayes, le circuit pénètre au Sénégal où les animaux sont dirigés vers les marchés de Bakel par chemin de fer jusqu'à Dakar.

c) Circuits ayant leur origine dans le Gourma et dans les 6e et 7e Régions

Ces 6e et 7e régions économiques du Mali ne comprennent que deux centres de consommation d'importance: Gao et Tombouctou.

Les circuits principaux de commercialisation qui y existent se dirigent surtout vers le Burkina Faso, le Ghana, le Niger en empruntant les pistes ci-après:

* Une piste part de Hombori, passe par Boni pour se diriger vers Douentza et Mopti rejoignant ainsi un circuit pour les animaux d'exportation sur la Côte d'Ivoire.

* Une piste part de Bambara-Maoundé et aboutit au circuit ayant pour origine la 5e Région.

* De Gourmas-Rhassous, une piste part directement vers le Burkina Faso en passant par Gossi et Makoye (Burkina Faso).

* Enfin, le circuit de la 6e Région se dirige vers le Niger à partir de Ménaka.

Comme signalé plus haut, le transport du bétail à pied est encore prédominant au Mali, mais on notera que de plus en plus, ces exportations se font par camions à partir des points de rassemblement et de départ que sont Mopti, Ségou, Koutiala, Sikasso et Bamako. Depuis la dévaluation, les tarifs ont augmenté à cause de la pénurie de camions consécutive au doublement des exportations. Le tarif plein est de 36,75 FCFA par tonne kilométrique.

Il est à signaler que le parcours du bétail sur pied n'est plus permis au Sud de Bouaké à cause de la population humaine et animale et de l'expansion des terres de culture.

3.1.2- Circuits d'acheminement à partir du Niger et du Burkina

Certes, le Burkina Faso et le Niger sont deux grands pays d'élevage, mais ils constituent également deux carrefours importants où passe aussi le bétail du Mali se rendant en Côte d'Ivoire et le Ghana notamment. C'est ainsi que l'on distingue au Burkina Faso les principaux circuits d'acheminement suivants:

a) les circuits de l'Est:

de Markoye à Bittou (frontière du Ghana) par Gorom-Gorom, Dori, Puytenga (une bretelle

rejoint Kayo et ensuite Ouagadougou), un parcours direct relie Gorom-Gorom à Kaya.

b) les circuits du Centre:

avec pour axes principaux Djibo-Ouagadougou par Koungoussi, Ouahigouya-Ouagadougou par Yako et secondairement Aribinda-Kaya par Barsalagho.

c) les circuits de l'Ouest:

ils quittent la région du Liptako-Gourma à partir de Ouagadougou et de Ouahigouya.

Pendant les années 60 et 70, les principaux pays exportateurs du Sahel que sont le Mali, le Niger et le Burkina Faso, ont exporté du bétail dans différentes directions de la sous-région ouest-africaine, y compris le Ghana, le Libéria, le Nigéria, le Togo, le Bénin et la Côte d'Ivoire.

Au milieu des années 80, la Côte d'Ivoire est devenu le principal marché du bétail sahélien, comme signalé plus haut. Ainsi, plus de la moitié du bétail (54,6 pour cent) et plus des deux tiers des ovins et caprins (71,2) qui sont passés par les postes vétérinaires du nord de la Côte d'Ivoire en 1987 en provenance du Mali et du Burkina Faso, ont été dirigés sur Abidjan tandis que 10,2 pour cent de bovins et 12,1 pour cent de petits ruminants ont été acheminés sur Bouaké. Le reste du bétail a été acheminé vers les autres destinations ivoiriennes telles que Daloa.

3.2- CONTRAINTES MAJEURES DU PARCOURS SUR PIED

Si les principaux avantages du parcours sur pied sont les économies d'échelle générées à partir de grands troupeaux, les inconvénients majeurs sont souvent identifiés:

- Dégradations des spéculations végétales le long des parcours;
- Difficultés et même impossibilité pour les bergers de faire abreuver les animaux aux points qui sont destinés aux villageois. L'insuffisance du nombre des points d'eau jalonnant les routes du bétail oblige souvent les troupeaux à accomplir de trop longues étapes sans boire;
- Insuffisance des surfaces pâturables le long des itinéraires parcourus par le bétail à travers les zones à forte densité de culture. Les troupeaux en sont réduits par endroits à cheminer sur des routes asphaltées;
- Taxes sauvages.

Il en résulte des déperditions de poids ainsi qu'une série de risques et de frais supplémentaires qui grèvent lourdement les circuits commerciaux, sans compter les conflits entre agriculteurs et éleveurs.

3.3- CONTRAINTES SPECIFIQUES

Outre les contraintes d'ordre général qu'on vient d'énumérer, il y a lieu de citer quelques difficultés particulières à cette zone de parcours:

1) Les frontières nord de certains pays importateurs comme la Côte d'Ivoire, ne sont pas matérialisées par des obstacles naturels et malgré la multiplication des postes vétérinaires de contrôle, on ne peut prétendre empêcher les incursions incontrôlées de bétail. D'où les risques de contaminations du bétail local.

2) le traitement aux frontières des troupeaux d'exportation pose problèmes avec comme inconvénients:

- * la lenteur des formalités de santé et de douanes;
- * l'insuffisance de main d'oeuvre compétente (payée à la tête de bétail manipulée);
- * les difficultés d'assurer une quarantaine réelle de 15 jours;
- * les difficultés d'assurer une alimentation convenable pour le bétail;
- * le ralentissement du circuit commercial et de la rotation des capitaux;
- * le coût de fonctionnement et
- * les difficultés d'ordre disciplinaire.

Somme toute, on ne saurait trop souligner la nécessité d'obtenir un conditionnement correct du bétail d'exportation sur les lieux mêmes de leur rassemblement, à leur point de départ conformément à la réglementation en vigueur et à la garantie de l'authenticité des documents.

IV- REFECTION ET AMENAGEMENT DES COULOIRS DE TRANSPORT EXISTANTS OU A CREER EN VUE DE FACILITER LA COMMERCIALISATION DU BETAIL SUR PIED

4.1- ETAT D'EXECUTION DE LA RECOMMANDATION FORMULEE PAR LE COMITE INTER-GOUVERNEMENTAL D'EXPERTS TENU A NOUAKCHOTT EN 1993

Les propositions de création de couloirs aménagés mentionnés dans le rapport précédent ont été faites en tenant compte de l'existence de points d'eau, des marchés de rassemblement et

des pistes de bétail aussi bien celles passant par les postes frontaliers que celles utilisées pour la transhumance.

Sur ces axes, on devrait créer des zones ou espaces de pâturage de superficie comprise entre 5 000 et 40 000 hectares pouvant contenir entre 2000 et 15 000 bêtes au maximum en fonction des charges des pâturages.

Ainsi, en privilégiant les critères ci-dessus, les couloirs inter-Etats retenus dans la première étude et qui devaient être développés sont cités comme suit:

1. Vers le Sénégal, en provenance de Mauritanie et du Mali.

- * Mbout- Kaedi (Mauritanie) vers Dahra (Sénégal)
- * Kiffa- Kankossa- Selibaly- Kayes (Mali) + Train
- * Aioun El Atrouss- Nioro (Mali) - Kolokani- Kati + Bamako + Train- Sénégal
- * Nema- Adelbagrou- Nara (Mali)- Kolokani- Kati - Bamako + Train

2. Vers la Côte d'Ivoire et le Togo en provenance de Mauritanie, du Mali et du Burkina Faso.

- * Mauritanie et Mali: Abdelbagrou- Nara- Kati (Mali)
- * Mali- Fatoma - Bepassin- Zegoua (Côte d'Ivoire)
- * Mali et Burkina: Intilit vers Markoye (Burkina)
- * Burkina Faso: Markoye - Djibo- Pouytenga vers Lomé

3. Vers le Nigéria en provenance du Mali, du Burkina et du Niger.

- * Mali et Burkina Faso: Markoye- Ayorou vers Lagos
- * Niger: Maradi et Zinder vers Kano
- * Niger: Tahoua vers Sokoto

4. Vers le Bénin en provenance du Niger et du Burkina Faso

- * Fada (Burkina)- Niamey- Dosso- Gaya et Bénin.

D'une façon générale, ces propositions ainsi que les mesures d'accompagnement préconisées dans la précédente étude comme l'aménagement des couloirs et des espaces d'accueil, n'ont pas été suivies d'effet à cause notamment d'une conjoncture économique difficile qui a été celle de tous les Etats de la sous-région durant ces trois dernières années. Les programmes d'ajustement structurel en vigueur dans la sous-région, de même que le changement de parité du FCFA survenu en Janvier 1994, ne sont pas étrangers à cette situation lamentable.

Pourtant, ces propositions sont toujours d'actualité dans leur ensemble. Aussi, des actions de suivi devraient-elles être mises en oeuvre dans les meilleurs délais au niveau des pays exportateurs, des pays importateurs et au plan sous-régional aux fins de faciliter la commercialisation du bétail sur pied.

4.2- ACTIONS DE SUIVI EN VUE DE FACILITER LA COMMERCIALISATION DU BETAIL

Ces actions de suivi concerneront de légères modifications à apporter aux itinéraires de parcours du bétail sur pied ainsi que des mesures pratiques suivantes à prendre pour faciliter la commercialisation:

4.2.1- *Modifications des couloirs de parcours proposés précédemment.*

- i) La première modification aux propositions faites antérieurement, portera sur les deux parcours suivants:

* Aioun El Atrouss (Mauritanie)- Nioro (Mali) - Kolokani- Kati + Bamako + Train- Sénégal

* Nema- Adelbagrou (Mauritanie)- Nara (Mali)- Kolokani- Kati - Bamako + Train.

A cause de l'urbanisation croissante des villes de Bamako et Kati qui ne sont d'ailleurs distantes que de 15 Km et du fait que Bamako est en aval de Kati sur la ligne de chemin de fer Dakar-Niger, il ne serait pas économique d'acheminer le bétail jusque dans la capitale pour les embarquer dans des wagons vers le Sénégal. L'aménagement des deux parcours ci-dessus, ne concernera donc pas le tronçon Kati- Bamako.

- ii) La deuxième modification de parcours concerne la proposition relative à l'acheminement du bétail sur pied en direction du Bénin.

C'est ainsi qu'au lieu de l'aménagement d'un seul long couloir qui, allant de Fada au Burkina Faso, passerait par Niamey (Niger) pour atteindre la frontière du Bénin, il sera envisagé la réfection des deux pistes traditionnelles suivantes (Voir Annexe 1- Accord CEBV No. 5), qui ont l'avantage d'être plus courtes, pourvues de points d'eau et permettrait d'éviter bien de tracasseries inhérentes à la traversée d'une frontière supplémentaire et d'une capitale. Les deux nouveaux couloirs proposés, seront agencés comme suit:

* Fada N'Gourma (Burkina Faso)- Tanguiéta, Natitingou, Djougou (Bénin);

* Niamey- Dosso- Gaya (Niger)- Malanville, Kandi, Bembéréké, Parakou (Bénin);

4.2.2- *Volonté politique et mesures pratiques à mettre en oeuvre par les pays exportateurs et les pays importateurs:*

a) au niveau des exportateurs

- Les attitudes officielles et les mesures pratiques entreprises vis-à-vis du parcours à pied

varient de façon significative dans la sous-région. Le Burkina Faso a établi le long du corridor central une démarcation officielle des routes, entre Markoye-Ouagadougou et Djibo-Bobo-Dioulasso. Ce statut interdit toute culture des terres adjacentes aux routes de parcours. De telles dispositions pratiques, à notre connaissance, ne serait pas encore en vigueur dans les autres pays exportateurs.

Les pistes à bétail étant destinées à faciliter l'acheminement des animaux, les pays exportateurs doivent prendre, si cela n'est pas encore fait, des actions urgentes suivantes sur le parcours des animaux:

- installer des points d'eau tous les 20 à 30 km.
- éviter les dégradations des cultures avec les conflits qui en résultent et préserver les pâturages le long de l'itinéraire. La meilleure solution serait de borner des couloirs de passage de 200 à 500m avec indemnisation éventuelle des propriétaires.

b) Au niveau des importateurs

Pour ce qui concerne les pays importateurs comme la Côte d'Ivoire, il existe de nombreux points d'eau naturels et quatre principales routes sanitaires longues de plus de 400 km. De telles mesures pratiques devraient être prises dans tous les pays importateurs.

V- RECOMMANDATIONS

Les principales recommandations de ce rapport de suivi, tout en prenant à son compte celles qui ont été formulées dans l'étude précédente, s'efforcent de mettre un accent particulier sur l'affermissement de la volonté politique, aussi bien des Etats exportateurs qu'importateurs, en vue de faciliter la commercialisation du bétail sur pied par le biais d'une meilleure rationalisation et d'un aménagement conséquent des couloirs de parcours.

Aussi, il recommandé:

- d'apporter deux modifications aux itinéraires de parcours (cf. parag. 4.2.1);
- d'inclure dans les projets nationaux et sous-régionaux à court terme, des volets d'aménagement des couloirs de passage du bétail sur pied dans les pays exportateurs;
- de renforcer la coopération sous-régionale en matière de commercialisation du bétail et de la viande en général, et du bétail sur pied en particulier en améliorant les infrastructures de transit aux frontières et en diligentant les formalités de douanes et de santé animale;
- de minimiser les importations de viandes extra-africaines en s'orientant de plus en plus vers l'autosuffisance en matière de production animale dans la sous-région. Cela s'avère d'autant plus nécessaire en cette période de danger venant d'Europe, lié spécialement à la maladie dite "de la vache folle".

ANNEXE 1

1- ACCORD No.5/CE/CEBV/CM/71 sur les pistes à bétail (CEBV)

Le Conseil des Ministres de la Communauté Economique du Bétail et de la Viande réuni à Cotonou les 21, 22, 23 Juillet 1971,

Vu la Covention no. 10/CE/FONDS/C.A./70 créant la Communauté Economique du Bétail et de la Viande, et notamment so article 2 qui définit ses objectifs;

Vu le programme d'activités du Secrétariat Exécutif adopté par la réunion du Conseil des Ministres de la Communauté à Ouagadougou le 4 Novembre 19970;

Vu les législations sanitaires existant dans les différents Etats de la Communauté;

Sur proposition du Secrétaire Exécutif de la Communauté et après délibération;

est convenu de se qui suit:

ARTICLE 1er.- Les itinéraires officiels pour l'acheminement du bétail d'Etat à Etat sont les suivants (à pied):

HV-CI:

- Gaoua, Kampti (HV)- Doropo, Bouna (CI);
- Niangoloko (HV)- Niangolodougou (CI).

HV- TO

- Fada N'Gourma, Pama (HV)- Borgou, Mango (To);
- Pouytenga, Tengodogo, Ouargaye (HV)- Danpogo, Mango, Sokodé, Lomé (To).

HV-DY

- Fada N'Gourma (HV)- Tanguiéta, Natitingou, Djougou (DY);
- Diapaga (HV)- Goumori, Kérou, Péhunco, Djougou (DY).

NG-HV

- Ayorou (NG)- Markoye (HV);
- Goteye, Tera (NG)- Sebba, Pouytega (HV);
- Goteye, Torodi (NG)- Kantchari (HV).

NG-DY

- Niamey, Gaya (NG)- Malanville, Kandi, Bembéréké, Parakou (DY);
- Niamey, Gaya (NG)- Malanville, Kandi, Bembéréké, Pehunko, Kolokondé, Djougou, Aledjo (DY).

- DY-TO

- Djougou, Aledjo (DY)- Sokodé, Lomé (TO);
- Bohicon, Abomey, Tchetté (DY)- Nuatja, Lomé (TO);
- Dompago (DY)- Kéto, Lamakara, Sokodé (TO).

ARTICLE 2.- Lorsque les nécessités sanitaires ou autres l'imposent, un Etat peut fermer ou dévier provisoirement un itinéraire ou une partie d'itinéraire situé sur son territoire.

Il doit alors en aviser immédiatement le Secrétaire Exécutif de la Communauté qui en informe les autres Etats.

De même le Secrétaire Exécutif sera informé et informera les autres Etats de la réouverture d'un itinéraire officiel précédemment fermé ou dévié.

ARTICLE 3.- Chaque Ministère compétent prendra les textes nécessaires pour rendre effectif les itinéraires officiels définis par le présent accord./-

2- ACCORD No. 2 sur l'information statistique:
PASSEPORT POUR LE BETAIL

Pour la collecte de l'information statistique sur les mouvements d'animaux, le document de base est le passeport pour le bétail agréé par le Conseil des Ministres de la Communauté. (Art.6 de l'ACCORD No. 2/CE/CEBV/CN/71 sur l'information statistique)

Ce passeport pour le bétail est obligatoire pour les troupeaux faisant l'objet d'un commerce entre les Etats membres de la Communauté....(Art. 7)

Le passeport est le seul document officiel pour contrôler les mouvements d'animaux entre les Etats. Toutefois, les Services nationaux peuvent lui adjoindre des documents à usage interne lorsqu'ils jugent ces documents indispensables pour la collecte de leurs informations statistiques ou d'autres objectifs.(Art. 8)

Le passeport et les registres de contrôle du transit du bétail sont fournis aux Etats par le S.E. de la Communauté.(Art.9)

NB. *Un Certificat international de transhumance est actuellement en vigueur dans les pays membres de la CEBV, du CILSS et du Liptako-Gourma et des efforts sont en cours pour l'étendre à tous les pays de la CEDEAO.*

ANNEXE 2-

LISTE DES PRINCIPAUX DOCUMENTS CONSULTES

- 1- **MULPOC/CEA**- Proposition en vue d'améliorer la commercialisation entre les pays d'ovins et de caprins, en Afrique de l'Ouest, grâce à la création de couloirs améliorés- Treizième réunion du Comité des experts; Nouakchott, RIM; 29-31 Mars 1993.
2. **ECONOMIE- COMMERCE**- No.7 Janvier- Février 1996; Bamako, Mali.
3. **VIANDE EN COTE D'IVOIRE** par R, N'Guessan- Afrique Agri., No. 234, Fév. 1996.
4. **US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT & WORLD BANK**: Liberalizing Regional Markets for Livestock Products: An Action Plan for the Mali, Burkina and Côte d'Ivoire Corridor; October 1991.
- 5- **CONSEIL DE L'ENTENTE**- Approvisionnement en viande de l'Afrique Centre Ouest- SEDES Coopération; 1969.
6. **CILSS**- Les échos du couloir central (No.2); 1995.
7. **MALI: OMBEVI**- Répertoire des opérateurs et organisations socio-professionnelles du secteur bétail/viande des zones d'exportations du Mali; Septembre 1995.
8. **BURKINA FASO** : Bulletin annuel statistique de l'Elevage, 1990 Direction des Etudes et Planification ;
9. **BURKINA FASO** : Vers une Planification efficace du secteur agro-pastoral - Rapport de la mission d'évaluation à mi-parcours - Ouagadougou, Juin 1994 ;
10. **MALI** : Elevage au Mali- Note de présentation, 1994 (Dr. Coulibaly/Dr. Bâ, Direction de l'Elevage et des Ressources animales)
11. **NIGER** : Instruments d'Analyse de la politique du Secteur Agricole- Séminaire/Atelier, 1994
12. **NIGERIA** : An Overview of the Nigerian Agriculture- Policy, Progress and Opportunities; Federal Ministry of Agriculture; February, 1992
13. **MAURITANIE**- Rapport technique sur la politique du développement de l'élevage; Ministère du développement rural et de l'environnement; Nouakchott, 1994.
14. **SENEGAL** : Plan d'action de l'Elevage - Ministère du Développement Rural et de l'Hydraulique, Novembre 1992 ;
15. **SENEGAL/BAD** : Ministère de l'Agriculture - Direction de l'Elevage, Proposition de Financement Projet PARC, Phase II, Juin 1993 ;