

H0000031

BILAN DE LA
CAMPAGNE D'EXPORTATION 77-78
DES PRODUCTIONS MARAICHERES
DU SENEGAL

LES RESULTATS
LEUR ANALYSE

Par J. Delvaque
Expert F.A .O. en Commercialisation

Octobre 19 78

BILAN DE LA CAMPAGNE 77-78
D'EXPORTATION DES PRODUCTIONS HORTICOLES
DU SENEGAL

ETUDE ANALYTIQUE ET COMPARATIVE DES RESULTATS

par rapport : - aux résultats antérieurs
- aux prévisions

La campagne 77-78 d'exportation des productions **marsichères** a pris un bon départ dès novembre 77. Elle devait marquer un large progrès par rapport au palier enregistré pendant les deux campagnes précédentes 75-76 et 76-77. Les résultats définitifs, malheureusement ne confirment pas ces bonnes dispositions de départ. L'analyse des résultats démontre, qu'en plus de certaines difficultés dues principalement aux moyens de transport, une maîtrise complète de la production est loin d'être atteinte, notamment dans le secteur agro-industriel qui enregistre le plus grand déficit, et marque même un certain recul par rapport au passé.

Par ailleurs, la diversification souhaitée dans le secteur traditionnel ne s'est pas encore établie sinon pour quelques timides essais qui sont pratiquement sans valeur réelle.

Il reste donc d'importants efforts à engager, pour pouvoir atteindre les objectifs du Ve Plan Quadriennal de développement, qui situent les exportations à 25.000 Tonnes en 1981.

BILAN DE LA CAMPAGNE

de Novembre 1977 à Fin Mai 1978

Le total des exportations tel qu'il ressort : - d'une part d'après les chiffres du Service de conditionnement, et d'autre part des tonnages effectivement chargés par les Compagnies aériennes s'établit à 9,145 Tonnes exprimés en chiffres nets c'est à dire poids des emballages déduits.

.../

Pour obtenir le chiffre brut réel, qui est généralement pris en considération par les statistiques des différents pays exportateurs ou importateurs, il conviendrait d'ajouter environ 10 % au tonnage net, ce qui amènerait à un total brut de 10.059 Tonnes.

Le chiffre net de 9.145 T comparé aux résultats enregistrés pour les campagnes précédentes soit :

1975-76 : 10.254

1976-77 : 8.942 (compte non tenu des exportations de conserves)

marque donc encore un progrès insignifiant, qu'il apparait plus convenable de considérer comme un palier.

La différence est malheureusement beaucoup plus grave par rapport aux chiffres prévisionnels présentés au mois d'octobre, par les firmes exportatrices et qui s'élevaient à 18.000 T./Brut soit 16.200 Tonnes net

Il convient de rappeler que deux groupes se partagent les exportations du Sénégal - soit :

- d'une part la Sté BUD Sénégal dont la majeure partie des réalisations provient de sa propre production ;
- d'autre part l'Association des Exportateurs de Produits Agricoles du Sénégal -A S E P A S- qui regroupe les commerçants exportateurs qui s'approvisionnent chez les petits maraîchers traditionnels, les sociétés de production exportation autres que la BUD et le groupement des coopératives nouvellement créé : SOCADAPE (Sté Cap-Verdienne pour le Développement de l'Agriculture, la Pêche et l'Élevage).

TABLEAU 1 (Comparaison des Prévisions/Réalisations (en chiffres nets))

	Prévision	Réalisation	Comparaison
BUD	12.600 T 9.000 maritime 3.600 aéronau- tique	6.072 3.092 marit. 2.980 avion	- 6.528 - 52 % - 5.908 maritime - 620 avion
ASEPAS	3.600 T avion	3.072	- 527 15 %
TOTAL	16.200	9.145	- 7.055 - 44 %

(Sources C^{ies} aériennes - Service du conditionnement)

Il faut rechercher les causes de ce déficit dans plusieurs secteurs. Dans certains cas il s'agit d'une défaillance de production, pour d'autres il apparait que la responsabilité des transporteurs est largement engagée, pour BUD par exemple il semblerait que ces deux causes soient conjuguées.

REALISATIONS - PAR PRODUIT (En Tonnes net)

TABLEAU 2 COMPARATIF - 76/77 - 77/78

Produits	Reali. 76/77	Reali. 77/78	Comparaison %
Haricots verts	2.872	3.822	+ 950 + 33
Melons	2.192	1.829	- 373 - 17
Tomates	607	598	- 19 - 1,5
Poivrons	3.123	2.633	- 490 - 16 %
Piments	79	160	+ 81 + 102
Aubergines	22	14	- 8 - 31
Divers	42	7	
Mangues	5	82	+ 77
	<u>8.942</u>	<u>9.145</u>	

.../

Trois produits : Haricots verts - Placents et Mangues sont en net progrès. Le plus important en réalisation restant le Haricot vert, les 2 autres restant quelque peu marginaux par suite des faibles tonnages réalisés.

1 - ETUDE PAR PRODUIT

1-1 - HARICOT VERT

La progression des réalisations est assez spectaculaire :

Tableau 3

Campagne Origine	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
BUD	473	843	292	511	1.068
ASEPAS	1.244	1.491	1.698	2.360	2.754
TOTAL	1.717	2.334	1.990	2.871	3.822

Chiffres en tonnes - net

Soit une progression de 122 % en cinq ans.

Les exportations de BUD pour cette espèce sont constituées par ses propres productions et par l'exploitation de la production de certaines coopératives de producteurs, sa production propre étant presque exclusivement réservée au type "mangetout". Les coopératives et l'ASEPAS exploitent le type "filet". Quelques expéditions cependant du type "haricot à écosser" - "grenots" sont à remarquer.

Les chiffres détaillés de ces différentes formes n'apparaissent pas dans les statistiques. Il faut le regretter.

Ce légume passe largement en tête des exportations du Sénégal.

Le marché français reste le principal client pour le haricot filet. Par exemple 99 % des tonnages réalisés par l'ANEPAS ont été dirigés vers cette destination - et 80 % sur le seul point de RUNGIS.

Il faut cependant remarquer que ce dernier approvisionne certaines places extérieures. Un certain nombre de grossistes belges ou allemands s'y ravitaillent régulièrement et souvent plusieurs fois par semaine.

Les haricots mangetout sont surtout destinés aux marchés allemands neerlandais et autrichiens. Ce dernier s'est ouvert depuis peu, mais semble avoir été mal exploité par certains commerçants, qui l'ont surchargé en qualité médiocre.

Si au point de vue quantité on enregistre une certaine satisfaction; il n'est malheureusement pas de même en ce qui concerne la qualité.

Différentes causes en sont responsables.

Tout d'abord on manque de rigueur, de la part des exportateurs dans le conditionnement et particulièrement dans la sélection qualitative et surtout le calibrage.

Leurs fournisseurs ayant tendance à effectuer leurs récoltes à intervalles trop longs, la proportion de haricot "très fins" est de plus en plus faible. Pour tenter de corriger ce manque de qualité initiale, certaines firmes règlent leurs calibreuses de façon à introduire un certain pourcentage de fin dans le très fin -et parfois de moyen dans le fin- Mais ce procédé ne trompe que rarement la clientèle.

Par rapport à la qualité obtenue par le Kenya et plus particulièrement le Kenya, qui aurait tenté de agir en son faveur c'est à dire à dénommer fin un haricot qui est très fin, et très fin un produit de quelques millimètres de diamètre ne dépassant pas 5 ou 6 cm de longueur, le Sénégal a tendance à se placer de plus en plus mal. Il est bien évident que le prix obtenu s'en ressent à premier titre.

Une autre cause doit être attribuée aux moyens de transport et notamment à l'irrégularité des heures de départ des avions, et de l'insuffisance des installations avant l'embarquement. Cette campagne a été caractérisée par un trop grand nombre de retards parfois importants et même d'annulation de vols sans que les chargeurs aient été prévenus dans un délais correct.

La marchandise, dont la fragilité est bien connue, qui est restée en attente plusieurs heures au soleil a subi une détérioration certaine qui se répercute sérieusement sur le prix de vente.

Cette situation a même provoqué des pertes importantes dont l'étude apparaîtra dans le chapitre : "Transport".

I-2 - MELON

Pendant les cinq dernières années on a enregistré les chiffres suivants

Tableau 4

Origine \ Campagne	72-74	73-75	75-76	76-77	77-78
BHD	328	1.120	2.055	1.364	1.575
ASEPAS	120	207	247	329	254
TOTAL	435	1.417	2.302	2.193	1.829

En chiffres nets.

Ces chiffres regroupent les melons de type Charentais et ceux de type canarien ou espagnol. Pour distinguer la part de chacun, il faut considérer le moyen de transport utilisé étant entendu que le charentais doit obligatoirement être transporté par avion.

Tableau 5

Campagne Transport	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
A I R	417	1.179	1.299	1.466	1.173
M E R	18	238	1.003	727	656
TOTAL	435	1.417	2.302	2.193	1.829

Seule, la Sté BUD SENEGAL utilise la voie maritime et semble être également la seule à exploiter le type canarien/espagnol.

Quelque soit la variété, un déclin s'amorce depuis 75-76 et semble s'accroître -4,75 % en 76-77 et - 20 % en 1977-78. sur les chiffres totaux.

BUD reste le principal exportateur et ses réalisations ont sérieusement diminué - 23 % en 77-78 par rapport à 75-76.

Quant aux productions exploitées dans le cadre de l'ASEPAS, il faut noter un palier depuis 74-75.

S'il faut accuser comme pour le haricot vert, la carence des transports, il n'en reste pas moins que son incidence seule ne saurait être responsable de ce déficit.

Le melon reste une espèce difficile à cultiver au Sénégal, et la profession maraîchère ne paraît encore capable de la maîtriser complètement.

C'est sans doute la raison pour laquelle, les maraîchers traditionnels dans le Cap-Vert surtout, s'y intéressent très peu.

Il semble que les surfaces emblavées par les sociétés qui s'engagent dans cette culture, soient trop importantes compte tenu des aléas et surtout des ennemis et parasites dont elle est victime. Lorsque l'accident apparaît il est impossible d'intervenir suffisamment rapidement sur de telles étendues pour éviter des dégâts trop importants.

Il en est sans doute de même pour les récoltes qui exigent une quantité de personnel trop importante pour être sérieusement contrôlée. Or on sait que cette opération exige non seulement une grande expérience que la main-d'oeuvre ne possède pas toujours, mais aussi des soins particuliers, qui sont déterminants pour présenter à la clientèle la qualité irréprochable qu'elle attend.

D'autre part, il semble bien que, comme les années passées, les productions ne sont pas adaptées aux capacités d'absorption de la consommation.

Le calendrier mensuel des exportations tel qu'il apparaît ici :

Tableau 6

Mois Transport	Mois							
	NOV	DEC	JAN	FEV	MARS	AVRIL	MAI	
A I R	209	216	220	127	235	186	80	1173
M E R	4	62	82	254	172	16	66	656
TOTAL	113	278	303	380	407	202	146	1829

.../

indique bien que les mois de Mars, Avril et Mai sont insuffisamment exploités par rapport aux mois de Janvier et Février.

En outre que pendant les deux dernières la consommation est ralentie par suite des températures froides, les trois premiers profitent de conditions favorables à la vente de ce produit, d'autant plus que les productions européennes ne sont pas encore présentes sur les marchés à cette époque.

I-3 - TOMATES

Evolution des exportations sur les cinq dernières campagnes par groupe d'exportateurs.

Tableau 7

Campagnes Exportations	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
BUD	437	604	761	600	596
ASEPAS	1	4	4	7	2
TOTAL	438	608	765	607	598

Il s'agit pratiquement d'une réalisation exclusivement BUD-SENEGAL.
Les chiffres concernant l'ASEPAS sont insignifiants.

Le déficit s'accroît cependant

Plusieurs raisons en sont la cause :

- la difficulté d'évacuation par voie maritime
- la qualité, surtout l'insuffisance de résistance du produit ;
- la demande du marché intérieur, qui absorbe facilement la production sans être aussi exigeant que les marchés européens quant à la qualité, et qui assure vraisemblablement une rentabilité supérieure ;

./

- il leur sera facile d'ajouter ce moyen de maîtrise de la culture particulièrement dans la lutte contre les problèmes aux ennemis parasites animaux (insectes) ou végétaux (cryptogames).

Evolution des exportations par les moyens de transport :

Tableau 8

Mode de Transport	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
A I R	218	85	147	414	492
M E R	200	523	618	194	106
TOTAL	418	608	765	608	598

La prédominance de l'utilisation de la voie aérienne confirme bien les difficultés rencontrées d'une part quant à la disponibilité des navires et d'autre part quant à la fragilité du produit.

Par ailleurs le calendrier des réalisations mensuelles soit :

Tableau 9

Mode de Transport	NOV	DEC	JAN	FEV	MARS	AVRIL	MAI	TOTAL
A I R	0	50	106	85	125	110	16	492
M E R	0	13	18	2	38	25	4	106
TOTAL	0	63	124	87	163	135	20	598

marque bien la préférence régulière pour la voie aérienne, ce qui engage à

.../

penser que l'incidence fragilité du produit est supérieure à ce manque de moyens maritimes.

Il apparaît donc bien que beaucoup d'efforts restent à faire pour parvenir à un résultat valable dans le domaine production : variétés adaptées, méthodes et techniques culturales et protection du végétal

Il n'est pas certain non plus que cette espèce comme le melon soit compatible avec le système des grandes surfaces et de culture extensive.

En effet, l'utilisation de l'avion pour le transport de ce produit, le rend d'une compétitivité douteuse sur les places européennes - le coût n'étant pas en rapport avec la valeur de vente.

Or le marché reste ouvert pendant la période de production sénégalaise, c'est à dire 15 Décembre, 15 Avril. Mais les pays producteurs concurrents s'emploient à combler ce vide. Le Maroc entre autres, projette l'installation de plus de 1000 nas d'abri ou serres en plastiques pour être capable de produire pendant cette période.

Si le Sénégal veut continuer à exploiter cette espèce, il lui faudra rapidement trouver des solutions aux problèmes cités plus haut.

1-4 - BOUVON

Réalisations comparées des cinq dernières campagnes :

Tableau 10

Campagne \ Exportation	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
BUS	1.078	1.858	4.425	3.090	2.618
ASEPAS	46	46	51	33	15
TOTAL	1.124	1.904	4.476	3.123	2.633

Le déficit s'accroît gravement - 10 % par rapport à la campagne précédente 74-75 et - 13 % par rapport à la pointe de 75-76.

Il ne semble pas que comme pour la tomate, un des causes soit le manque de qualité.

Les transports supportent sans doute une lourde responsabilité, mais il paraît difficile de leur attribuer la totalité du déficit.

Le marché intérieur n'a pas non plus la même incidence que pour la tomate. La consommation nationale ne pourra rester relativement faible.

Il faut donc bien admettre qu'un problème de production se pose, et à cette échelle devient préoccupant, surtout pour ce légume dont la consommation européenne ne cesse d'augmenter - notamment en Allemagne fédérale -.

Moyens de transport

Evolution des exportations selon le moyen de transport

Tableau II

Campagne Transport	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
A 1 R	894	847	721	770	815
M 1 R	230	1.067	3.753	2.423	2.318
TOTAL	1.124	1.914	4.474	3.193	3.133

Il faut marquer la sérieuse diminution du transport aérien, ce qui est logique, le produit se comportant fort bien par voie maritime d'une part, et

d'autre part, son prix de vente définitif en Europe s'harmonisant mieux avec les tarifs des compagnies maritimes qu'avec ceux des transporteurs aériens.

Calendrier des exportations

Tableau 12

Mois Transport	NOV	DEC	JAN	FEV	MARS	AVRIL	TOTAL
A I R	0	6	29	91	98	91	315
M E R	0	126	657	944	511	80	2318
TOTAL	0	132	686	1035	609	171	2633

Alors que pendant les campagnes précédentes 75-76 et 76-77, les mois de Mars et Avril représentaient les pointes de réalisation, soit : 1770 pour Mars et 1315 en Avril 76 et pour 1977 : 828 en Mars et 866 en Avril, il faut remarquer la diminution importante des mêmes mois en 1978.

La concurrence des pays producteurs méditerranéens et particulièrement le Maroc, ne saurait seule, expliquer cette régression.

I-5 - FIMENTS

L'exploitation de ce produit marque une augmentation constante et régulière.

Tableau 13

Campagne	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
Réalisations	13	38	67	79	160

Jusqu'à la présente campagne, les réalisations restaient plus ou moins marginales puisque inférieures à la centaine de tonnes. 77-78 marque un développement important.

Il s'agit d'une spéculation, exclusivement entreprise par BUD-SENEGAL, qui traite des marchandises provenant des producteurs encadrés par la Société.

Les transports s'effectuent uniquement par avion.

La poursuite de ces efforts pourrait vraisemblablement susciter un intérêt croissant. Reste à suivre.

I-6 - DIVERS

Cette rubrique regroupe tous les produits dont les réalisations se révèlent inférieures à la centaine de tonnes, et de ce fait restent marginaux.

Parmi eux il faut citer :

Les mangues qui figurent pour 82 T, bien que leur exploitation se poursuive après le mois de Mai, date à laquelle les comptes de la présente étude ont été arrêtés. Selon les chiffres du C O L E A S P, les réalisations du SENEGAL pour le 1er semestre 78, soit jusqu'à fin juin se seraient élevées à 197 T (poids brut).

Il faut noter une tentative d'expédition par voie maritime réalisée par la BUD. Malheureusement les résultats obtenus tant au point de vue qualitatif qu'à celui des cours obtenus n'ont pas été révélés.

Les aubergines dont seulement 10 T, ont été expédiées ne peuvent susciter de commentaire.

Pour les autres produits : Fleurs - Fraises - Combos - manioc, etc... les quantités exportées sont réellement insignifiantes.

.../

Les pesées de terre qui étaient apparues dans les statistiques des deux dernières campagnes, ont pour la présente totalement disparu.

II - TRANSPORTS

Evolution comparative des moyens de transport utilisés pendant les cinq dernières campagnes :

Tableau 14

Campagne \ Transport	73-74	74-75	75-76	76-77	77-78
A I R	3.571	4.544	4.298	5.675	6.052
M E R	535	1.863	5.953	4.437	3.093
TOTAL	4.206	6.407	10.251	10.113	9.145

*y compris 1.025 T de conserves par mer. Les chiffres en produits frais étant ramenés à : 3.412 et 9.088 Tonnes -

Alors qu'en 1975-76 les transports maritimes dominaient assez largement les transports aériens, la situation inverse amorcée en 76-77 se confirme et s'accroît en 77-78 dont les réalisations mensuelles sont les suivantes :

Tableau 15

Mois \ Transport	NOV	DEC	IAN	FIV	MARS	AVRIL	MAY	TOTAL
A I R	126	735	933	1099	1447	1296	422	6052
M E R	5	201	357	1706	721	121	82	3093
TOTAL	125	936	1290	2805	2168	1417	504	9145

Tableau 16 - Calendrier mensuel des réalisations par moyen de transport et groupe d'exportateurs.

Exportateur		Mois							TOTAL
		NOV	DEC	JAN	FEV	MARS	AVRIL	MAI	
B U D	AIR	107	419	428	388	748	714	175	2979
	MER	5	201	757	1205	721	121	82	3092
ASEPAS	AIR	13	316	505	711	699	582	247	3073
	MER	0	0	0	1	0	0		1
TOTAL		125	936	1690	2305	2168	1417	504	9145

II-I - TRANSPORTS AERIENS

Pour cette catégorie la campagne 77-78 aura été marquée par plusieurs faits saillants :

- Tout d'abord l'augmentation des tarifs, qui sont passés de 125 à 135 CFA le kg pour les compagnies du pool ATAF et de 135 à 145 pour celles appartenant à l'I.A.T.A.
- Et surtout la carence des Compagnies desservant la France pendant les mois de Mars et Avril. L'insuffisance ou le retard des vols par rapport aux besoins ayant entraîné des pertes très importantes, d'une part, par la détérioration de la qualité et d'autre part, par la destruction de la marchandise elle même.

D'autre part, AIR AFRIQUE, en proposant à la seule Sté BUD SENEGAL, des conditions spéciales de tarif dégressif suivant les quantités transportées, a créé une situation ambiguë tendant à pénaliser les productions des maraichers traditionnels.

.../

Pour revenir aux pertes subies par les exportateurs à la suite de l'insuffisance et des retards importants des vols, il faut préciser que les conditions de traitement des marchandises à l'aéroport de Yoff sont pour le moins précaires, les installations adéquates nécessaires étant inexistantes.

Aussi lorsqu'un vol est programmé et prévu pour un départ à 5 heures du matin et comme il a été trop souvent constaté, son horaire est retardé à 15 à 16 heures. La marchandise peut rester au soleil sur l'aire de départ pendant toute cette période d'attente.

Il est bien évident que dans ces conditions, la qualité pour un produit aussi fragile que le haricot vert, subit une détérioration considérable. La répercussion sur les prix de vente à Kungis, se traduit par une différence de 2 à 4 francs par kg traité.

Le problème s'est aggravé par suite de la suppression des vols qui a entraîné au départ même de Dakar des pertes de marchandise, estimées par les exportateurs du groupe ASEFAS à un tonnage de 477 Tonnes pour la période comprise entre le 18 Mars et le 26 Avril. Financièrement le déficit correspondant a été évalué à 119.250.000 Frs CFA affectant aussi bien les producteurs que les commerçants.

Pour sa part la Sté BUD SENEGAL a estimé ses pertes à plus de 1.000 T

Il a fallu l'intervention sévère du gouvernement sénégalais pour rétablir une situation correcte avec un programme d'enlèvement adapté aux besoins.

11-2 - TRANSPORTS MARITIMES

Il s'agit d'une utilisation spécifique à BUD SENEGAL, qui seule dispose des produits en quantité et nature susceptibles d'être transportés par ce moyen

Les difficultés antérieures liées au manque de relations régulières Sénégal-Europe se maintiennent.

Les seules possibilités qui restent toujours un palliatif, sont représentées par l'utilisation partielle de navires assurant la desserte d'Abidjan. Mais ce système présente de nombreux inconvénients, incertitude quant aux tonnages disponibles et aux dates de départ, destinations non adaptées aux produits, tarifs excessivement élevés.

Cependant la situation pourrait peut être s'améliorer dans un proche avenir par l'utilisation de containers frigorifiques. Les liaisons apparaissent plus fréquentes, mais les prix proposés semblent encore d'un niveau supérieur à ceux capables d'être supportés par les produits dans le cadre de la compétitivité internationale.

Des études approfondies doivent être engagées dans ce sens pour assurer l'écoulement d'un certain nombre de productions susceptibles d'améliorer le développement de l'horticulture au Sénégal et pour lesquelles l'utilisation de la voie maritime s'avère le seul moyen d'évacuation économiquement valable.

III - PRIX

Les cours de vente en Europe par rapport à la campagne précédente ont en général assez peu évolué. Pour les produits du Sénégal présentés sur ces marchés, il faut cependant remarquer que pendant les mois de Février - Mars et Avril, les cotations obtenues ont été trop souvent inférieures à celles obtenues par les pays concurrents et plus particulièrement le Kenya en ce qui concerne les haricots verts dont la différence s'est située autour de 2 et 3 F.F au kg et le Maroc en ce qui concerne les poivrons avec 1 et 2 F.F. de mieux.

.../

Pour les melons les mercuriales ne sont pas régulièrement publiées. Les quelques chiffres recueillis peuvent ne pas représenter la physionomie réelle des transactions.

Tableau 17

Moyennes des cours de vente sur le marché de Rungis - Prix en FF au kg

Mois Produits	NOV. DEC.	JAN	FEV	MARS	AVRIL	MAI	
							Senegal
<u>Haricots verts</u>							
<u>Sénégal</u>							
Très fins	13	10,50	8,65	10,4	12,5	9	12
Fins	10	8,25	7,15	8,3	9,5	8	10
<u>Tomates</u>							
<u>Maroc</u>							
Cal. 1-3	4,70	4,62	4,77	4,06	6,67	6,00	
<u>Poivrons</u>							
<u>Sénégal</u>		4,5		5,75	5,50		
Maroc autres	4,60	4,57	6,07	7,02	7,02		
<u>Piments</u>							
Maroc	6,50	9,75		10			
<u>Aubergines</u>							
Guadeloupe	3,60	5,25	6,35	4,75	4,67	4,80	
<u>Melons</u>							
Sénégal		4 à 7	6	5,7			

Chiffres obtenus à partir des informations relevées dans :

- "Marchés Européens des fruits et Légumes, Bulletin des Nouvelles du Marché".

L'analyse de ces chiffres indique clairement :

- Que la qualité d'ensemble des productions du Sénégal est trop éloignée de celle présentée par les concurrents ;
- Que certaines espèces sont incapables de supporter les frais de voyage par avion.

La qualité doit donc être sérieusement améliorée par une plus grande attention des exportateurs dans les soins de sélection, lors des opérations de conditionnement

De plus des aménagements sérieux sont indispensables au niveau des opérations de mise en F.O.B., Entrepôts frigorifiques d'attente, abris ventilés, respect des horaires par les Compagnies de transport, meilleure exécution et rapidité dans les opérations de manutention et de stevedoring etc ... afin de conserver aux marchandises leurs caractères de fraîcheur initiale, condition absolue de leur bonne commercialisation.

Quant aux espèces incapables de voyager par avion, les mercuriales en établissent une liste bien définie : Tomates - Poivrons et Aubergines dont les cours de vente à Rungis ne sont pas supérieurs à 7 Francs sauf exceptions rares, ne peuvent, qu' en de rares cas, assurer une rentabilité en utilisant ce moyen de transport.

IV - CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Pour l'économie du Sénégal, cette campagne restera sans doute décevante.

Réalisations trop éloignées des prévisions

Production insuffisante quantitativement et qualitativement, et insuffisamment diversifiée.

Moyens de transports encore inadaptés

Carence des moyens de traitement avant l'embarquement

Prix obtenus en dessous de la moyenne générale.

.../

Si le Sénégal veut atteindre ses objectifs de développement de ses exportations de produits maraichers, il aura de sérieux efforts à accomplir, dans tous les différents domaines et secteurs d'activité.

Tout d'abord la production. Il semble illusoire de procéder à une extension des superficies mises en cultures, si parallèlement la notion de productivité n'est pas maintenue.

Cette notion de productivité concernant aussi bien le caractère quantitatif que le caractère qualitatif.

La compétition internationale actuelle ne permet malheureusement à ce sujet aucune transgression.

La diversification des espèces cultivées doit être élargie dans tous les secteurs de production.

En ce qui concerne l'organisation prévisionnelle, une plus grande précision dans les chiffres proposés en début de campagne. Aucune organisation sérieuse ne pouvant être envisagée avec une marge d'erreur supérieure à 20 %.

Au point de vue exploitation commerciale, les mêmes moyens doivent être mis à la disposition de tous les secteurs de production quelle que soit leur origine. Ceci concernant plus spécialement les transports aériens ou maritimes. C'est par leur utilisation commune que les objectifs prévus pourront être atteints. Cette utilisation commune comprenant une unification des tarifs de base, et des conditions d'aménagement égales pour tous les chargeurs.

Dans un but de sauvegarde de la qualité des marchandises, installation des moyens de traitement adéquats avant leur embarquement : port maritime et aéroport.

Accélération des procédures officielles des différents services :
douanes, contrôles phytosanitaires, conditionnement.

Création d'un service de contrôle sérieux et efficace avant l'embarquement afin de corriger les erreurs involontaires ou non.

Telles sont quelques unes des solutions les plus urgentes, qu'il apparait nécessaire d'appliquer pour atteindre les objectifs fixés au Ve Plan Quadriennal de développement économique social du Sénégal.