

Le commerce du bétail sahélien

Une filière archaïque ou la garantie d'un avenir prometteur ?

Au cours des cinquante dernières années, le contexte dans lequel les animaux sont produits et mis sur le marché en Afrique de l'Ouest a subi de profondes mutations. Longtemps confiné aux zones typiquement pastorales dans les pays du Sahel, l'élevage s'est développé jusque dans les pays du Sud, notamment dans les zones cotonnières qui abritent dorénavant une part importante du cheptel bovin.

Un commerce ancien. Les sociétés pastorales ouest-africaines n'ont jamais été en mesure de vivre de façon autarcique. La mise en marché des produits de leur élevage constitue l'une des clefs de voûte du fonctionnement durable de leurs systèmes de vie. Historiquement, même si les expéditions de bétail sahélien vers le Maghreb ont eu une certaine importance, notamment avec le commerce transsaharien de camelins, le commerce du bétail orienté vers les pays côtiers a constitué très tôt un axe principal. Le commerce du bétail sahélien en direction de la Côte relève ainsi d'une pratique ancienne et profondément ancrée dans la complémentarité naturelle

des échanges entre les zones semi-arides du nord et les régions agricoles du sud. À l'échelle du Sahel, l'anthropologue Pierre Bonte (1969) souligne le caractère aventureux de ce commerce au début du XX^e siècle. Sur l'axe Mali – Nigeria, les caravanes étaient armées pour éviter les rezzous et les vols de bétail. Depuis les indépendances, les grands circuits se sont sécurisés, renforcés et adaptés. Les marchés se sont organisés sous l'influence de l'administration coloniale qui s'est intéressé aux infrastructures, aux systèmes de mercuriales et aux pistes à bétail (Boutrais, 2001). Des intermédiaires courtiers ont garanti les opérations et ont facilité les opérations de vente et d'achat (Bonte, 1969). Aujourd'hui, du fait de son ancienneté, la mobilité commerciale du bétail implique une multitude d'acteurs fonctionnant souvent en réseaux et opérant toujours sur de longues distances, suivant des axes généralement orientés du nord vers le sud avec, dans certains cas (Bénin-Nigeria, par exemple), des bretelles est-ouest (voir la carte). Aujourd'hui, au niveau mondial, l'ouverture des marchés impose aux opérateurs

de la filière bétail de nouvelles exigences de productivité et de compétitivité. Dans le même temps, les aléas politiques et les crises profondes en Côte d'Ivoire, au Mali, au nord du Nigeria, impactent à la fois les zones de production et les marchés terminaux. Facteurs déterminants, la croissance démographique et l'expansion urbaine en Afrique de l'Ouest se traduisent par une augmentation de la demande en viande carnée qui pose la question cruciale d'un approvisionnement à bas coûts pour des consommateurs à faible pouvoir d'achat.

Un commerce d'animaux vivants sur de longues distances. L'élevage a un poids considérable dans l'économie des pays sahéliens. Il représente 10 à 15 % de leur PIB, à l'exception du Sénégal (tableau 1). L'élevage des ruminants y est largement dominant et les effectifs bovins importants. Sur la base d'un taux d'exploitation de l'ordre de 10 à 12 %, l'offre annuelle en bovins (nombre d'animaux vendus pour l'abattage dans le pays ou à l'export) est estimée entre 900 000 et 1 million de têtes pour le Burkina Faso, le Mali et le Niger, 800 000 pour le

Tableau : Données sur l'importance du bétail dans les pays pastoraux

	% Élevage dans PIB total*	Effectifs bovins (en millions de têtes)**	Exportations bovins vers les pays côtiers (en millions de têtes)**
Burkina Faso	15 à 18 %	9.8	150 à 200
Mali	15 %	9.2	200 à 250
Mauritanie	12 à 15 %	1.8	100 à 150
Niger	11 %	9.8	200 à 250
Sénégal	4 %	3.3	-
Tchad	15 %	8	500 à 600

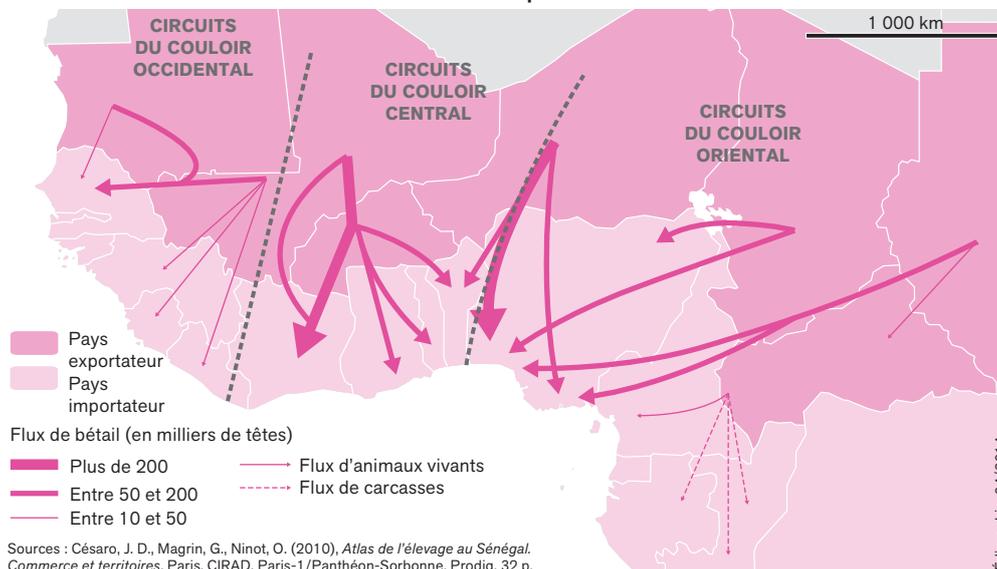
* d'après FMI, 2012 ;

** d'après statistiques nationales (2013) ;

*** d'après statistiques nationales et enquêtes PPZS (2013)

Des pays sahéliens exportateurs aux pays littoraux importateurs

Volumes et circuits de commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest et centrale en 2010



Tchad, 350 000 pour le Sénégal et 200 000 pour la Mauritanie. Tous ces pays, à l'exception du Sénégal dont le ratio entre populations bovine et humaine est faible par rapport aux autres pays sahéliens, couvrent largement leur demande intérieure. Ils exportent 20 à 25 % de leur production vers les pays côtiers, voire plus de la moitié pour la Mauritanie et le Tchad (Voir tableau ci-dessous). Le commerce transfrontalier de bovins pèse donc très lourd dans la balance commerciale des pays sahéliens. Il représente souvent la deuxième ou la troisième exportation en valeur. C'est d'autant plus vrai que ce sont généralement les animaux les mieux charpentés qui sont exportés (taurillons et bœufs). Les vaches de réforme, vieilles et maigres, sont destinées uniquement au marché intérieur. Ces exportations répondent exclusivement à la demande des pays côtiers, dont le Sénégal et la Côte d'Ivoire. Mais le Nigeria est le principal importateur. À l'échelle

régionale, le Nigeria agit comme une véritable pompe qui structure les circuits et l'organisation des marchés ouest-africains (voir cartes p. X). Ces marchés côtiers sont porteurs et permettent de maintenir relativement haut les prix à la base. En clair, la captation de ces marchés par les pays sahéliens est vitale pour leur filière. En cas de perte ou de dégradation des conditions commerciales, l'ensemble des prix des bovins diminuerait sur les marchés pastoraux et les pays enclavés se retrouveraient avec une surproduction de bétail. Le commerce transfrontalier s'effectue sur de longues distances allant de plusieurs centaines à plus de 1 000 km. Il peut se faire exclusivement à pied, des éleveurs pastoraux se déplaçant jusqu'aux abattoirs des capitales côtières. Depuis une vingtaine d'années, le transport en camion s'est développé. Il est lié au transport du coton ou au commerce des produits importés des aires littorales vers les villes sahéliennes. En effet, il

n'y a pas de camions dédiés au transport des bovins. Pour ne pas redescendre à vide vers les pays côtiers, les camions chargent des bovins au niveau des marchés terminaux équipés en quai d'embarquement et desservis par un réseau routier. C'est le cas de Dahra au Sénégal, de Fatoma et Ségou au Mali, et de Fada-Ngourma au Burkina Faso. Le convoiement à pied confère souvent à la filière commerciale du bétail son image archaïque. Il est pourtant particulièrement adapté au rassemblement des lots d'animaux et au contournement des crises conjoncturelles au Nord-Mali, au Nord-Nigeria, et aux barrages en Côte d'Ivoire jusqu'à aujourd'hui. Il est aussi un facteur majeur de la compétitivité de la filière. Même combiné à un convoiement en camion, le coefficient multiplicatif du prix entre le producteur et le consommateur est de l'ordre de 2, alors qu'il varie entre 5 et 8 en Europe (Corniaux, 2012).

Cette faculté à maintenir des prix relativement faibles tout au long de la filière pour satisfaire un consommateur au pouvoir d'achat limité est fondamentale. Elle permet de remettre en perspective le jugement inapproprié d'un commerce qui serait sclérosé par une pléthore d'intermédiaires inutiles, voire nuisibles ou « véreux ». Certes, ils sont très nombreux à intervenir dans la filière et leur organisation ou leur rôle est sans doute à améliorer. Pourtant, la place des intermédiaires se justifie et les marges sont souvent très faibles, contraintes par le prix final au consommateur qui ne doit pas dépasser 2 000 à 2 500 francs CFA le kilo de viande bovine. Pour les commerçants exportateurs, la marge plus élevée des convoys se justifie par les risques pris en l'absence de toute assurance. Au final, c'est bien en termes de lutte contre la pauvreté rurale et en capacités de redistribution équitable des richesses qu'il faut appréhender le commerce du bétail sahélien.

Un avenir en question. À l'horizon 2030, la population ouest-africaine comptera près de 500 millions d'habitants, soit une augmentation de 34 % en vingt ans (OCDE, 2008). Sur la base d'une consommation de viande *per capita* globalement faible mais stable, les pays sahéliens sont-ils en mesure de répondre à cette demande ? Deux voies existent pour augmenter la quantité de viande produite au Sahel : soit on augmente le nombre d'animaux mis sur le marché, soit on augmente le poids des animaux. Les solutions pour y parvenir sont multiples, sur les plans technique, organisationnel et politique. Il faudrait néanmoins garder à l'esprit que l'augmentation du nombre de têtes induit des réflexions sérieuses sur le foncier et sur la mobilité des troupeaux. En ce qui concerne l'augmentation

du poids des animaux, à l'instar des *feed-lots* américains, la voie de l'embouche bovine (engraissement à l'auge) est souvent évoquée¹. Elle correspond à une image plus moderne et plus intensive de la filière. Mais, si elle est techniquement maîtrisée, elle se heurte à la disponibilité restreinte en aliments concentrés et, dès lors, au choix politique à faire dans les filières à privilégier (bovins, poulets, moutons, vaches laitières, aliment de sauvegarde en fin de saison sèche).

Par ailleurs, le potentiel de développement de production de la viande bovine se situe sans doute désormais davantage au sud des pays sahéliens qu'au nord. L'évolution récente des effectifs en zone agropastorale prouve que c'est la hausse de leur cheptel bovin qui couvre la hausse actuelle de la demande régionale. Enfin, il faudrait garder à l'esprit que la production bovine reste assujettie aux crises fréquentes et récurrentes au Sahel. Les sécheresses des années 1970 et 1980 y avaient profondément et durablement frappé les cheptels et le commerce du bétail (OCDE, 2008).

L'offre en viande sahélienne s'inscrit dans un marché de masse peu élastique. Elle s'adresse à l'ensemble des consommateurs et la moindre hausse du prix se traduirait immédiatement par une baisse sensible des ventes. Sur les marchés terminaux, les consommateurs trouvent en effet du poisson ou du poulet, généralement importé à bas coûts. Par ailleurs, la concurrence sud-américaine se fait de plus en plus vive dans les capitales portuaires des pays côtiers. Ainsi, la Côte d'Ivoire couvrirait déjà un tiers de ses besoins en viande bovine par l'importation extra-africaine. Il s'agit notamment de bas morceaux transportés congelés, souvent gras et de piètre qualité. Certes, les acteurs de la filière ont démontré par le passé leurs capacités à s'adapter et à réduire leurs marges. Mais la filière a

surtout besoin d'une prise de conscience généralisée des emplois ruraux et des revenus mis en jeu. Elle devrait donc être considérée comme une priorité dans les politiques locales, nationales et régionales. La décision des pays de la CEDEAO prise fin 2012 d'inscrire la viande bovine dans la cinquième et dernière bande du Tarif extérieur commun (taxe douanière de 35 %, produits à protéger) va dans ce bon sens.

Christian Corniaux²

1. Dans ce cas, en phase de finition (environ trois mois avant abattage), ce n'est plus l'animal qui se déplace sur les parcours pour aller chercher son alimentation, mais c'est sa ration qui « se déplace » comme dans les systèmes de *feed-lots* américains.

2. Christian Corniaux est chercheur au CIRAD, basé au pôle « Pastoralisme et zones sèches » à Dakar. Il travaille sur les filières des produits animaux en Afrique de l'Ouest et plus particulièrement sur le commerce du bétail avec les ONG AFL et ARED. Ce texte s'inspire de l'article paru dans la revue *Nomadic People*, cité dans la bibliographie (Corniaux *et al.*, 2012).

Bibliographie

Bonte, P. (1969), « L'élevage et le commerce du bétail dans l'Ader Douthi-Majya », *Études nigériennes* n° 23, IFAN, Niger – CNRS, Paris.

Boutrais, J. (2001), « Du pasteur au boucher : le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et du Centre », *Autrepart*, n° 19, p. 49-70.

Corniaux, C., Thebaud, B., Gautier, D. (2012), « La mobilité commerciale du bétail entre le Sahel et les pays côtiers : l'avenir du convoi à pied », *Nomadic People*, vol. XVI, n° 2, p. 6-25.

Guibert, B., Banzhaf, M., Soule, B.G., Balami, D.H., Ide, G. (2009), « Étude régionale sur les contextes de la commercialisation du bétail : accès aux marchés et défis d'amélioration des conditions de vie des communautés pastorales », rapport final, Paris, IRAM.