

# Problème de la commercialisation du bétail en Afrique \*

par M. LACROUTS

## SOMMAIRE

Dans cette communication sont traités les divers aspects concernant le commerce du gros bétail dans l'Afrique de l'Ouest, dont la zone de production est la zone Sahélienne et les centres consommateurs les pays le long de l'océan Atlantique (du Sénégal à la République Centrafricaine). La relation entre les régions productrices et les grandes villes dans les régions du Cameroun et de Madagascar est aussi mentionnée.

Le plus grand nombre des animaux en Afrique Centrale tropicale est élevé dans les zones les plus septentrionales, c'est-à-dire dans des régions qui seraient totalement désertées par l'homme sans cette activité pastorale.

Dans le tableau N° 1 les effectifs du bétail sont donnés pour les différents pays de production en relation avec la densité de la population. On constate la plus faible densité bovine dans les pays de niveau de vie le plus élevé (Côte-d'Ivoire et Ghana).

Quant aux modalités du commerce, la situation existante est que le problème des transports des animaux vers les centres de consommation domine souvent l'économie des systèmes.

Les tableaux N°s 4 et 5 donnent une indication des frais de commercialisation par les deux moyens principaux de transport : acheminement à pieds et transport par camion, entre lesquels presque aucune différence n'existe pour le prix du bétail rendu dans la zone de consommation.

L'intérêt du transport moderne consiste dans l'économie de substance noble, ce qui est très important, mais cela ne permet pas de payer mieux le producteur ou d'abaisser le prix de la viande chez le consommateur. Pour l'avenir, le développement de la production de viande doit avoir une priorité absolue. Pour cela de grands problèmes doivent être résolus, dont les plus importants sont : la technique d'élevage, l'amélioration de qualité du bétail et des moyens de transport, l'amélioration des modalités commerciales combinée avec une organisation rationnelle des circuits de vente de la viande, accompagnée des facilités nécessaires de paiement du bétail sur les marchés des centres de consommation.

Le commerce du bétail en Afrique a pour objet, comme partout ailleurs, la prospection des zones de production, l'acheminement des animaux et

leur vente dans les centres consommateurs, mais le caractère particulier et l'originalité de ces opérations, sur le continent africain, sont liés au contexte géographique et humain du milieu dans lequel elles se déroulent.

\* Communication au 2<sup>e</sup> séminaire international sur l'étude des zones de pâturages naturels 17-22 avril 1967. Repris de la publication 524 de l' « ITC-UNESCO centre for integrated surveys ». Delft Netherlands.

Nous décrirons donc rapidement les conditions de la production afin d'appréhender et de

comprendre mieux les modalités exactes de ce commerce. En effet, à l'occasion des nombreuses missions que nous avons effectuées, nous avons pu nous rendre compte combien d'idées absolument aberrantes étaient propagées, soit par des techniciens ou économistes, connaissant mal ces régions, soit même par les autorités responsables de ces pays. Ces confusions sont parfois lourdes de conséquences, car elles conduisent à proposer des solutions sans efficacité, souvent dangereuses et toujours mal adaptées aux problèmes à résoudre.

Nous traiterons ici du commerce du gros bétail dans l'Afrique de l'Ouest, entre d'une part la zone sahélienne groupant le Nord Sénégal, la Mauritanie, le Mali, la Haute Volta, le Niger et le Tchad, et, d'autre part, les pays consommateurs comprenant le Sud Sénégal, le Libéria, la Côte-d'Ivoire, le Ghana, le Nigeria, la République Centrafricaine. Cette analyse s'applique également à la commercialisation entre le Nord et le Sud du Cameroun, ainsi qu'à Madagascar, entre les régions productrices et les grandes villes.

## I. — LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DE LA PRODUCTION

Dans les régions de grand élevage, *celui-ci est partout de type extensif*, les animaux sont des zébus appartenant à des *pasteurs transhumants* : Maures, Peuhls, et Bororos ou arabes. A Madagascar, quoique les éleveurs soient presque tous sédentarisés, les troupeaux sont également soumis à des déplacements d'amplitudes plus faibles. *Les transhumances sont une remarquable adaptation à un milieu difficile*, elles permettent de réaliser un équilibre, souvent instable, entre la satisfaction de besoins en eau et en pâturages. *Leur maintien est indispensable à la survie et au développement du troupeau bovin dans le Sahel.*

Cet élevage est particulièrement important sur le plan humain, puisqu'il est souvent l'unique ressource des populations occupant ces zones les plus septentrionales de l'Afrique tropicale. Sans cette activité et ce mode de vie imposés par la conduite du cheptel, toute cette région serait désertée par l'homme. Economiquement, l'activité pastorale joue un rôle essentiel puisque sa production est vitale pour approvisionner en

viande les nombreuses populations des pays côtiers.

Un autre aspect de cet élevage, influençant directement l'économie du système, c'est la *petite taille de l'unité de production*, contrairement à ce que laisse supposer le terme classique d'élevage extensif, qui lui est appliqué, on rencontre fort peu de « grands propriétaires ». Le Peuhl, le Maure, le chef Touareg, aux milliers d'animaux, doivent aujourd'hui être classés dans les personnages de légende, même s'ils existent, ils ne sont plus représentatifs. La grande majorité des pasteurs ne possède guère plus de 40 à 80 têtes de bovins. Compte tenu de l'évolution des besoins, du renchérissement des produits essentiels, ces *éleveurs sont de plus en plus obligés de vendre jeunes leurs animaux mâles*. Appliquée à des races fort peu précoces, cette politique aboutit à la commercialisation et souvent à l'abattage d'animaux n'ayant pas atteint leur plein développement.

### Evaluation de la production.

La production d'un troupeau est fonction de l'effectif (le capital) et de sa productivité (taux d'exploitation), enfin son développement dépendra de l'évolution respective de ces deux termes.

Nous présentons dans le tableau N° 1 une évaluation de l'importance du cheptel bovin en 1966, dans les différents pays envisagés. Nous distinguons les deux grands types d'animaux : les zébus de la zone sahélienne, et les taurins trypanotolérants des régions soudano-guineennes. De même, on peut classer les pays en deux groupes avec d'une part les pays excédentaires en viande bovine (appartenant à la zone sahélienne) et d'autre part les pays déficitaires.

Au total, l'Afrique de l'Ouest possède un cheptel bovin de 33 millions de têtes dont la répartition est très inégale. La densité d'animaux par rapport à la population varie de façon énorme entre les extrêmes de 6 et de 250 têtes de bovins par cent habitants. Ces inégalités expliqueront un volume d'échange de produits de l'élevage très important et proportionnellement peut-être supérieur à celui observé dans les zones économiques plus développées.

Les pays excédentaires, exportateurs nets, groupent 17.300.000 têtes pour 15.850.000 habitants, soit une densité moyenne de l'ordre de 1,10 tête par habitant. L'autre groupe de pays

TABLEAU N° 1

*Evaluation du Cheptel bovin (1) dans différents pays de l'Afrique de l'Ouest et à Madagascar*

Pays	Cheptel Zébus	Cheptel Taurins	Total	Nbre d'habitants	Nbre de bovins p. 100 habitants
Mauritanie*	2.000.000	—	2.000.000	800.000	250
Sénégal	1.500.000	700	2.200.000	3.300.000	67
Mali*	3.800.000	500	4.300.000	4.300.000	100
Haute Volta*	1.500.000	500	2.000.000	4.550.000	44
Niger*	4.000.000	—	4.000.000	3.300.000	121
Tchad*	5.000.000	—	5.000.000	2.900.000	172
Côte d'Ivoire	—	350.000	350.000	4.000.000	9
Ghana	—	500.000	500.000	7.800.000	6
Togo	—	180.000	180.000	1.500.000	12
Dahomey	—	400.000	400.000	2.300.000	17
Nigéria	7.000.000	1.000.000	8.000.000	45.000.000	18
Cameroun	1.800.000	300.000	2.100.000	3.700.000	57
R. C. A.	440.000	10.000	450.000	1.400.000	32
Gambie	—	220.000	220.000	350.000	63
Guinée	—	1.500.000	1.500.000	3.300.000	36
Total Afrique Ouest	27.040.000	6.160.000	33.200.000	88.500.000	37
Madagascar	10.500.000	—	10.500.000	5.800.000	181

\* Pays excédentaires, exportateurs nets de bétail et de viande.  
(1) Données valables pour 1965-1966.

possède un cheptel respectable de 15.900.000 têtes, mais dont la densité par rapport à une population de 71.200.000 habitants est 5 fois moins importante (22 têtes pour 100 habitants). Enfin, ce sont les pays où le niveau de vie est le plus élevé qui ont la plus faible densité bovine (Côte-d'Ivoire et Ghana).

#### Détermination des taux de production et d'exploitation.

Ce problème est très complexe, car le manque de données suffisantes sur la production et l'évolution du cheptel, oblige à l'aborder par le biais de la structure du troupeau. C'est ce que nous avons tenté dans différentes études. Grâce à des compositions de troupeaux observées et à l'utilisation des divers facteurs essentiels (fécondité, précocité, mortalité naturelle aux différents âges), fournis par les recherches zootechniques et vérifiés par interrogatoires, nous essayons de construire des structures par âge, valables pour des zones homogènes, et ensuite d'en déduire des taux plausibles de production, d'exploitation et d'évolution.

Bien que cette méthode soit précise dans sa conception, les résultats obtenus ne doivent être considérés que comme des ordres de grandeur, car les rares données statistiques disponibles sont souvent sujettes à caution et, par ailleurs, les facteurs essentiels qui régissent la dynamique du troupeau sont parfois difficiles à cerner avec précision et peuvent en outre varier assez considérablement dans le temps.

Dans le tableau n° 2, nous présentons quelques exemples de taux de production et d'exploitation extraits d'études récentes.

Les données obtenues à partir des effectifs et des taux de production sont complétées par les enquêtes menées sur la commercialisation et la consommation. On arrive ainsi à donner par zone, pays ou région, des tableaux ressources — emplois, dont nous présentons ici un exemple relatif à l'ensemble du troupeau malien (tableau N° 3). Ces productions et utilisations sont obtenues en nombre d'animaux, on peut facilement, grâce à l'utilisation de poids moyen, par catégorie, obtenir des données en tonnes de viande carcasse. On peut également convertir l'ensem-

TABLEAU N° 2

Exemples de taux de production et d'exploitation dans différents pays africains et malgaches

Unités : pourcentage par rapport à l'effectif total.

Types d'animaux	Cameroun		Mali		Madagascar (moyenne nationale)
	Région de Adamaoua	Région Nord	Troupeau Zébus	Troupeau Taurins	
Vaches de réforme.....	3	4	4,2	4,5	3,1
Vaches stériles.....	2,2		0,8	0,9	1
Mâles adultes.....	5,1	1	4,1	2,9	5
Taurillons.....	1,2	6,4	2,9	4,7	
Taux d'exploitation total.	11,5	11,4	12	13	9,1
Génisses capitalisées....	—	1,8	3	3,7	1
Taux de production total.	11,5	13,2	15	16,7	10,1

TABLEAU N° 3

Bilan — Ressources — Emplois de la production au Mali en 1964-1965

Unités : tête de bétail  
tonne de carcasse.

Catégorie d'animaux	Ressources				Total Ressources et Emplois		Emplois			
	Production (1) nationale		Importations				Consommation intérieure		Exportation	
	Nombre de têtes	Ton-nage	Nombre de têtes	Ton-nage	Nombre de têtes	Ton-nage	Nombre de têtes	Ton-nage	Nombre de têtes	Ton-nage
Mâles adultes.....	170 000	28.000	15.000	2.550	185.000	30.550	39.000	6.330	146.000	24.220
Vaches stériles.....	35.000	4.700	—	—	35.000	4.700	20.000	2.600	15 000	2 100
Vaches hors d'âge.	182.000	17 700	—	—	182.000	17.700	182 000	17.700	—	—
Taurillons.....	134.000	8 900	10.000	700	144.000	9.600	134 000	8.900	10.000	700
Total des Ressources	521.000	59 300	25.000	3.250	546.000	62 550	375 000	35.530	171.000	27.020

(1) A partir d'un cheptel total de 3.780 000 Zébus et 520.000 Taurins.

ble en valeur (niveau producteur, valeur intermédiaire et valeur finale).

Malgré ses imprécisions ce tableau permet, à notre avis, de tirer trois conclusions essentielles :

1) Contrairement à ce que l'on a affirmé trop longtemps, *le cheptel africain est exploité*, il l'est même souvent de façon excessive, surtout en ce qui concerne les jeunes animaux. Le taux d'exploitation est faible, de l'ordre de 10 à 12 p. 100

des effectifs et la part commercialisée l'est encore plus, car l'autoconsommation et l'approvisionnement des petits marchés ne provoquent aucun phénomène commercial notable. L'observateur non averti, voyant un cheptel numériquement important, ignorant sa faible productivité et ne relevant, à première vue, qu'une commercialisation faible, peut conclure hâtivement à la thésaurisation et à la non-exploitation du troupeau.

2) La conversion des données numériques en données pondérales permet de constater que la production de viande est encore plus faible que ce que les taux d'exploitation laissent supposer. Cela tient à la faiblesse des poids moyens enregistrés, particulièrement pour les jeunes animaux et les vaches hors d'âge. *Nous estimons que la productivité de l'élevage africain, exprimée en poids de viande carcasse produite annuellement par tête entretenue dans le troupeau est de l'ordre de 15 kg pour l'élevage du zébu et de 10 kg pour l'élevage taurin, contre 60 à 80 kg pour les élevages bovins européens ou américains.*

Les principaux facteurs responsables de cette faible productivité sont un médiocre taux de fécondité (60 à 66 p. 100), une mortalité extrêmement élevée chez les animaux de moins de un an (30 à 40 p. 100 des naissances) et enfin le manque de précocité des races locales (il faut cinq ans pour « finir » un animal de boucherie).

3) Les animaux à vocation bouchère, issus des élevages africains, servent soit à l'autoconsommation des populations rurales, soit à l'alimentation du circuit intérieur (ravitaillement des petits centres et des grandes villes), soit aux exportations, qu'elles se fassent sous forme de bétail ou de viande.

En prenant l'exemple du Mali, on peut indiquer que les ressources totales se partagent de la façon suivante :

- part autoconsommée :  
28.270 tonnes, soit 45 p. 100 de la production
- part commercialisée sur le marché local :  
7.260 tonnes, soit 12 p. 100 de la production
- part exportée :  
27.020 tonnes, soit 43 p. 100 de la production.

Si l'autoconsommation est encore importante, constatons qu'elle est déjà inférieure à la moitié du disponible total.

Il y a seulement vingt ans l'autoconsommation devait absorber 75 p. 100 de la production, aujourd'hui le commerce porte sur 55 p. 100 des animaux utilisables et cette part augmente régulièrement. Nous estimons qu'en 1975 le circuit commercial intéressera 62 p. 100 de la production totale du pays.

## II. — LES MODALITÉS DU COMMERCE DE BÉTAIL

### 1. Les achats.

Les commerçants travaillant sur les grands circuits de bétail sont en général de gros marchands exportateurs, assez peu nombreux, mais utilisant tous plusieurs employés.

Ce commerce est également exercé par des gens dont l'activité se limite à l'approvisionnement de centres locaux et d'autres qui se spécialisent dans des circuits limités d'un point de rassemblement à un marché de consommation.

Le véritable marchand exportateur se déplace rarement lui-même pour effectuer les achats, il charge ses employés de le faire en leur fournissant les fonds nécessaires. Cet acheteur engagera le personnel pour grouper et convoier les animaux, il sera responsable jusqu'au stade terminal de la bonne marche des opérations.

Les achats peuvent s'effectuer sur des marchés réguliers mais aussi, très fréquemment, par une longue prospection dans les campements. Les éleveurs préfèrent souvent cette solution, car ils se trouvent alors en position de force face à l'acheteur. Nous avons pu constater, au cours de nos missions, qu'à de rares exceptions près les paiements aux éleveurs étaient *faits au comptant*.

Compte tenu de la dispersion des élevages dans toutes ces régions, la durée des achats peut être très longue, il faut parfois plus de deux mois pour rassembler cinquante têtes de bétail.

### 2. Les transports.

*L'acheminement à pieds.* Une grande partie des déplacements d'animaux est encore effectuée à pieds, parfois sur de très grandes distances.

Les troupeaux sont composés de 20 à 100 têtes de bovins selon les circuits étudiés et parcourent des étapes journalières de l'ordre de 25 à 30 km. Les itinéraires suivis sont très précis, immuables et bien connus des convoyeurs. Ils sont choisis en fonction des facilités d'abreuvement et de pâturage et évitent dans la mesure du possible les grandes zones de cultures. Les éléments des coûts de ce mode de déplacements comprennent les taxes diverses prélevées par les autorités, le salaire des bergers (souvent forfaitaire), auquel il convient d'ajouter une prime pour leur nourriture et souvent le prix de leur voyage de retour.

Des dépenses supplémentaires peuvent inclure des redevances coutumières pour l'abreuvement du troupeau, le passage de bacs, le transit par certains marchés, ainsi que les indemnités à payer à des agriculteurs en cas de dégâts aux cultures.

Ce mode de transport est souvent accusé de provoquer des pertes numériques et pondérables importantes, durant le parcours (1). Il faut d'abord bien préciser que, pour de nombreux circuits, ces pertes sont minimales et souvent inexistantes, parfois même les animaux prennent du poids durant le trajet (c'est le cas en saison favorable, lorsque l'itinéraire ne sort pas de la zone sahélo-soudanienne). Sur les parcours difficiles (manque de pâturages, zones soudano-guinéennes, et forêts infestées de glossines), les pertes peuvent être conséquentes, mais sur le plan économique elles ne doivent être considérées que comme un des éléments du coût de transport ; elles correspondent, en fait, à l'énergie dépensée par l'animal pour se rendre d'un bout à l'autre de la chaîne de commercialisation. On ne peut les supprimer partiellement qu'en utilisant (lorsque cela est matériellement possible) des moyens de transport dont le coût doit être ajouté aux autres frais commerciaux.

Economiquement, l'opération n'est acceptable que lorsque cette dépense n'est pas supérieure au prix des déplacements à pieds comprenant les pertes numériques et pondérables. En analysant la totalité des charges du circuit traditionnel, il est possible de calculer le coût « du transport à pieds » rapporté à la tonne de bétail vif-kilomètre. Selon les axes considérés le montant des dépenses monétaires est compris entre 2 et 6 F. CFA la tonne, bétail vif/km ; si l'on ajoute la valeur des pertes on peut, dans certains cas défavorables, arriver à des coûts allant jusqu'à 12 ou 14 F. CFA. Par contre, dans nombre de cas l'augmentation est limitée à 1 ou 2 F. CFA la tonne/km.

Ce calcul théorique n'aurait pas grande signification s'il ne trouvait confirmation dans les faits. Or, nous avons pu constater, que partout où cela était possible, les marchands de bestiaux utilisent

(1) On évoque également les pertes de « qualité », c'est parfois exact par rapport à des critères empruntés à la boucherie européenne, mais cela perd souvent toute signification lorsqu'on se place dans le cadre de la boucherie africaine traditionnelle.

les moyens de transports modernes mis à leur disposition lorsque les conditions du milieu sont tellement éprouvantes pour le cheptel que les pertes conduisent à estimer le coût du déplacement à pieds à plus de 12 F. CFA la tonne bétail vif/km, ou lorsque le moyen de transport de substitution est particulièrement bon marché.

Enfin, parmi les avantages du *convoyage à pieds*, il ne faut pas oublier premièrement qu'il s'agit d'un transport « porte à porte », sans frais intermédiaires de chargement, déchargements, etc..., deuxièmement que c'est bien le seul moyen de transport qui « s'équilibre » tout seul en ne nécessitant aucun fret de retour. Ces éléments sont rarement pris en compte lorsqu'on essaye de comparer les qualités et les défauts des différents systèmes.

*Les transports par voie ferrée.* En Afrique de l'Ouest, les trajets ferrés : Ouagadougou-Bobodioulasso-Abidjan, Kano-Lagos, Nkongsamba-Douala, Yaoundé-Douala, et à Madagascar : Tananarive-Tamatave, Antsirabé-Tamatave, Fianarantsoa-Manakara, sont largement utilisés pour le transport du bétail.

Le prix de transport entre la Haute Volta et Abidjan est de l'ordre de 7 F. la tonne de bétail vif/km et l'on peut constater aujourd'hui que la grande majorité des bovins nécessaires à l'approvisionnement de la capitale de la Côte-d'Ivoire, y arrive par cette voie, les autres étant acheminés par camions.

À Madagascar, entre Tananarive et Tamatave, le prix du chemin de fer a été augmenté, portant la tonne bétail vif/km à plus de 11 F. CFA ; cela a provoqué une baisse du trafic pour le bétail. On constate d'ailleurs sur cet axe que les animaux de boucherie, dont la valeur finale dépend de leur embonpoint, sont toujours acheminés par wagons, alors que les taurillons de travail destinés aux paysans, dont le poids importe peu pour fixer leur valeur chez le fermier, sont convoyés à pieds.

Ces exemples montrent bien que les marchands savent parfaitement utiliser au mieux les moyens de transports économiques.

*Les transports par camions.* L'utilisation du camion pour le transport du bétail est onéreuse. En effet, les bovins ne permettent pas d'assurer un chargement à pleine capacité des véhicules classiques. Un camion de cinq tonnes de charge utile ne peut guère transporter que huit gros

bœufs ou dix petits, soit un poids maximum de 2,8 tonnes. Si le tarif routier normal est de l'ordre par exemple de 10 F. CFA la tonne/km, cela correspondrait pour le chargement en bétail à appliquer au moins 18 F. CFA par tonne bétail vif/km.

Même dans le cas de l'emploi d'un matériel routier mieux adapté, semi-remorque de vaste surface, camion châssis long avec remorque, le coût reste très élevé, de l'ordre de 12 à 14 F. CFA la tonne, km bétail vif. Aussi, dans les zones favorables au bétail, même s'il existe un bon réseau routier, est-il anti-économique d'envisager la substitution du convoiage traditionnel par le camionnage, ce dernier mode de transport ayant un coût moyen au moins trois fois plus élevé que les déplacements à pieds.

Cependant, dans certaines circonstances l'utilisation des véhicules se révèle possible : entre autre lorsque les transporteurs n'ont *aucun fret de retour*, sur des axes fréquentés par du bétail et traversant des régions défavorables, on constate que les camionneurs *proposent des prix d'acheminement inférieurs au coût réel du fret*.

C'est ce qui s'est passé au Ghana, où les pertes occasionnées par les déplacements sur pieds étaient considérables (elles pouvaient atteindre *le quart du poids vif du troupeau*), le réseau routier étant particulièrement dense, et les flux de transport déséquilibrés, les camionneurs recherchaient *du fret de retour même à bas prix*.

Aujourd'hui on constate que la presque totalité des animaux destinés aux centres de consommation du Sud Ghana est acheminée par camion.

Entre Fort Archambault (Tchad) et Bangui (République Centrafricaine) *durant la saison des pluies, les conditions de déplacement à pieds sont extrêmement difficiles*, amenant certains marchands à utiliser les transports routiers. Ils chargent des véhicules de 12 tonnes avec remorques de 5 tonnes, en y mettant 30 bœufs pour un prix global de 60.000 F. CFA. Cette dépense, pour une distance de 634 km, correspond à un prix de 10,5 F. CFA la tonne bétail vif, transportée sur un kilomètre. Cette charge est acceptable en saison des pluies, mais durant la saison sèche elle n'est plus concurrentielle avec le coût du voyage à pieds et les marchands ne l'utilisent plus.

Dans ce cas, le prix consenti par le transporteur, dont le camion a une capacité réelle de

17 tonnes, ne correspond qu'à 5,6 F. CFA par tonne/km roulée, ce qui est très inférieur au coût réel du transport.

Pour améliorer la rentabilité de ces transports il faudra, lorsque les conditions du milieu l'imposeront, envisager l'emploi de camions spécialisés, adaptés au transport des animaux (les bétailières), qui, permettant une utilisation à pleine capacité de charge des véhicules, abaissent aussi sensiblement le coût du fret.

### 3. La vente des animaux dans les centres de consommation.

C'est à ce stade du commerce que se trouvent les problèmes les plus graves.

Nous avons partout constaté que les bouchers n'achètent jamais au comptant les animaux aux marchands de bestiaux et que ceux-ci sont obligés d'attendre plusieurs semaines, voire plusieurs mois, pour entrer dans leurs fonds.

Nous ne traiterons pas ici du problème de la boucherie en Afrique, mais nous devons indiquer que *le plus grand désordre règne en ce domaine, dans toutes les grandes villes*.

Les bouchers africains travaillent dans les cités modernes, exactement dans les mêmes conditions que dans les petits villages ou sur les marchés de brousse.

L'absence de structures professionnelles, la pléthore de commerçants impécunieux, l'utilisation d'équipements modernes ou anciens, avec des méthodes traditionnelles souvent coûteuses, l'absence presque totale de moyens de stockage sous-froid, et la médiocrité des lieux de vente, conduisent à des gaspillages importants. Les dettes, les palabres, la lenteur des transactions et les pertes qui découlent partout de cet état de fait, sont les travers les plus critiquables de l'ensemble du circuit commercial du bétail en Afrique. Le coût du crédit consenti par les marchands aux bouchers, les dépenses supportées pendant l'attente par ces marchands, la lenteur de rotation du capital, provoquent des charges importantes et stériles.

Il faut ajouter que, le plus souvent, les achats de bétail sont effectués sans que la qualité des animaux influe considérablement sur le choix des bouchers et les prix qu'ils consentent. Fréquemment même les animaux sont vendus par lots disparates, commerçants en bétail et bouchers se mettant d'accord sur un prix moyen par tête.

Ces habitudes sont directement liées aux conditions de ventes à crédit et à la nécessité pour le vendeur de placer aussi bien les beaux animaux que les mauvais. Par la méthode de vente par lots, il arrive ainsi à se débarrasser de bêtes qui, faute d'un cours différent parfaitement défini, ne trouveraient pas preneur sur le marché.

Alors que sur des marchés parfaitement organisés il n'est pas d'exemple que toutes les catégories de bétail, à des prix fort différents évidemment, ne puissent se vendre.

#### 4. Etude économique du commerce de bétail.

Nous donnerons un exemple de déplacement à pieds de bétail au Cameroun, de la région d'élevage de l'Adamaoua vers Yaoundé. La distance parcourue est de l'ordre de 550 km, la durée du parcours est de l'ordre de 20 jours, mais les délais d'attente à un poste de contrôle administratif et dans la capitale, pour attendre les paiements, font que l'ensemble des opérations, depuis l'achat jusqu'au retour dans la zone

TABLEAU N° 4

Frais d'acheminement à pieds et de commercialisation du bétail au Cameroun, de la zone d'élevage de l'Adamaoua à Yaoundé

Unités : F. CFA pourcentages.

Postes de dépenses	Pour un troupeau de 40 têtes	Par tête		Remarques p 100 de la valeur finale
		en valeur	p. 100	
I) Achat animal 400 kg vif (1).....	588 000	14.700	73,5	
II) Taxes de marché, d'exportation, sanitaire et patente du marchand .....	20.000	500	2,5	
III) Frais de collecte et de rassemblement .....	4.000	100	0,5	Zone de prospection facile.
IV) Frais d'acheminement ; Salaires des bouviers .....	14.000	350		Le coût du déplacement y compris les pertes est d'env. 2 900 F/CFA par tête Pour un bœuf arrivant de Yaoundé au poids de 380 kg et ayant parcouru 550 km, le coût du transport est d'env. 13 F/CFA la tonne/km. Sans compter les pertes la dépense est de 7 F/CFA la tonne/km.
Chef convoyeur .....	14.000	350		
Nourriture convoyeurs .....	15.000	375		
Retour des convoyeurs.....	2.500	62		
Passage bac, palabres avec agriculteurs .....	10.000	250		
Attente au poste de contrôle...	6 000	150		
Total des frais .....	61.500	1.537	7,7	
Pertes totales 0,3 .....	240	60		
Pertes poids vif 5 p. 100.....	40 000	1.000		
Manque à gagner par ventes d'urgence .....	10 600	265		
Total des pertes.....	50.840	1.325	6,6	
V) Frais généraux du marchand. Voyage .....	4.000	100		
Frais de séjour Yaoundé.....	12.000	300		
Frais financiers .....	16.000	400		
	32.000	800	4	
VI) Bénéfice du marchand.....	40.000	1.000	5	
VII) Valeur finale sur le marché, chiffres arrondis .....	800.000	20.000		

(1) Les animaux pèsent 400 kg au départ et 380 kg à l'arrivée (hypothèse perte 5 p. 100).



d'élevage, demandent de deux à trois mois, délais qui seraient réduits de moitié si le paiement au comptant était effectué à Yaoundé.

Le tableau N° 4 donne le détail des dépenses à retenir pour le transport, les hypothèses appliquées pour les pertes sont pessimistes, afin de ne pas minimiser les charges.

Pour permettre de comparer deux méthodes d'acheminement, nous présentons au tableau N° 5 les dépenses représentées par la commercialisation sur le même axe « Adamaoua-Yaoundé » d'un troupeau de 10 têtes transporté par camions. Nous considérerons que les pertes sont nulles et les frais généraux du marchand plus faibles que dans le premier exemple.

Malgré la suppression des pertes de poids et la réduction des frais généraux, le prix du bétail n'a pas été amélioré dans la zone de consommation. En effet, le prix du kilogramme vif de l'animal, transporté par camion, est de 55,9 F.

CFA et celui de l'animal venu à pied de 52,6 F. CFA.

L'économie du système moderne réside dans la sauvegarde de 20 kg de poids vif par animal transporté ; cette économie de substance noble est fort importante ; elle ne permet cependant pas, comme certains programmes d'amélioration le proposent, de payer mieux le producteur ou d'abaisser le prix de la viande dans le lieu de consommation.

### III. — LA DEMANDE

L'autoconsommation rurale et la demande des petits centres et des marchés situés dans les zones d'élevage sont loin d'être négligeables et s'accroissent régulièrement. Cependant, nous avons constaté que la partie commercialisée devenait de plus en plus importante et augmentait plus rapidement que la production elle-même.

TABLEAU N° 5

Frais de transport par camion et de commercialisation du bétail au Cameroun de la zone d'élevage de l'Adamaoua à Yaoundé

Unité : F. CFA.

Postes de dépense	Pour 10 têtes	Par tête		Remarques p. 100 de la valeur finale
		en valeur	p 100	
I) Achat animal, 400 kg vif.....	147.000	14 700	65,6	
II) Taxe marché, exportation et patente du marchand.....	4.000	400	1,8	Le voyage camion économise la prévention (pas de taxe sanitaire)
III) Frais de collecte et de rassemblement .....	1.000	100	0,4	
IV) Transport camion :				La route est plus longue que le chemin direct : 900 km au lieu de 550, le coût du transport représente cependant encore 17 F. CFA la tonne/km
Frais de chargement .....	4.000	400		
Prix du transport.....	45 000	4.500		
Salaire et transp convoyeur....	6 500	650		
Dîmes et frais divers.....	500	50		
Déchargement .....	500	50		
	56 500	5.650	25,2	
V) Frais généraux du marchand :				
Voyage marchand .....	1.000	100		
Frais de séjour .....	2 500	250		
Frais financiers .....	1.750	175		
	5.250	525	2,5	
VI) Bénéfice du marchand.....	10.000	1.000	4,5	
VII) Valeur finale sur le marché....	223.750	22.375		

TABLEAU N° 6

Evolution de la demande de viande dans différentes capitales africaines et malgaches  
(1954-1965)

Unités : tonnes de produits  
ou nombre de bovins abattus.

Années	Abidjan	Tananarive	Bangui	Fort-Lamy (1)	Bamako	Accra
	tonnages toutes viandes et abats	tonnages toutes viandes (abats non compris)			nombre de bovins abattus	
1954....	3.092	7.192	1 538	—	18.371	—
1955....	3.915	7.960	1.522	—	19.531	—
1956....	3.906	8.814	1.723	—	21 007	—
1957....	4.330	8.829	1 839	—	21.666	—
1958....	4 421	9.464	1.824	—	21.134	11.070
1959....	3.926	10.054	2.059	1.685	23.345	11.892
1960....	4.115	9.970	2.490	2.096	—	15.030
1961....	4.993	10.443	2 664	2.295	27.781	16.434
1962....	5 498	11.692	2.582	2 625	—	20.524
1963....	6 525	—	3.047	2.767	31 602	21.710
1964....	8.095	—	3.263	3.263	35.520	27.197
1965....	—	—	3 665	3.264	—	—
Taux annuel d'accroissement	10,1 p. 100 de 1954 à 1964	6,2 p. 100 de 1954 à 1962	8,2 p. 100 de 1954 à 1965	11,4 p. 100 de 1959 à 1965	6,8 p. 100 de 1954 à 1964	16 p 100 de 1958 à 1964

(1) Exportations non comprises.

### La demande globale.

La demande des grandes villes et notamment des capitales s'accroît en effet de façon considérable ainsi d'ailleurs que la consommation globale des pays insuffisamment pourvus en bétail.

Le tableau N° 6 donne quelques exemples de développement récent de l'approvisionnement en viande (abattue localement ou importée) dans différentes capitales africaines et malgaches.

On constate un développement spectaculaire de la consommation globale de ces villes, à un taux annuel moyen dépassant partout 6 p. 100 et parfois égal ou supérieur à 10 p. 100. Cette évolution très marquante dans les grandes capitales, se retrouve également dans les centres de petite et moyenne importance. En Côte-d'Ivoire, par exemple, les abattages des villes autres qu'Abidjan ont augmenté de 130 p. 100 en 11 ans, soit à un taux moyen annuel proche de 8 p. 100.

### La consommation individuelle.

Le niveau de consommation individuelle atteint dans les grandes villes est en général

élevé, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

TABLEAU N° 7

Niveau de consommation annuelle par habitant dans quelques grandes villes africaines et malgaches

Unité : kilogramme de viande et d'abats.

Centres	Année considérée	Consommation individuelle moyenne	Observations
Lomé ....	1963	13,6	Pour toutes ces villes la consommation de viande et d'abats est complétée par une très forte consommation de poisson comprise entre 25 et 50 kg par habitant et par an.
Accra ....	1960	14,0	
Douala ...	1963	18,6	
Dakar ...	1962	20,1	
Abidjan ..	1964	27	
Bangui ...	1965	32,9	Villes proches des zones de production disposant d'un approvisionnement facile abondant et bon marché.
Bamako ..	1964	37,7	
Tananarive.	1962	43,8	
Fort-Lamy Nouakchott	1965 1961	50 72,5	

Contrairement à des opinions fréquentes, mais mal fondées, le niveau moyen des consommations individuelles urbaines, est réellement élevé dans la majorité des grandes capitales. Assorti d'une croissance démographique accélérée, ce facteur provoque la véritable explosion de la demande que nous avons constatée précédemment.

Devant une telle situation, il paraît très important d'évaluer rapidement l'évolution prévisible des besoins au cours des dix ou vingt prochaines années. C'est ce que nous avons tenté dans différentes études pour un certain nombre de pays ou de villes (tableau N° 8).

TABLEAU N° 8

*Hypothèses d'évolution prévisible des besoins de certaines villes ou de certains pays africains*

Unités : tonnes de viande et d'abats.

Pays ou ville considéré	Consommation actuelle		Besoins prévisibles en viandes et abats		
	Année de l'enquête	Tonnage viande et abats	1975	1980	1985
Mali .....	1964	35 530	43.900		
Côte d'Ivoire ..	1964	38.350	67.100		
Ghana .....	1964	42.500	65 à 79.000		
Tananarive ..	1962	11.700		25.500	
Lomé .....	1963	1.350			5 300
Dakar .....	1962	8.300	14.900		
Bangui .....	1966	4.700	6.000	8.000	10 000

De telles prévisions sont évidemment hasardeuses et nous prions le lecteur de les considérer seulement comme des ordres de grandeur. Nous n'avons volontairement jamais appliqué dans ces calculs de données trop optimistes.

Ces hypothèses, volontairement raisonnables, correspondent cependant à des accroissements de 4 p. 100 et plus. Or, dans les conditions actuelles, on ne peut guère envisager un taux d'amélioration de la production supérieur à deux ou trois pour cent par an, à condition d'éviter toute exploitation anarchique, comme nous l'avons constaté par exemple pendant une certaine période en Adamaoua (Cameroun) ou à Madagascar (en 1930 approximativement).

Dans l'état actuel de nos connaissances, on peut donc seulement remarquer qu'à très court terme l'offre aura beaucoup de mal à suivre la demande.

Sur le plan économique, il est nécessaire d'aborder le problème du prix de la viande au détail, dans les centres de consommation, et son incidence sur les prix payés au producteur.

Il faut savoir que le seul prix de détail significatif est celui de la viande vendue avec os sur les marchés africains, car au moins 90 p. 100 de la distribution est réalisé sous cette forme.

Les prix actuels au kg de viande avec os sont approximativement les suivants pour quelques villes : Dakar de 150 à 190 F. CFA (selon la saison) - Abidjan : 190 F. CFA - Bangui - 110 à 120 F. CFA. Ils sont relativement faibles et souvent ils n'ont pas suivi le rythme d'augmentation de nombreux prix de produits vivriers ou de biens de grande consommation.

A Abidjan, par exemple, il y a stabilité du prix de la viande au détail entre 1961 et 1965, à Bangui de 1954 à 1965. On constate d'ailleurs que les hausses de prix suivent en général une période de crise sur le marché du bétail : à un moment donné les autorités qui partout maintiennent des prix taxés assez serrés sont obligées, sous les pressions commerciales, de lâcher un peu les tarifs en vigueur. Le système n'est pas souple, d'abord à cause des perpétuelles discussions sur le marché du bétail et de l'ignorance de nombreux bouchers quant à leur prix de revient et à leurs marges, ensuite parce que les prix taxés ne peuvent évoluer que par « tranches de 5 francs », du fait des habitudes monétaires et du manque de monnaie divisionnaire.

Nous pouvons affirmer, pour l'avoir contrôlé souvent, que les bouchers ne volent pas au poids, ce qui serait une façon d'ajuster leur prix, mais lorsque le marché leur est défavorable ils augmentent dans leurs ventes le pourcentage d'os, de déchets ou d'abats.

Il nous semble, que, dans les années prochaines compte tenu de la diversification et du fort accroissement de la demande, ces prix ne pourront pas rester aux niveaux actuels. L'exemple d'Accra est significatif, car pour diverses difficultés économiques et monétaires, et du fait de la vive concurrence de la Côte-d'Ivoire, nous avons relevé en 1965 le prix de vente de la viande au détail le plus élevé : près de 400 F. CFA par kg avec os et abats.

Ce prix de la viande a une incidence directe sur la valeur offerte à l'éleveur par les marchands. Notons tout d'abord que certains écono-

mistes faisant référence aux conditions européennes considèrent que le prix payé aux éleveurs sahéliens est particulièrement faible.

Il faut se garder d'un tel jugement car, à notre avis, ces comparaisons n'ont pas grand sens. En effet, à partir de son capital bétail, l'activité essentielle du pasteur africain, et surtout malgache, consiste avant tout à prélever le disponible annuel « d'une production quasi-spontanée » ne faisant pratiquement aucune dépense intermédiaire (soins, nourriture, logement, etc...). Comme pour tous les produits de cueillette, la valeur est avant tout fonction de l'offre et de la demande alors que pour un produit élaboré le coût des facteurs de production et des matières premières en fixera le prix plancher.

Aussi pour le cheptel africain c'est la richesse, l'éloignement et les quantités nécessaires à l'approvisionnement des marchés à servir qui détermineront le niveau moyen des prix à la production. Pour cette raison, certains types d'animaux sont nettement mieux payés que d'autres, non en fonction de leur qualité intrinsèque, mais uniquement en fonction de leur capacité d'atteindre à pied, dans de bonnes conditions, certains marchés éloignés.

En Afrique de l'Ouest, pour ces raisons, on relève des disparités considérables ; par exemple, le même type d'animal d'exportation se paye environ 25 F. CFA le kg vif dans l'Est du Tchad et 50 F. CFA au Sénégal ou au Mali.

Le premier sera revendu sur des marchés distants de 1.500 à 3.000 km (Bangui ou Lagos), alors que le second approvisionnera Dakar ou Abidjan, beaucoup moins éloignés et plus faciles d'accès à partir de la zone de production.

## PERSPECTIVES ET CONCLUSIONS

« La production doit être développée »

Parmi les considérations d'ensemble que nous venons de présenter sur le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et à Madagascar, l'une d'entre elles a, croyons-nous, une importance plus grande ; il s'agit du déficit important en viande de boucherie que nous sommes amenés à prévoir pour les vingt prochaines années.

L'élevage africain est actuellement largement exploité, la commercialisation traditionnelle est

de plus en plus active ; dans certaines zones des formules nouvelles prennent progressivement le relais. Si l'on veut éviter que très rapidement le cheptel soit menacé par une sur-exploitation, il faut absolument que tous les programmes de développement accordent une place prioritaire aux actions tendant à augmenter la production de viande et à rationaliser sa transformation et sa distribution.

Contrairement à d'autres produits agricoles africains, dont le placement est parfois difficile, la production animale est assurée de trouver un débouché en Afrique même et à un prix de plus en plus rémunérateur.

Dans les pays guinéens et soudano-guinéens, on doit tout mettre en œuvre pour améliorer les élevages sédentaires de bovins trypano-tolérants et intégrer les animaux aux activités terriennes dans le cadre de la modernisation des techniques agricoles. Dans ces régions, la mise en place d'élevages de porcs, de petits ruminants et de volailles doit être poursuivie sans relâche pour accroître le disponible en protéines aussi bien chez les ruraux que dans les villes.

L'élévation de la productivité du cheptel extensif sahélien pose des problèmes extrêmement complexes à résoudre : pathologie, protection des jeunes, hydraulique pastorale et surtout évolution des méthodes d'élevage de ces populations transhumantes très difficiles à aborder.

Cependant, on peut aussi envisager d'améliorer la quantité de viande produite en essayant d'ajouter du poids aux animaux issus de ces élevages extensifs par des techniques plus modernes.

De l'élevage traditionnel, considéré comme « naisseur », les animaux, surtout les taurillons, pourraient passer à un stade d'« embouche » soit sur herbages naturels : chez des éleveurs spécialisés (comme dans le moyen-ouest malgache) ou dans des ranches, soit par des actions plus modernes, combinant la production de fourrages à haut rendement et l'utilisation de sous-produits de l'industrie alimentaire aujourd'hui souvent gaspillés (ou exportés vers des pays riches). Ces dernières méthodes demandent d'ailleurs de très sérieuses études économiques avant d'être proposées et diffusées sur une grande échelle.

## Les améliorations souhaitables dans le domaine commercial :

Pour que ces efforts de production soient encouragés et rentabilisés il est indispensable que les modalités commerciales soient améliorées. Et contrairement à ce qu'une analyse superficielle pourrait laisser supposer, *c'est d'abord dans les centres de consommation qu'il faut intervenir avec le plus de vigueur.*

Il est nécessaire d'abord de mettre en place des équipements bien adaptés aux besoins et convenablement gérés :

— marchés à bétail, simplement mais commodément aménagés,

— abattoirs-frigorifiques modernes, permettant une transformation hygiénique et économique de la viande et une récupération aussi complète que possible des sous-produits,

— marchés de gros de la viande, indispensables pour la mise en concurrence des circuits vifs et forains,

— marchés de détail, offrant des bonnes conditions de distribution, avec au moins, pour les principaux d'entre eux, de modestes possibilités de stockage sous froid pour les invendus.

Un équipement satisfaisant, utilisé rationnellement, est indispensable pour améliorer la commercialisation, *mais il sera inopérant si conjointement on ne met pas l'ordre dans les professions intéressées* : bouchers grossistes, détaillants, courtiers en bétail, etc... Il faut, par exemple, *rendre obligatoire, à plus ou moins long terme, les paiements au comptant et la détermination de prix établis selon, au moins, deux qualités, si possible après pesée des animaux.*

Les modalités des transactions doivent être suivies avec attention par des services compétents, dont les contrôles seront de trois ordres : fiscaux et surveillance des prix, sanitaires et statistiques. Cela afin de suivre l'évolution du marché et éventuellement d'intervenir en fonction de ses fluctuations.

Telles sont les mesures essentielles qui permettront ensuite d'améliorer l'ensemble du système en remontant la chaîne commerciale jusqu'au producteur. La création des coopératives de producteurs ou de véritables circuits de viandes foraines ne peut être envisagée tant que les structures professionnelles des centres consom-

mateurs resteront ce qu'elles sont, tous les échecs que nous avons constatés tiennent à ces conditions commerciales anarchiques.

Pour rendre plus rapide la collecte des animaux dans les zones de production et apporter aux éleveurs les biens de consommation dont ils ont besoin, l'ouverture de marchés réguliers est souhaitable. Mais la vie d'un marché n'est pas le fait d'une simple décision administrative, elle ne dépend que de sa fréquentation assidue par les marchands (de bétail, de tissus, de produits alimentaires, etc...) et par les éleveurs, c'est-à-dire, avant tout que des facilités de communication offertes. La création de routes ou de pistes, permettant aux « taxis-brousse » de passer, a souvent provoqué la naissance de marchés très actifs, alors que nous connaissons beaucoup de foirails, créés uniquement par décision administrative sans études préalables, qui sont restés sans vie et sans activité.

A partir des marchés de regroupement, l'amélioration des transports et des déplacements est aussi fonction des programmes d'équipements d'infrastructure et de l'abaissement des taux de fret routier ou ferroviaire.

On doit retenir pourtant que l'acheminement du bétail de la zone d'élevage, écologiquement favorable, ainsi que dans ses abords immédiats, se fera pour longtemps encore par *convoyage à pied*. Cela non pas pour des raisons de résistances rétrogrades et coutumières à des instruments de progrès, mais beaucoup plus simplement pour des *raisons économiques*. En conséquence, certaines réalisations, ou de simples dispositions légales, doivent permettre de poursuivre et peut-être d'améliorer ce transport *économiquement rationnel*. On songe tout naturellement au ravitaillement en eau sur certains parcours semi-désertiques, mais ce n'est pas le seul problème. Par exemple, lorsque les grands axes de commercialisation traversent des régions à fortes densités humaines et agricoles, il faut prévoir l'aménagement de cheminements pour les convois, en réservant légalement des parcours suffisants.

La construction de parcs, aux étapes importantes ou obligatoires (passages forcés), peut être envisagée afin d'éviter la divagation des animaux et les dégâts aux cultures.

Enfin, si des modalités de transports améliorés peuvent se substituer à l'avenir aux déplacements à pied pour les troupeaux destinés aux

très grandes villes ; il est peu probable que cela soit possible pour servir la multitude de centres de moyenne importance et les régions rurales des pays demandeurs.

En effet, pour cette demande, très souvent saisonnière, correspondant aux périodes de « traite » des grands produits agricoles, seul le commerçant, déambulant dans le pays avec son troupeau, est en mesure d'en assurer l'approvisionnement souvent avec des animaux légers, assez coûteux, qui conviennent mieux aux bouchers et aux agriculteurs de ces régions.

Or, l'importance relative de ce marché est forte : souvent plus de la moitié des importations totales de bétail (Côte-d'Ivoire, Ghana, République Centrafricaine).

### Les circuits de viande foraine.

Avant de conclure, et bien que ce problème sorte du cadre strict du commerce de bétail, nous examinerons rapidement la création dans un passé récent des premiers circuits africains de viande foraine et quel peut être leur avenir.

C'est à Fort Lamy (Tchad) que, dès 1948, des expéditions de viandes réfrigérées par avion ont été tentées et se sont développées. Depuis, de Bamako, de Niamey, de Ouagadougou et Bobo-dioulasso, de nouveaux circuits ont été ouverts, les transports étant effectués soit par avion, soit par camion et wagons frigorifiques.

Pour donner une idée de l'importance prise par ce mode de commercialisation, nous prendrons l'exemple de Fort Lamy comme centre expéditeur et de la Côte-d'Ivoire, comme lieu de réception (tableau N° 9).

TABLEAU N° 9

Expéditions de viandes du Tchad de 1948 à 1965

Unités : Tonnes de carcasse.

Année	Tonnage	Année	Tonnage	Année	Tonnage
1948	59	1954	2.745	1960	5.056
1949	61	1955	3.135	1961	5.186
1950	329	1956	3.172	1962	4.155
1951	1.048	1957	3.439	1963	4.543
1952	2.102	1958	4.261	1964	4.433
1953	2.075	1959	3.810	1965	4.456

Les marchés servis par Fort Lamy sont actuellement, par ordre d'importance, Brazzaville,

Pointe Noire, Libreville, Port Gentil, Douala, Dolisie, Yaoundé, Tripoli, Kinshasa, etc... Tous les transports sont effectués par avion, seule solution techniquement utilisable pour l'instant.

La Côte-d'Ivoire assure son approvisionnement depuis plusieurs années en important des viandes foraines en provenance d'Europe ou des différents pays africains voisins : Mali, Niger, Haute-Volta et parfois Sénégal. Le volume de ces importations, en accroissement régulier de 1952 à 1955, a ensuite peu varié jusqu'en 1960, par contre depuis 1961 l'augmentation est très importante et la proportion des viandes provenant d'Afrique atteint un niveau élevé au détriment des importations européennes, ainsi que le montre le tableau N° 10.

TABLEAU N° 10

Importations de viandes foraines en Côte d'Ivoire  
Ventilation par origine

Unité : tonne de carcasse.

Année	Tonnage total importé	Ventilation par origine			
		Viande importée d'Europe		Viande importée de pays africains	
		Tonnage	P. 100 du total	Tonnage	P. 100 du total
1952	206	125	61	81	39
1953	234	121	52	113	48
1954	401	123	31	278	69
1955	528	211	40	317	60
1956	480	203	42	277	58
1957	508	187	37	321	63
1958	478	168	35	310	65
1959	455	126	28	329	72
1960	589	104	18	485	82
1961	1.009	178	17	831	83
1962	1.114	148	13	966	87
1963	1.511	217	14	1.294	86
1964	1.706	228	13	1.478	87

Pour apprécier les chances de développement de ce circuit moderne, il est nécessaire de considérer dans quelles conditions il a atteint le niveau actuel.

La caractéristique essentielle des marchés ouverts est, qu'au départ, ils n'ont touché qu'une clientèle riche. D'abord parce que les marges commerciales étaient suffisantes, ensuite parce que l'infrastructure d'accueil existait dans les grandes villes pour recevoir ces viandes, ou a été

*créée de toutes pièces par les sociétés exportatrices elles-mêmes, afin de servir une demande exigeante.*

La qualité des viandes offertes devait être excellente et c'étaient surtout les morceaux de choix qui étaient demandés. Compte tenu de la rapidité des transports, de la nécessité de serrer les prix, mais aussi du goût de la clientèle, *toutes ces expéditions ont été réalisées sous forme de viandes réfrigérées (de 0 à + 2 degrés celsius).*

L'expérience acquise aujourd'hui permet d'affirmer que pour réussir, les expéditions doivent être faites à partir d'abattoirs frigorifiques bien conçus, installés non pas au cœur de la zone d'élevage, *mais dans une grande ville située à proximité de celle-ci.* Les raisons de ce choix sont de trois ordres :

— l'abattoir industriel permet de servir à la fois les besoins de la ville où il est implanté, ce qui accroît sensiblement sa rentabilité. Par exemple, les besoins de Fort Lamy sont de plus de 3.200 tonnes par an et ceux de Bamako de près de 4.000 tonnes, dont les abattages correspondants assurent à ces établissements une activité de base essentielle pour leur fonctionnement.

Il faut aussi considérer que ces marchés locaux ont une ampleur suffisante pour mieux valoriser le cinquième quartier et absorber des catégories de viandes qui ne sont pas exportées (pour certains marchés par exemple, on expédie les quartiers arrières et l'on vend sur place les avantails dans de bonnes conditions).

— La présence dans ces grandes villes d'une infrastructure commerciale et de services publics étoffés est indispensable à l'abattoir et aux exportateurs de viandes. L'entretien des installations est beaucoup plus aisé que dans les zones rurales, les fournitures d'énergie, d'eau sont en général assurées et le recrutement du personnel est facilité.

— Pour les expéditions, c'est à partir des grands centres que l'on trouve les possibilités les meilleures : routes, aérodromes, voies ferrées et services de transports réguliers.

Pour développer aujourd'hui ces méthodes modernes de service sur des marchés africains, l'obstacle majeur n'est plus d'origine économique. En de nombreux cas, en effet, on peut, surtout si l'on dispose d'un moyen de transport économique, proposer des viandes foraines ne coûtant pas plus cher que les carcasses abattues sur place.

Une fois encore, la difficulté se trouve dans l'anarchie des professions et l'impécuniosité des bouchers africains, ainsi que dans le manque d'installations indispensables.

Si, à Abidjan, les viandes foraines pénètrent peu à peu sur les grands marchés, c'est qu'il existe quelques bouchers grossistes entreprenants et que les nouvelles installations de ventes sont parfaitement conçues, et équipées de chambres froides permettant la conservation des quartiers. Une mise en ordre de la structure traditionnelle des bouchers, l'aménagement de l'abattoir et d'un marché de gros permettront dans cette ville d'accroître encore plus rapidement l'importance du circuit forain. *En effet, l'objectif ne doit pas être de remplacer totalement l'approvisionnement en bétail vif par le nouveau système, mais au contraire de le développer harmonieusement en libre concurrence.*

Nous sommes donc persuadés que les viandes foraines peuvent, à l'avenir, prendre une place importante sur les marchés de consommation, à condition :

— de *n'envisager que des viandes réfrigérées*, car les bouchers africains ne peuvent pas travailler de viandes congelées et que les coûts de la congélation, des transports à  $-18^{\circ}\text{C}$  et de stockage à cette température sont beaucoup trop élevés pour faire concurrence aux viandes abattues sur place.

— que les pays demandeurs fassent un sérieux effort d'organisation et d'équipement. Cet effort, bien que cela n'apparaisse peut-être pas clairement aujourd'hui, sera absolument nécessaire pour résoudre leurs problèmes d'approvisionnement. Il est actuellement navrant de constater l'état des abattoirs et des lieux de vente de la viande dans des villes comme Accra, Lagos ou Douala.

— qu'aucune barrière, de quelque nature que ce soit, ne subsiste à l'introduction des viandes foraines provenant de pays africains voisins. La Nigeria, par exemple, maintient une taxe de 50 p. 100 *ad valorem* sur les viandes qui pourraient lui être expédiées du Niger et du Tchad. Ce pays, le plus fort importateur de toute l'Afrique de l'Ouest, bloque ainsi, sans doute pour maintenir des privilèges locaux, toute amélioration commerciale à long terme. Pourtant ces améliorations sont indispensables aux pays fournisseurs pour améliorer leur productivité et accroître ainsi

une production dont la Nigeria aura inéluctablement de plus en plus besoin dans les prochaines années.

### Avenir du commerce du bétail.

Le partage de l'Afrique en grandes zones climatiques très marquées et le développement rapide des grandes villes et des populations rurales des pays côtiers les moins bien pourvus en bétail, ont provoqué un système original d'approvisionnement en animaux, dont l'importance économique est beaucoup plus grande qu'on ne l'imagine souvent.

Les tableaux N<sup>os</sup> 11 et 12 donnent les ordres de grandeur du nombre de têtes de bovins faisant l'objet de ce commerce.

TABLEAU N<sup>o</sup> 11

Importance des abattages  
dans les grandes villes africaines et malgaches

Unité : nombre de bovins  
chiffres arrondis.

Afrique de l'Ouest			Madagascar (année 1960)	
Centre considéré	Nbre de bovins abattus	Année de référence	Centres considérés	Nbre de bovins abattus
Dakar .....	40.100	1965	Tananarive ..	35.600
Abidjan .....	31.500	1964	Tamatave ..	6 300
Bouaké .....	10.500	1964	Majunga ...	6 800
Bamako ....	35.000	1964	Fianarantsoa	5.000
Ouagadougou	24.700	1964	Tuléar .....	3 900
Bobodioulasso	15.000	1964	Diégo Suarez	4.600
Accra .....	27 200	1964	Antsirabé ...	5.700
Niamey ....	25.000	1964	Fort Dauphin	1.200
Fort Lamy ..	39.700	1965	Ambositra ..	2 000
Bangui .....	27.700	1966	Morovoay...	1.500
Douala .....	13.300	1963	Moroudava ..	1.000
Yaoundé .....	11.600	1963	Hell Ville ...	1.000
			Ambatoudra- zaka .....	1.600
Total .....	300.300		Total .....	76.200

On peut donc estimer que les très grands circuits portent à eux seuls, aujourd'hui, sur sept cents à huit cent mille têtes de bovins, ce qui est considérable et représente de cent à cent vingt cinq mille tonnes de viandes en carcasses.

La valeur de ce cheptel chez le producteur est de l'ordre de neuf à onze milliards de francs CFA, et il faut bien souligner que nous n'avons considéré ici que les échanges inter-états. Il faudrait

TABLEAU N<sup>o</sup> 12

Importance des grands courants des échanges  
inter-Etats en Afrique de l'Ouest

Unités : nombre de bovins  
chiffres arrondis.

Pays exportateur	Pays importateur	Nombre de têtes de bovins	Total des sorties des pays exportateurs
Mauritanie	Sénégal .....	60- 70.000	75 à 90.000
	Mali .....	15- 20.000	
Mali	Côte d'Ivoire ..	80- 90 000	155 à 180.000
	Ghana.....	60- 70.000	
	Frontaliers et viandes foraines .....	15- 20 000	
Haute Volta	Côte d'Ivoire..	25- 30.000	65 à 80.000
	Ghana.....	35- 40.000	
	Frontaliers et viandes foraines .....	5- 10 000	
Niger	Nigeria .....	150-160.000	170 à 180 000
	Divers frontaliers et viandes foraines .....	20- 30.000	
Tchad	Nigeria .....	150-170.000	235 à 280 000
	R. C. A. ....	50- 60.000	
	Cameroun ....	10- 20 000	
	Viandes foraines .....	25- 30.000	
Total ...			700 à 810.000

donc, pour avoir une idée de l'importance du commerce du bétail, ajouter la valeur du cheptel faisant l'objet de transactions pour les divers besoins intérieurs ; nous l'évaluons très approximativement à la moitié de la précédente. Le montant annuel des achats de bétail chez les producteurs serait donc, dans la zone considérée, de l'ordre de quatorze à dix-sept milliards de F. CFA. Si l'on considère que, pour obtenir le coût du bétail rendu dans les centres consommateurs, on doit majorer le prix producteur de 30 p. 100 pour les marchés intérieurs et de 50 p. 100 pour les circuits longs, le montant de l'ensemble des transactions à la vente sur les marchés de bétail des villes de consommation serait de l'ordre de vingt à vingt-quatre milliards de F. CFA.

A titre d'information, on peut indiquer que la valeur finale de la viande et des abats tirés de ce bétail, après transformation et vente au détail, se trouve majorée d'environ vingt-cinq pour cent.



Il nous paraît intéressant de noter qu'un commerce d'une telle ampleur, en grande majorité de type traditionnel, ait pu, sans apport financier, ni aide bancaire extérieure, faire face durant les années passées à la demande et à son impressionnant développement et ce, dans un milieu particulièrement difficile et malgré les très mauvaises conditions de paiements sur les marchés de consommation.

Ces considérations économiques et la certitude

que le volume des transactions devra s'accroître régulièrement d'au moins quatre pour cent chaque année, soulignent l'intérêt du commerce, de bétail en Afrique et les efforts qui méritent d'être entrepris pour que les circuits traditionnels soient améliorés dès aujourd'hui et que tout soit mis en œuvre pour permettre un développement harmonieux des méthodes modernes du service au fur et à mesure que l'infrastructure de base s'améliorera dans ces états.

## SUMMARY

### Problems of livestock commercialization in Africa

This paper deals with various aspects of stock dealing in West Africa, where the production area is the Sahelian region, and the consumer centres are the countries situated along the Atlantic (from Senegal to the Central African Republic). Attention is also given to the relation between the production areas and the large towns in the regions of Cameroun and Madagascar.

The majority of the animals in central tropical Africa are reared in the most northerly areas, i. e. those which, were it not for these pastoral activities, would be completely deserted by man.

Table 1 gives the numbers of stock for the various producing countries in proportion to the population density. The lowest bovine density is found in the countries which have the highest standard of living (Ivory Coast and Ghana). With respect to methods of commerce, the present situation is such that the problem of transportation of the animals to the consumer centres frequently takes precedence over efficient trading.

Tables 4 and 5 give an indication of the costs of commercialization by the two main methods of transportation, i. e. on foot and by lorry, neither of which however affects the price paid to the owner for the animal.

The advantage of modern transport is that the animal does not lose weight en route, which is very important, but does not mean that the producer is paid more or that the price of meat for the consumer is reduced. As far as the future is concerned, the development of meat production must be given absolute priority. To do this, some considerable problems will have to be solved, the most important of these being rearing technique; an improvement in quality of the animals and in means of transport; and an improvement in business methods combined with proper organization of meat marketing, accompanied by the necessary payment facilities at the markets of consumer centres.

## RESUMEN

### Problemas de la comercialización en África

En este informe se tratan varios aspectos concernientes al comercio del ganado mayor en África del Oeste, cuya zona de producción es la zona saheliana y los centros consumidores los países a lo largo del océano atlántico (del Senegal a la República Centroafricana). Se nota también la relación entre las regiones productoras y las grandes ciudades en Camerún y Madagascar. El más importante número de animales en África central tropical se cria en las zonas más septentrionales, es decir en las regiones que el hombre desertaría totalmente sin esta actividad pastoral. En el cuadro nº 1, se dan los efectivos del ganado de los diferentes países en relación con la densidad de la población. La densidad más

baja de los bovinos se encuentra en los países teniendo el nivel de vida más elevado (Costa de Marfil y Ghana).

En cuanto a las modalidades del comercio, según la situación existente, el problema de los transportes de animales hacia los centros de consumo a menudo domina la economía de los sistemas.

Los cuadros nº 4 y 5 indican las costas de comercialización por dos medios principales de transporte : encaminamiento a pies y por camion, entre los cuales casi ninguna diferencia existe en cuanto al precio del ganado vendido en la zona de consumo.

La ventaja del transporte moderno es que el animal no pierde peso durante el dicho, lo que es muy importante, pero eso no permite pagar mejor el productor o bajar el precio de la carne para el consumidor. En el porvenir, se necesita tener una prioridad absoluta la extensión de la producción de carne. Para eso, hay que resolver importantes problemas, entre los cuales los más importantes son : la técnica de ganadería, la mejora de la calidad del ganado y de los medios de transporte, la mejora de las modalidades comerciales combinada con una organización racional de la venta de la carne, acompañada por las facilidades necesarias de pago del ganado en los mercados de los centros de consumo.

---