

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/345310714>

Les échanges de produits de l'élevage, moteur de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest – Note de cadrage de la quatrième édition des Entretiens Techniques du PRAPS

Technical Report · November 2020

CITATIONS

0

READS

233

6 authors, including:



[Sergio Dario Magnani](#)

French National Institute for Agriculture, Food, and Environment (INRAE)

51 PUBLICATIONS 68 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)



[Duteurtre Guillaume](#)

Cirad - La recherche agronomique pour le développement

129 PUBLICATIONS 550 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)



[Christian Corniaux](#)

Cirad - La recherche agronomique pour le développement

107 PUBLICATIONS 774 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)



[Abdrahmane Wane](#)

Cirad - La recherche agronomique pour le développement

4 PUBLICATIONS 0 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)



LA BANQUE MONDIALE
BIRD • IDA | GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE



4^{èmes} Entretiens Techniques du PRAPS (ETP-4) Cycle de 4 Webinaires (19-22 octobre 2020)

“ Les échanges de produits de l'élevage,
moteur de l'intégration régionale
en Afrique de l'Ouest ”



Note de cadrage

Table des matières



Introduction	4
La quatrième édition des Entretiens Techniques du PRAPS	5
Les échanges des produits d'élevage en Afrique de l'Ouest : contexte général	6
Objectifs des 4 ^{èmes} Entretiens Techniques du PRAPS	8
Partie 1/ Le commerce bétail-viande au cœur de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest	10
Economie pastorale, commerce bétail-viande et intégration économique	10
Politiques d'intégration régionale et commerce de bétail	14
L'élevage dans la construction des territoires ouest-africains : mobilités, création des ressources et intégration d'espaces et activités hétérogènes	15
Conclusion	19
Partie 2/ Renforcer le rôle du commerce bétail-viande dans l'intégration régionale : les pistes de réflexions	20
Session 1 : Etat du processus d'intégration régionale et du commerce des produits du secteur bétail-viande	21
Session 2 : Les Infrastructures et les moyen logistiques de commercialisation	25
Session 3 : Les Défis sécuritaires et la liberté de circulation des personnes et des biens	27
Session 4 : Les mesures d'accompagnement des règles de libéralisation des échanges	29
Conclusion	31
Références bibliographiques	32



Introduction

Au cours des 50 dernières années, la production de viande de ruminants en Afrique de l'Ouest a plus que triplé pour atteindre 2 millions de tonnes. Aujourd'hui, c'est l'élevage local qui fournit 99% de la viande rouge consommée (FAO, 2020). Cet essor des productions pastorales a permis à la consommation per capita de viande rouge de se maintenir à environ 7 kg/hab/an. Et les importations de viande rouge extra-africaines sont restées à un niveau très modéré (FAO, 2020). Les circuits commerciaux en place ont permis d'approvisionner les grands centres urbains de la sous-région à partir des zones pastorales et agro-pastorales de l'intérieur (Richard et al., 2019).

Toutefois, de nombreux obstacles restent à lever pour sécuriser ces flux commerciaux et renforcer la compétitivité de l'élevage extensif, face à la concurrence des viandes blanches locales et importées. De par la nature transfrontalière de ces flux, une grande partie des blocages se situent à un niveau régional. Il convient donc de discuter entre pays de la sous-région, et avec les pays voisins proches impliqués dans ces échanges, pour identifier des voies d'amélioration possibles. Dans ce contexte, le Programme d'Appui au Pastoralisme au Sahel (PRAPS) organise une conférence régionale destinée à identifier des leviers d'actions locaux, nationaux et régionaux.

L'introduction qui suit présente le contexte général et les objectifs de cette initiative organisée dans le cadre des « Entretiens Techniques du PRAPS ». La partie qui suit affine le diagnostic général du secteur. Enfin, la dernière partie de la note présente les thématiques retenues pour la conférence.



La quatrième édition des Entretiens Techniques du PRAPS

L'Unité Régionale de Coordination (URC) du Programme d'Appui au Pastoralisme au Sahel (PRAPS) a pour mission d'assurer les appuis techniques, la capitalisation, le partage d'expériences, la formation et la coordination dans les différents pays concernés par le Programme. Dans le cadre de son mandat, l'URC organise chaque année une conférence technique de haut niveau destinée à améliorer les connaissances et à capitaliser l'expérience du PRAPS dans un des domaines clés d'intervention du programme. Ces « Entretiens Techniques du PRAPS » doivent permettre d'orienter les activités des Unités nationales de Coordination de Projet (UCP), des décideurs politiques et des planificateurs nationaux, régionaux, et internationaux, et des partenaires professionnels impliqués.

Afin de valoriser les acquis du programme sur le commerce régional de produits de l'élevage, la quatrième édition des Entretiens Techniques du PRAPS (ETP 4) portera sur le thème : « Echanges des produits d'élevage comme moteur de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest : éliminer les obstacles au commerce pour augmenter les flux commerciaux intracommunautaires et raffermir la croissance économique ». En raison des difficultés de déplacements liés à la pandémie du Covid19, cette manifestation se tiendra à travers un cycle de quatre Webinaires du 19 au 22 octobre 2020.

Ce thème est au cœur de la composante 3 du PRAPS, Faciliter l'accès aux marchés, dont l'objectif est d'améliorer l'accès aux marchés de bétail et de produits animaux pour les agro-pasteurs et pasteurs ainsi que d'accroître la compétitivité des filières animales régionales. Cette composante est divisée en deux sous-composantes. La première s'intéresse au développement des infrastructures marchandes et des systèmes d'information pour la mise en marché. Elle vise notamment l'amélioration des marchés à bétail, des aires d'abattage, des équipements de transformation, des pistes rurales, et des suivis de marché. La seconde sous-composante s'intéresse au renforcement des organisations pastorales et interprofessionnelles et à la facilitation du commerce. Elle vise à renforcer les capacités des Organisations Professionnelles d'éleveurs et de commerçants du bétail impliquées dans la valorisation des produits animaux autour des filières bétail-viande et lait.

Le Programme fournit également un appui à l'application des textes réglementaires régissant le commerce régional du bétail et des produits animaux et appuie des activités de plaidoyer visant à réduire les tracasseries routières et les paiements illégaux sur les axes nationaux et régionaux de commercialisation du bétail-viande.

Les échanges des produits d'élevage en Afrique de l'Ouest : contexte général

Les flux commerciaux de produits animaux occupent une place centrale dans les échanges régionaux, notamment entre pays sahéliens et côtiers. Ces flux jouent deux fonctions majeures : (i) ils intègrent les marchés et les réseaux marchands régionaux, (ii) ils contribuent à satisfaire la quasi-totalité de la demande en viande rouge des populations ouest africaines et permettent de limiter les importations extra africaines de produits animaux.

Le commerce de produits animaux est un puissant facteur de consolidation du processus d'intégration régionale, dont il est un des secteurs plus dynamiques. Il génère des revenus et des emplois tant en milieu rural qu'urbain en contribuant à la lutte contre la pauvreté et à la sécurité alimentaire. Il favorise l'intégration entre systèmes agricoles et pastoraux, et entre ressources et espaces agroécologiques hétérogènes et complémentaires. Il contribue par la valorisation d'échanges entre produits animaux et agricoles à la construction de relations sociales pacifiques entre groupes socioculturels et professionnels différents sur la base d'intérêts mutuels.

Les flux commerciaux de bétail sur pied ont connu une croissance tendancielle ces dernières décennies, avec une forte hausse à partir des années 2010 (CILSS, 2013). Toutefois, des obstacles importants limitent la fluidité du commerce sectoriel régional.

En premier lieu, si un cadre réglementaire favorable à la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace CEDEAO existe, sa **faible application** ainsi que les superpositions entre réglementations régionales et nationales, d'une part et la complexité et la diversité de ces dernières, d'autre part posent problème. Ces contradictions entre textes juridiques régionaux et nationaux sont exacerbées par l'absence de mécanismes coercitifs et d'instances de règlement des différends au sein des Institutions régionales d'intégration et la faible capacité des tribunaux commerciaux des pays de la région.

Deuxièmement, des entraves multiples persistent. Les résultats des enquêtes régulières du CILSS sur les tracasseries routières du CILSS mettent en évidence le nombre élevé des postes de contrôle sur les couloirs commerciaux reliant les pays sahéliens aux pays côtiers. Ces arrêts fréquents et souvent prolongés peuvent affecter l'état de santé des animaux transportés. Selon ces mêmes enquêtes, les prélèvements illégaux qui sont pratiqués tout au long des itinéraires sont importants allant de 11 000 FCFA tous les 100 kilomètres au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire à 200 000 FCFA au Mali (CILSS, 2013). Des nombreuses initiatives existent au niveau régional (Task Force de la CEDEAO, Alliance *Borderless*) et national (création d'institutions spécialisées en Côte d'Ivoire, au Burkina Faso et au Niger). Toutefois, elles agissent généralement sur l'information et le plaidoyer sans s'attaquer efficacement aux causes profondes des problèmes. Les sanctions de comportements illicites demeurent rares, insuffisantes pour lutter contre un phénomène aux forts enjeux économiques. Cette situation reflète-t-elle une volonté de maintien des Etat de leur souveraineté nationale ou alors une faible capacité à faire appliquer les normes en vigueur ? Certains pays côtiers, notamment la Côte d'Ivoire et le Ghana ont su limiter les prélèvements illégaux qui connaissent une forte baisse depuis le début des années 2010.

Troisièmement, l'état des infrastructures routières, des moyens de transport et le coût élevé du carburant accroissent sensiblement les frais de transport dans l'espace régional. Ces coûts, auxquels s'ajoutent les prélèvements illégaux, affaiblissent la compétitivité du commerce intra régional par rapport à celui extérieur.

Quatrièmement, le commerce des produits d'élevage est affecté par des crises conjoncturelles à fort impact dans certaines régions d'élevage d'où partent ou transitent les flux. Il faut citer par exemple l'insécurité dans le nord et le centre du Mali, au Burkina Faso, dans certaines régions du Niger ou dans la zone du Lac Tchad. D'autres crises conjoncturelles sont de nature plus économique, et affectent des régions de forte consommation. C'est le cas de la crise économique qui a entraîné la dévaluation du naira au Nigéria et qui a eu un impact sur les importations de bétail-viande de ce pays en provenance du Niger et du Tchad, notamment.



Objectifs des 4^{èmes} Entretiens Techniques du PRAPS

La reconnaissance de l'importance du commerce de produits animaux, notamment du bétail-viande, a suscité un intérêt renouvelé des partenaires techniques et financiers, ainsi que des autorités nationales et régionales, comme le témoigne le nombre d'initiatives et projets qui interviennent de manière directe ou indirecte sur le secteur. L'intervention du PRAPS dans le domaine du commerce des produits animaux se situe dans ce contexte, avec de fortes attentes sur l'amélioration du cadre réglementaire, des infrastructures, la structuration des organisations professionnelles.

Les ETP4 se focaliseront sur les produits animaux issus de la filière bétail-viande, en faisant un distinguo entre le commerce des bovins et celui des petits ruminants qui présente des caractéristiques spécifiques, telles que par exemple la concentration des flux lors de la fête de la Tabaski. Le commerce intra régional des produits laitiers ne sera pas au centre des discussions, étant donné ses spécificités notamment vis-à-vis de la faiblesse des flux entre pays de la sous-région, et de l'importance de la concurrence des poudres de lait importées au sein de l'espace économique ouest-africain.

Les ETP4 favoriseront ainsi les échanges autour des dimensions d'organisation et de gouvernance de la filière bétail viande, notamment : l'influence des choix politiques sur les caractéristiques des opérateurs du commerce du bétail (70% sont actuellement des petits et moyens opérateurs, Direction du Développement et de la Coopération Suisse, *Etablissement de situations de référence pour le programme d'appui à commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest*, 2017), sur les différents modes de convoyage du bétail sur pied (à pied ou par camion), sur le choix stratégique entre exportation de viande réfrigérée ou d'animaux vivants.



L'objectif principal des ETP4 est de : « susciter un cadre inclusif de réflexions pour formuler, à l'attention des Etats et des Communautés économiques régionales, des propositions de mesures juridiques et institutionnelles pour améliorer le processus d'intégration régionale en matière de libre échange et adopter ou renforcer les mécanismes opérationnels capables de réduire, voire éradiquer les entraves au commerce qui sévissent dans la sous-région ».

A travers les ETP 4, le PRAPS veut identifier des propositions opérationnelles pour :

- Améliorer la fluidité des échanges de produits animaux à l'échelle régionale ;
- Amener les autorités nationales et régionales à identifier conjointement des moyens efficaces pour améliorer l'environnement commercial régional autour des produits animaux, sur la base d'un état de lieu des dynamiques des flux et des enjeux économiques des entraves au commerce ;
- Identifier les points de blocage et améliorer l'efficacité des dispositifs nationaux et régionaux, sur la base d'une capitalisation des expériences passées et en cours dans le domaine de la lutte contre les tracasseries routières ;
- Identifier des stratégies pour améliorer la qualité, le maillage et la gouvernance des infrastructures et des moyens logistiques, sur la base d'un état des lieux des infrastructures marchandes et de la logistique de transport sur les différents couloirs commerciaux ;
- Identifier des moyens pour concilier les exigences en matière de sécurité avec le respect de la libre circulation des biens et des personnes, sur la base d'une meilleure compréhension des différentes crises en cours et de leurs répercussions sur le commerce de produits animaux ;





Partie 1

Le commerce bétail-viande au cœur de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest

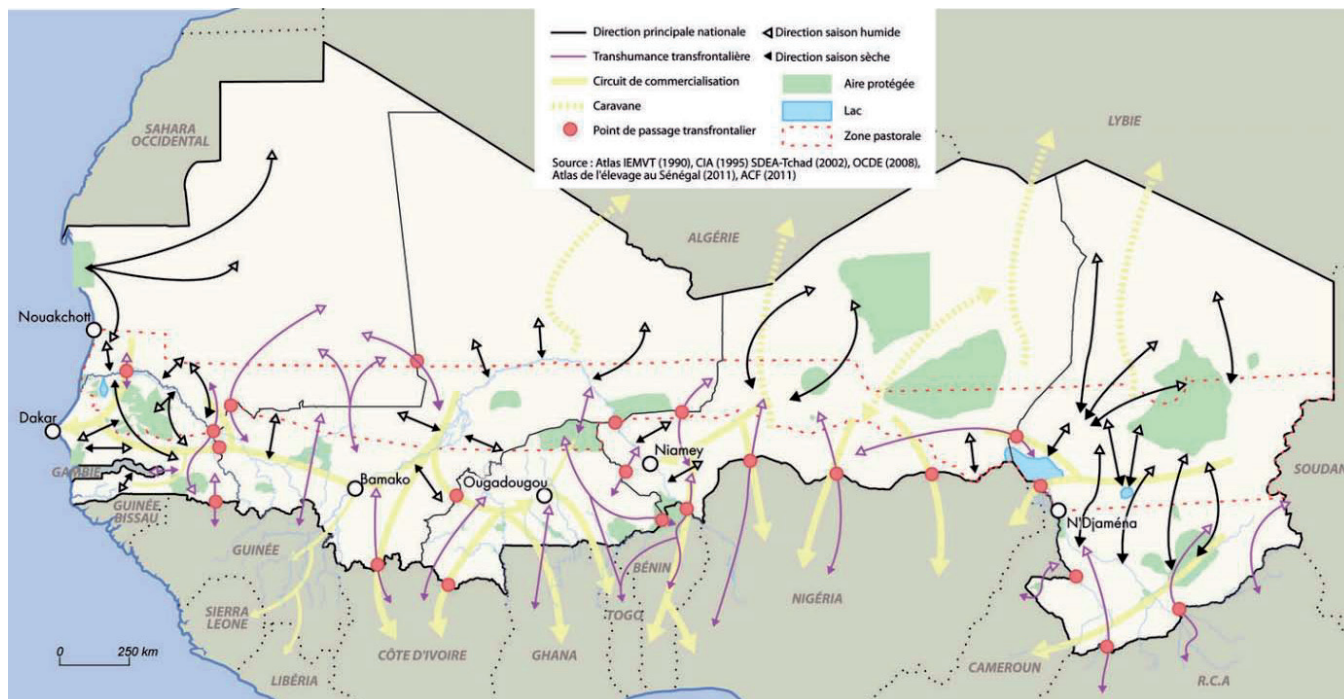
Economie pastorale, commerce bétail-viande et intégration économique

Les sociétés pastorales ouest-africaines, si elles sont parfois isolées sur le plan spatial et social, n'en sont pas moins fortement tournées vers l'extérieur, et elles participent activement aux économies régionales. La mise en marché des produits de leur élevage constitue l'une des clefs de voûte du fonctionnement de leurs systèmes de vie.

Historiquement, les expéditions de bétail sahélien vers le Maghreb ont eu une certaine importance, notamment avec le commerce transsaharien de camelins (Clanet, 1994, cité par Boutrais 2001). Mais c'est surtout le commerce du bétail orienté vers les pays côtiers qui 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 pastorales semi-arides du nord et les régions agricoles sub-humides du sud. Sur l'axe reliant le Niger central au Nigeria, le commerce du bétail sur pied remonte à plusieurs siècles avant l'occupation coloniale. Les exportations du bétail nigérien ont considérablement augmenté entre 1900 et 1930, en réponse à l'augmentation du niveau de vie des producteurs de cacao et d'huile de palme et à l'expansion urbaine de Lagos et d'Ibadan. À l'échelle du Sahel, dès l'époque coloniale, les commerçants de bétail reprirent bien souvent les itinéraires de la traite négrière, en réponse au développement économique des régions atlantiques (Boutrais, 2001). Ce commerce revêtait d'ailleurs un caractère aventureux au début du XX^{ème} siècle (Bonte, 1969 : 168). 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 (Ancey, 1996 ; Botte, 1999 ; Quarles, 1999). Les marchés se sont organisés sous l'influence de l'administration coloniale qui s'est intéressée 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 : 165-169) Aujourd'hui, du fait de son ancienneté, la mobilité commerciale du bétail implique une multitude d'acteurs fonctionnant souvent en réseaux et qui peuvent opérer sur de très longues distances (Thébaud, 2011 ; Corniaux, 2014 ; Gautier, 2016). Elle suit des axes généralement orientés du nord vers le sud avec, dans certains cas (Bénin-Nigeria, par exemple), des bretelles est-ouest (carte 1).



Carte 1 : Principales voies de mobilité des troupeaux sahétiens (d'après Touré, 2012).

La mobilité commerciale s'effectue à pied ou en camion. Chaque année, elle concerne 1 million de bovins (taurillons, vaches de réforme et bœufs), mais également des millions de têtes de caprins et ovins, notamment en période de Tabaski, ainsi que de plus en plus de camélins. En amont du marché terminal, les animaux sont généralement convoyés à pied. Si le marché à bétail est doté d'un quai d'embarquement, le transport peut être ensuite effectué en camions, généralement vers les capitales des pays sahétiens ou vers les capitales des pays côtiers. Le convoyage à pied a une complémentarité avec le transport en camion, en amont et en aval du convoyage et selon les catégories des animaux convoyés.

Face au défi de la demande urbaine côtière, ce mode de convoyage, souvent considéré comme archaïque, pourrait s'affirmer au-delà de cette complémentarité. En effet, pour continuer à approvisionner les marchés côtiers, la filière ouest-africaine devra soit produire plus d'animaux lourds au nord, qu'il faudra nourrir exclusivement au nord, et les transporter en camions, soit produire plus d'animaux jeunes au nord et les engraisser, en partie, au sud avec le convoyage à pied. Or, les ressources pastorales se raréfient au nord, rendant indispensable le recours aux ressources des pays côtiers, notamment lors des transhumances. Autrement dit, la situation actuelle exige de mener une réflexion globale et approfondie sur la question de l'alimentation du bétail, incluant les modalités d'une gestion rationnelle des ressources naturelles.

Le partage de ces ressources à différentes échelles (transfrontalières, nationales, intercommunales) est fondamental. Les collectivités décentralisées et les politiques publiques auront un rôle décisif.

Si ces courants commerciaux ne sont pas nouveaux, leur contexte a, en revanche, profondément changé, notamment au cours des 50 dernières années. L'augmentation démographique s'est traduite par une croissance globale de la demande en viande rouge qui a triplé au cours de cette période pour atteindre 2 millions de tonnes en 2013 pour l'ensemble des pays d'Afrique de l'Ouest (FAO, 2020). Dans le futur, la croissance du marché des viandes rouges dans la région est estimée à plus de 30% d'ici 2030 (OCDE 2008 : 241).

Le recul de la trypanosomiase dans les zones soudanaises et les migrations pastorales issues des grandes sécheresses ont conduit à l'implantation durable de systèmes d'élevage dans les pays côtiers, notamment au nord du Bénin, du Togo, du Ghana et de la Côte d'Ivoire. L'offre dans le sud des pays sahéliers et dans le nord des pays côtiers a considérablement augmenté. On estime aujourd'hui que la production agro-pastorale est de l'ordre de la production pastorale. L'augmentation de cette offre permet un équilibre dans les marchés de consommation tout au long de l'année. Elle a aussi permis de limiter considérablement les importations de viandes rouges qui sont retombées à un niveau inférieur à celui des années 1970 et 1980, alors que les importations de viande de volaille ont explosé aussi bien dans les pays sahéliers que dans les pays de la zone CEDEAO (figures 1 et 2 ci-après).

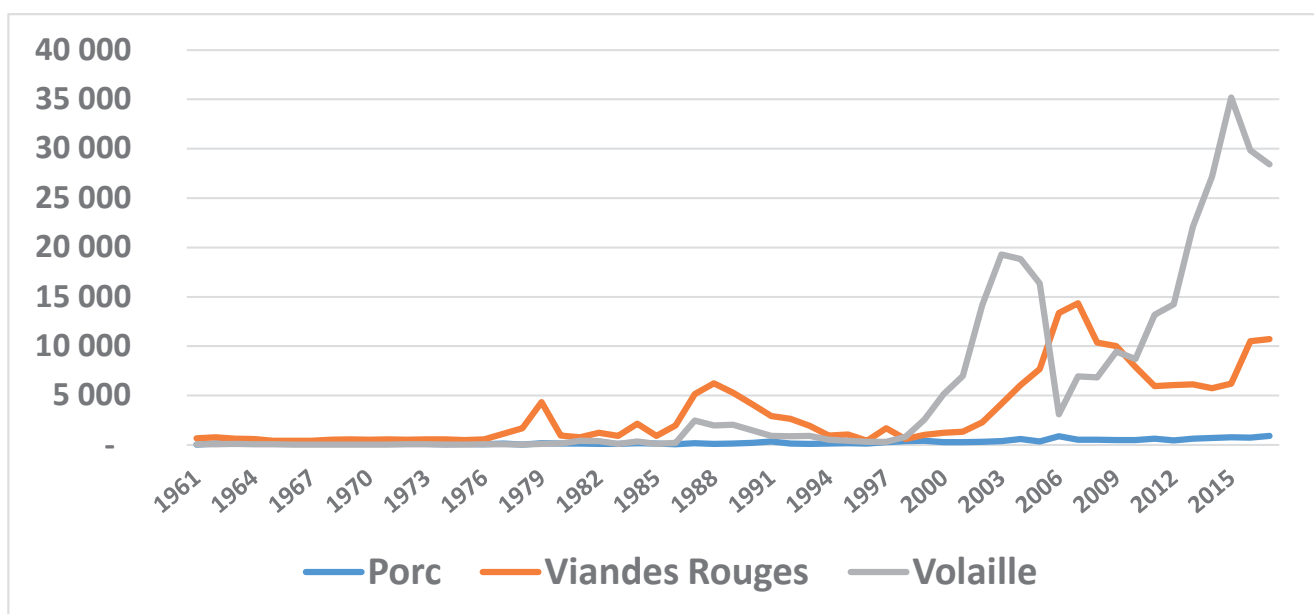


Fig. 1 : Importations en tonnes de viandes et abats dans les pays du Sahel (d'après FAOSTAT).

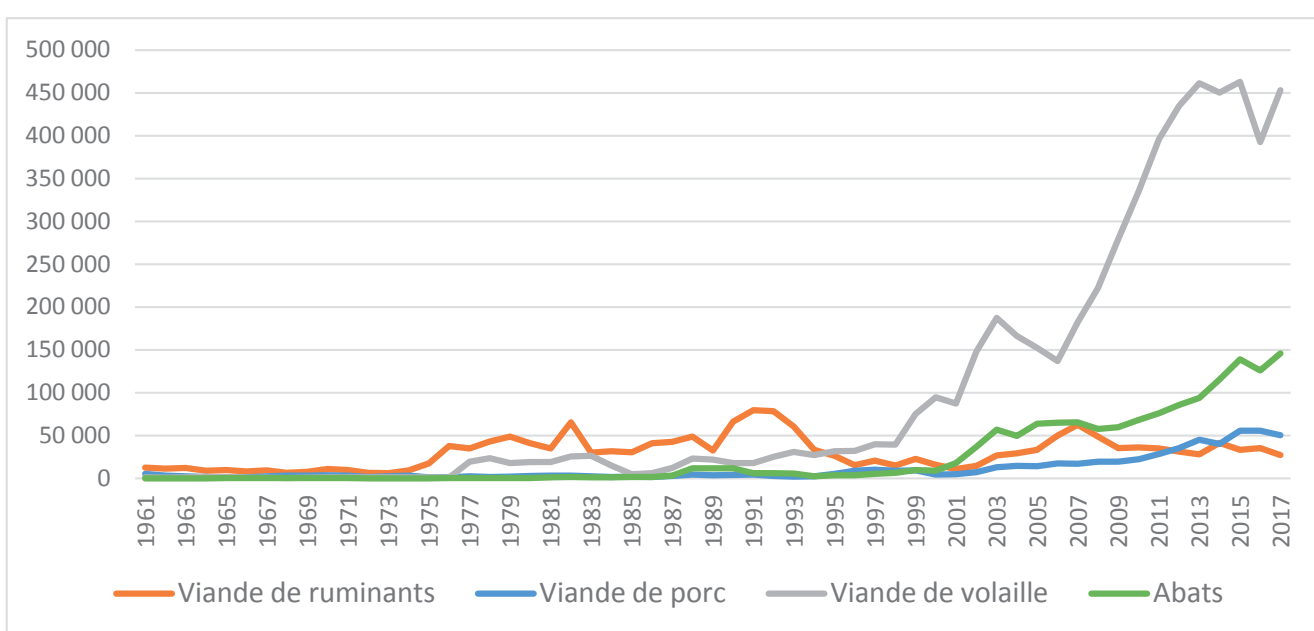


Fig. 2 : Importations en tonnes de viandes et abats dans les pays de la CEDEAO (d'après FAOSTAT).

Pourtant, même si le niveau des importations de viande rouge reste très faible, il ne faut pas négliger l'importance de la concurrence des viandes importées dans l'approvisionnement des pays ouest-africains (fig. 2 ci-dessus). Si les importations de viande rouge restent minoritaires par rapport à la production locale, il n'en est pas de même pour les viandes blanches ni pour les abats, dont les importations sont en forte croissance. L'essor de ces nouveaux marchés explique que la part relative des viandes rouges dans la consommation en viande soit passée de 70% à 50% au cours des 50 dernières années (Richard et al., 2019). Dans le contexte d'une ouverture croissante du marché mondial de la viande et de la place grandissante prise par l'Amérique latine (en particulier le Brésil), la menace sur l'ensemble de la filière est présente. La place des marchés urbains côtiers est décisive pour l'ensemble des prix pratiqués depuis l'éleveur sahélien jusqu'à l'assiette des consommateurs. La perte d'un tel marché, en viande réfrigérée ou congelée ou d'animaux sur pieds, serait catastrophique. Rappelons que lors des grandes sécheresses des années 1970 et 1980, l'approvisionnement des grandes villes telles que Abidjan et Lagos a été garanti par des importations de viandes importées.

Ainsi, la filière bétail doit répondre dorénavant à une double nécessité : fournir davantage de viande (plus d'animaux, des animaux plus lourds) pour satisfaire une demande en hausse sensible et améliorer sa compétitivité face à la concurrence des productions locales et importées. Dans ces conditions, le mode d'acheminement des animaux vers les marchés terminaux, la mise en place raisonnée dans l'espace des marchés à bétail et leur équipement, les connexions opérationnelles entre les abattoirs et les réseaux de transport et de distribution, revêtent une importance cruciale, du fait de leurs incidences directes sur le coût final au consommateur et, plus globalement, sur la fonctionnalité des systèmes de mise en marché du gros bétail.

Or, ces activités s'effectuent dans un contexte particulièrement contraint. L'insécurité, les difficultés logistiques, les tracasseries routières, les paiements illégaux et les incertitudes en matière de taux de change constituent un enchevêtrement de contrainte auxquelles doivent faire face les acteurs de ce commerce. Dans ce cadre, il convient de souligner l'importance des politiques d'intégration régionales.



Politiques d'intégration régionale et commerce de bétail

En raison du caractère transfrontalier de ces échanges, le commerce du bétail constitue un des secteurs-clés des politiques actuelles d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Déjà au cours des années 1970 et 1980, alors que les épisodes de sécheresses amenaient les troupeaux à se diriger dans des zones où ils n'avaient pas l'habitude d'aller, des accords bilatéraux ont été conclus tels que l'accord sur le pastoralisme entre le Burkina Faso et le Mali (1988) et celui sur le transit du bétail entre le Niger et le Mali (1988). Dix ans plus tard, en octobre 1998, la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) a adopté la Décision A/DEC.5/10/98 relative à la réglementation de la transhumance entre les Etats membres de la CEDEAO. Cette décision stipule notamment que :

- Les animaux en déplacement transfrontalier doivent être détenteurs d'un Certificat International de Transhumance (CIT) qui a pour objet de permettre un contrôle des départs des transhumants, d'assurer une protection sanitaire des troupeaux locaux et d'informer à temps les populations des zones d'accueil de l'arrivée des troupeaux ;
- Le déplacement des troupeaux doit se faire par les pistes de transhumance définies par les Etats et le franchissement des frontières n'est autorisé que le jour ;
- Le nombre de gardiens par troupeau doit être au moins d'un pour 50 têtes de bétail ; les gardiens doivent être détenteurs de documents d'identité en cours de validité et être âgés d'au moins 18 ans ;
- Les éleveurs admis bénéficient de la protection du pays d'accueil et les conflits entre agriculteurs et éleveurs sont soumis à l'appréciation d'une commission de conciliation.

Face aux difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre, cette décision a été complétée, en 2003, par le Règlement C/REG.3/01/03 qui recommande la mise en œuvre de plusieurs actions, en particulier (i) la mise œuvre de programmes sous régionaux d'aménagement de zones pastorales ou de réalisation d'infrastructures transfrontalières en faveur de la transhumance et (ii) la réalisation d'actions pilotes, transfrontalières, afin de mettre au point de nouveaux modes de gestion concertée des parcours et des zones d'accueil.

Ce cadre réglementaire régional est appliqué de manière très variable, dans l'espace et dans le temps, par les Etats membres de la CEDEAO. Ainsi, à titre d'exemple, le gouvernement du Bénin qui a adopté en avril 2019 un code pastoral fortement aligné sur la législation régionale a pris, en décembre de la même année, arrêté ministériel interdisant la transhumance transfrontalière en République du Bénin. Cette mesure a été partiellement assouplie le 18 février 2020 en accordant un moratoire de deux mois (mars et avril) aux animaux en provenance du Niger. Ces tendances à la fermeture des frontières à la transhumance sont également observées au Nigeria, en Côte d'Ivoire et en Guinée.

L'élevage dans la construction des territoires ouest-africains : mobilités, création des ressources et intégration d'espaces et activités hétérogènes

Nous venons de rappeler l'importance de l'élevage dans les économies et les échanges commerciaux entre les Pays de la région. Cet élevage contribue pour autour de 20% du PIB dans les grands pays sahéliens d'élevage (Mali, Mauritanie, Niger, Tchad), avec une place prépondérante des produits de la filière bétail-viande dans les échanges commerciaux régionaux. Malgré les fortes mortalités engendrées par les sécheresses répétées qui ont caractérisé les années 1970 et 1980 en particulier, le cheptel ouest-africain a connu une croissance importante dans les quarante dernières années, avec les effectifs de bovins multipliés par 2,5 et ceux de petits ruminants par 4 (Richard et al., 2019 : 15). Cette croissance s'est réalisée dans un contexte de politiques publiques, notamment foncières, pénalisantes à l'égard du pastoralisme. Cette tendance invite à relativiser les rhétoriques qui décrivent les milieux semi-arides sahéliens comme étant fragiles et dépourvus de ressources. En ligne avec la croissance démographique sur la même période, cette expansion du cheptel assure aujourd'hui 99% de la consommation en viande rouge dans la région (FAO, 2020).

Le commerce régional du bétail, nous venons de le voir, est organisé sur des circuits longs et est régi par des institutions endogènes, complexes et articulées mais fonctionnelles, assurant par exemple des fonctions essentielles de garantie, traçabilité et crédit (Rigourd, 2013).

Il génère des revenus importants et garantit une répartition diffuse de la valeur tout au long des filières en milieu rural et urbain dans les pays d'exportation, de transit et de destination. Cette économie bovine est essentielle pour de nombreux territoires sahéliens et soudaniens.

L'élevage pastoral et agropastoral joue aussi un rôle essentiel dans la dynamique agroécologique, spatiale, sociale et culturelle de ces régions. Les dimensions qui sous-tendent les mobilités pastorales en Afrique de l'Ouest sont multiples et indissociables. Essentielles pour compenser les effets de la variabilité climatique sur les pâturages et l'eau dans les milieux semi-arides sahéliennes, ces mobilités permettent depuis très longtemps d'intégrer les zones sahéliennes sèches aux zones soudaniennes à climat sub-humide.

Ces complémentarités agroécologiques et économiques reposent sur les ventes de bétail, l'approvisionnement en céréales, les échanges des produits et sous-produits de l'élevage et de l'agriculture – comme les échanges de résidus de culture contre fumure, ou les échanges de lait contre céréales. Les mobilités pastorales et les dynamiques commerciales qui en résultent ont ainsi un impact économique fort et positif dans les territoires dans lesquels elles ont lieu (Thébaud, 2017).

Ces mobilités, anciennes en Afrique de l'Ouest, sont extrêmement dynamiques. Elles prennent des formes et des significations différentes selon les espaces et les époques considérés. Elles ont souvent accompagné la création de nouvelles structures politiques centralisées et de nouvelles dynamiques de peuplement, réorganisant en profondeur la gestion de l'espace et des ressources dans les territoires concernés. Ce fut le cas, par exemple, dans les États précoloniaux du Macina, du Fuuta Tooro et du Fuuta Djallon.

D'autres fois, elles ont été pratiquées dans des espaces interstitiels entre des territoires politiquement structurés selon des conditions négociées plus ou moins égalitaires, par exemple dans les provinces périphériques des anciens États bambara du Sénégal et du Mali où se sont développées des relations de subordination et des relations clientélares (Boutrais, 1994). D'autres fois encore, ces mobilités ont pris la forme d'exodes dans des territoires peu connus pour se soustraire à des politiques vexatoires, pour fuir les effets de sécheresses ou d'épizooties de grande ampleur, par exemple dans les savanes humides d'Afrique centrale (Boutrais, 1990).

Les trajectoires des mobilités pastorales dans le temps et dans l'espace sont extrêmement diverses et elles suivent des changements fréquents selon les contextes politiques, économiques et écologiques dans lesquels elles sont pratiquées. Cette diversité concerne par exemple l'amplitude des mouvements journaliers (micro-mobilité), l'amplitude des mouvements saisonniers (transhumances, nomadisme), le nombre des transhumances dans l'année, leurs gradients nord-sud ou est-ouest, l'implication ou non de l'ensemble de la famille dans ces déplacements, etc. (Bonfiglioli, 1991). Ces mobilités s'organisent en fonction des caractéristiques des territoires qui les hébergent, et elles les façonnent à leur tour. Elles suivent les routes commerciales habituelles, construites sur des opportunités marchandes, pastorales, et sociales, mais peuvent aussi déboucher sur la création des nouveaux circuits de commerce des produits d'élevage. Dans tous les cas, elles s'inscrivent dans des « alliances » entre groupes d'éleveurs mobiles et les autres populations utilisatrices ou gestionnaires des territoires d'accueil. Ces alliances se construisent dans la durée, et sont à la fois basées sur des accords oraux et sur des règles plus formelles.

En somme, le commerce du bétail dans l'espace régional ouest-africain est le produit de mobilités historiques reposant en partie sur la mise en relation d'espaces écologiques, de ressources et d'activités économiques hétérogènes et complémentaires entre milieux semi-arides et subhumides.

Or, cette importance cruciale de la mobilité pastorale régionale pour les territoires ouest-africains est souvent sous-estimée dans les cercles politiques où le pastoralisme est parfois représenté comme une activité cantonnée aux milieux semi-arides sahéliens. Pour lutter contre ce risque de caricature d'un élevage pastoral qui « concurrencerait » les espaces agricoles, il est urgent de mieux le définir.

Une définition récente propose de considérer le pastoralisme comme un « système de production spécialisé dans la valorisation d'une diversité de ressources variables et aléatoires, suivant la variabilité climatique plus ou moins accentuée des milieux considérés, se caractérisant par : 1) la forte interaction entre groupes humains, animaux et l'environnement, mise en œuvre par des formes de mobilité stratégiques et par une alimentation sélective du bétail ; 2) l'entretien de formes de régulation flexibles et non exclusives de gestion du foncier et des ressources hydriques » (République du Kenya, 2012).

Cette définition permet de prendre en compte les caractéristiques inhérentes à la pratique du pastoralisme dans différents contextes. Elle suggère d'envisager autrement les conditions de la pratique du pastoralisme, tant dans les milieux semi-arides sahéliens que dans ceux subhumides soudaniens d'Afrique de l'Ouest. Surtout, cette définition évite que le pastoralisme mobile ne soit considéré comme une menace dans les pays du Golfe de Guinée.

Au-delà des modèles de développement agricoles centrés sur l'intégration agriculture-élevage à l'échelle de l'exploitation (Landais et Lhoste, 1990), il convient de reconsidérer l'importance de l'intégration agriculture-pastoralisme à l'échelle du territoire, et de souligner la grande diversité des trajectoires des systèmes combinant agriculture et élevage (Bonfiglioli, 1990).

Par ailleurs, la mobilité pastorale n'est possible que si des systèmes de gestion flexibles et négociés organisent de manière combinée les usages agricoles et pastoraux des espaces et des ressources qu'ils recèlent. Ces arrangements institutionnels, qui prennent la forme d'« alliances » ou d'autres règles de gestion collectives des ressources, permettent, de fait, une création de produits et de services supplémentaires par l'interaction entre systèmes agricoles et pastoraux. Ces synergies et leur histoire ont été bien décrits en milieu aride sahélien, par exemple dans le Delta intérieur du fleuve Niger ou au Lac Tchad (Rangé, à paraître), mais aussi dans les savanes subhumides soudaniennes du Sénégal et du Burkina Faso (Fanchette, 2011a ; Vall et Diallo, 2009).

L'intégration territoriale de l'élevage nécessite notamment des choix spécifiques en termes de cultures et méthodes culturales, de valorisation des résidus de cultures, ou de formes de gouvernance collectives de l'espace.

Ainsi, cette complémentarité entre agriculture et pastoralisme nécessite par exemple le maintien d'espaces forestiers disponibles pour le repli des troupeaux en saison d'hivernage, le respect de pistes à bétail, ou la connaissance partagée des calendriers des travaux agricoles et pastoraux. (Landais et Lhoste, 1990 ; Fanchette, 1999).

L'affaiblissement des complémentarités agriculture-pastoralisme en Afrique de l'Ouest est lié non seulement à la croissance démographique humaine et animale, mais aussi et surtout aux politiques agricoles et foncières, et aux modèles d'aménagement de l'espace qui en dérivent (Fanchette, 1999a, 2005 ; Audoin et Gonin, 2014 ; Gonin et Gautier, 2015). La compréhension de ces dynamiques implique de s'intéresser de près aux dimensions politiques, aux relations de pouvoir et aux intérêts qui sous-tendent dans les territoires considérés des politiques agricoles et des modèles d'intervention spécifiques et controversés (Rangé et al., à paraître).

Le renouvellement des formes de gouvernance à différentes échelles, locales, nationales, régionale est un enjeu essentiel à la fois pour sécuriser la pratique de l'agriculture et de l'élevage, mais aussi pour promouvoir le commerce et la consommation des produits animaux.

L'élevage dans la construction des territoires ouest-africains : mobilités, création des ressources et intégration d'espaces et activités hétérogènes

La vision globale développée par les parties prenantes de la formulation du Projet d'Investissement en Elevage dans les Pays côtiers (PRIDEC) rend compte de cette vision. Suivant cette analyse, l'élevage transhumant transfrontalier constitue un véritable système de production et d'échanges intégré à différentes échelles (locales, nationale et régionale) qui implique les espaces pastoraux des pays sahéliens et les espaces d'accueil en zones agropastorales des pays de l'intérieur ou des pays côtiers. Ce système intégré comporte des contraintes, mais bénéficie aussi à l'ensemble des zones et des pays de la région. Au vu des intérêts et bénéfices partagés, l'élevage pourrait être considéré comme un patrimoine commun dans l'espace communautaire régional (voir encadré 1 et Figure 3 ci-dessous).

Encadré 1 :

Un système productif régional intégré, mieux comprendre et reconnaître son efficience

« Il faut bien comprendre l'interrelation très forte entre la problématique de la transhumance transfrontalière et la problématique de la commercialisation, qui s'exprime par un certain parallélisme entre les couloirs de transhumance et les circuits transnationaux de commercialisation.

Lorsque l'on parle d'un système productif régionalement intégré, cela implique notamment que le déplacement du troupeau s'inscrit dans une conduite d'élevage qui va permettre de finir les animaux progressivement, éventuellement en apportant des compléments alimentaires ciblés sur les animaux qui vont être commercialisés, depuis le départ en transhumance et jusqu'à l'arrivée souvent plus de 1000 km plus loin, sur les marchés des pays côtiers. L'animal vendu à Abidjan, Lagos ou Accra est par conséquent un produit attaché à un territoire et des ressources régionaux, et pas seulement sahéliens.

Cette notion de système productif régional intégré n'est pas uniquement valable pour les animaux nés dans le Sahel et abattus à la périphérie des villes côtières.

Il prend aussi tout son sens dans les systèmes d'agriculture-élevage qui se développent très rapidement dans le Sud des pays sahéliens et le Nord des pays côtiers. En hivernage, les troupeaux détenus par ces agro-éleveurs sont souvent confiés à un berger qui va rejoindre les zones pastorales pour libérer les terres de culture. »

(Inter Réseaux, 2015)

Système productif régional intégré : un bien commun partagé entre pays côtiers et pays sahéliens Co-bénéfice, co-responsabilité et réciprocités : vers une vision partagée de la prospective de l'élevage dans l'espace régional

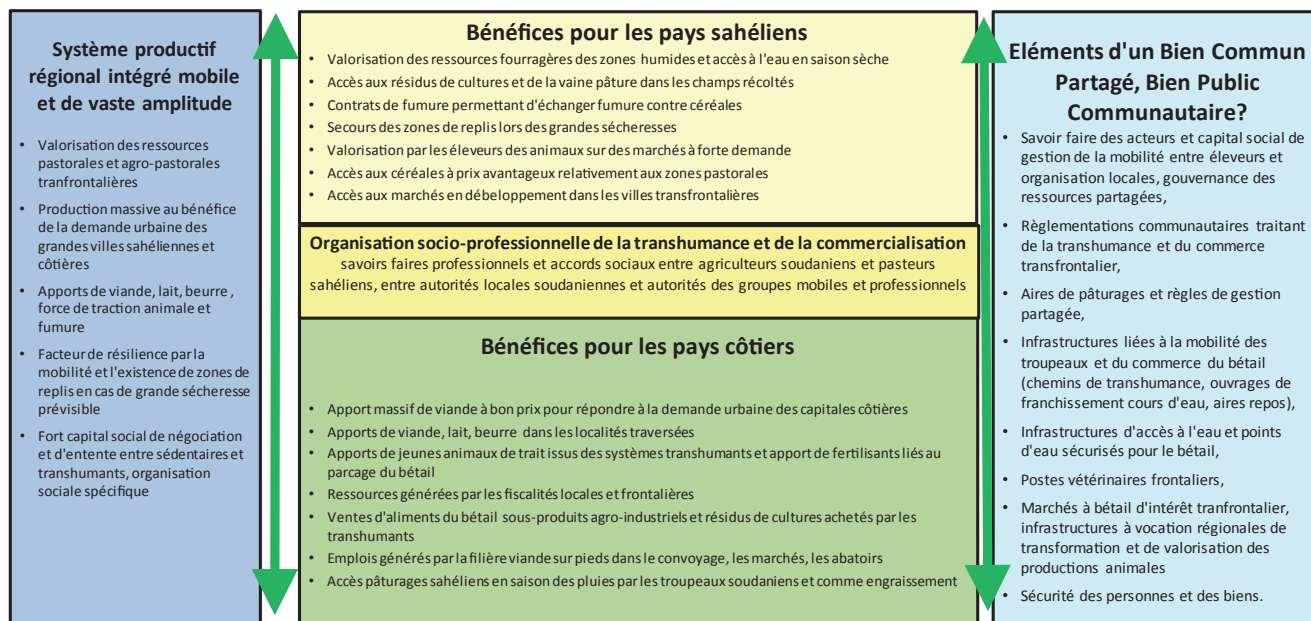


Figure 3. Schéma des bénéfices attendus du « Systèmes productif régional intégré » (PRIDEC, 2017)

Conclusion

En conclusion on retiendra trois points essentiels de ce diagnostic en prélude aux ETP 4 :

- Le commerce bétail-viande est un moteur d'intégration régionale (dimension commerce).
- Cette intégration régionale n'est pas seulement économique ou commerciale, mais elle repose aussi sur des formes de gestion communes ou concertées des ressources et des espaces au sein de la sous-région. Cette dimension politique implique la définition de règles consensuelles au sein des territoires agro-pastoraux, des pays, et au sein de la sous-région.
- L'intégration régionale est fragile et elle nécessite d'être encouragée, accompagnée, et sécurisée par une actualisation de ces règles aux évolutions du contexte politique et écologique.





Partie 2

Renforcer le rôle du commerce bétail-viande dans l'intégration régionale : les pistes de réflexions

Ce diagnostic global de la situation justifie la tenue d'une conférence régionale de grande ampleur. Comme évoqué en introduction, les 4^{èmes} « Entretiens Techniques du PRAPS » ont pour objectif d'identifier des leviers pour renforcer le rôle du commerce bétail-viande dans l'intégration régionale. Afin de rendre compte des différents leviers à promouvoir, les débats seront structurés autour de présentations en plénières, de présentations en ateliers parallèles, et de tables-rondes.

Quatre sessions sont organisées, qui représentent autant de « pistes de réflexion ». La Session 1 se tiendra le premier jour en plénière. Les 3 autres sessions se tiendront en parallèle le 2^{ème} jour.

- **Session 1** : « Etat du processus d'intégration régionale et du commerce des produits du secteur bétail-viande ».
- **Session 2** : « Les infrastructures et les moyens logistiques de commercialisation »
- **Session 3** : « Les défis sécuritaires et la libre circulation des personnes et des biens »
- **Session 4** : « Les mesures d'accompagnement des règles de libéralisation des échanges »

Session 1 : Etat du processus d'intégration régionale et du commerce des produits du secteur bétail-viande

I l s'agira en premier lieu de caractériser les flux commerciaux de produits du secteur bétail-viande dans l'espace régional. Les échanges d'animaux ont considérablement augmenté et se traduisent par des flux massifs d'animaux transitant dans des circuits de commercialisation pouvant atteindre le millier de kilomètres (Bonnet et al., 2010) généralement parcourus à pied. Ce convoiement sur pied s'est avéré plus rentable du fait des masses critiques d'animaux. Contrairement aux idées reçues, les animaux s'engraissent en marchant, lorsqu'ils sont bien alimentés (Corniaux et al., 2012). La plupart des animaux convoyés sur pied proviennent des zones pastorales de la Mauritanie, du Mali, du Burkina Faso, du Niger et du Tchad alors que les animaux transportés par camion sont généralement ceux qui ont été embouchés dans les zones Sud des pays sahéliens. Cette réalité combinant le convoiement à pied et le convoiement par camions est imparfaitement reflétée dans les statistiques nationales et régionales. Estimés en termes réels à 13 millions USD en 1970, puis à 150 millions USD en 2000 (Turner et Williams, 2002), les échanges de gros ruminants du Mali et du Burkina Faso génèrent des recettes croissantes pour atteindre 408 millions USD en 2012, montant qui peut être revu à la hausse car l'évaluation n'a porté que sur quelques corridors (Josserand, 2013).

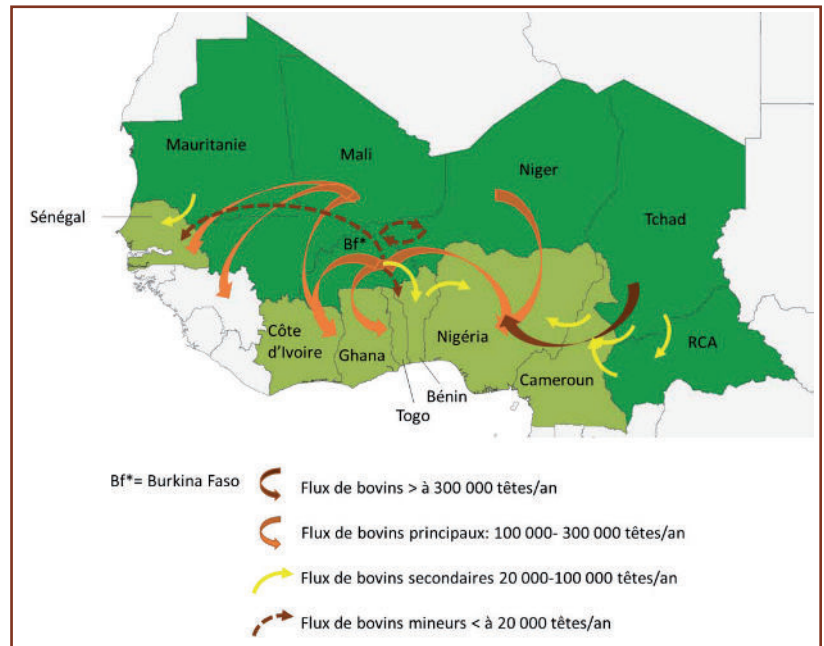
Les circuits commerciaux régionaux restent structurés par les fortes demandes en produits animaux et par le dynamisme de certains marchés internationaux (Maiduguri et Kano, par exemple). Sur le plan microéconomique, les éleveurs se montrent de plus en plus sensibles à l'amélioration des attributs de leur cheptel en vue de mieux capturer les opportunités au niveau des marchés nationaux et régionaux (Fadiga, 2013). De plus, les circuits de commercialisation qui sont à la fois verticaux et horizontaux contribuent à l'émergence de véritables économies régionales maillées par des modes différenciés de convoiement du bétail (par camion, par train et sur-pieds) des marchés d'exportation vers les zones de consommation de produits carnés (Cartes 2 et 3).

L'utilisation des différents modes de convoiement varie selon les axes commerciaux mais le convoiement sur pieds reste dominant. Le transport par camion et train reste encore largement sous-utilisé excepté sur les axes commerciaux Tchad-Nigéria et Niger-Nigéria et sur certains tronçons des axes Burkina Faso-Bénin-Nigéria. L'explication du maintien du convoiement sur pieds pourrait être trouvée dans des considérations d'efficacité (maintien d'un bon embonpoint) voire de rentabilité (Corniaux et al., 2012).

Session 1 : Etat du processus d'intégration régionale et du commerce des produits du secteur bétail-viande

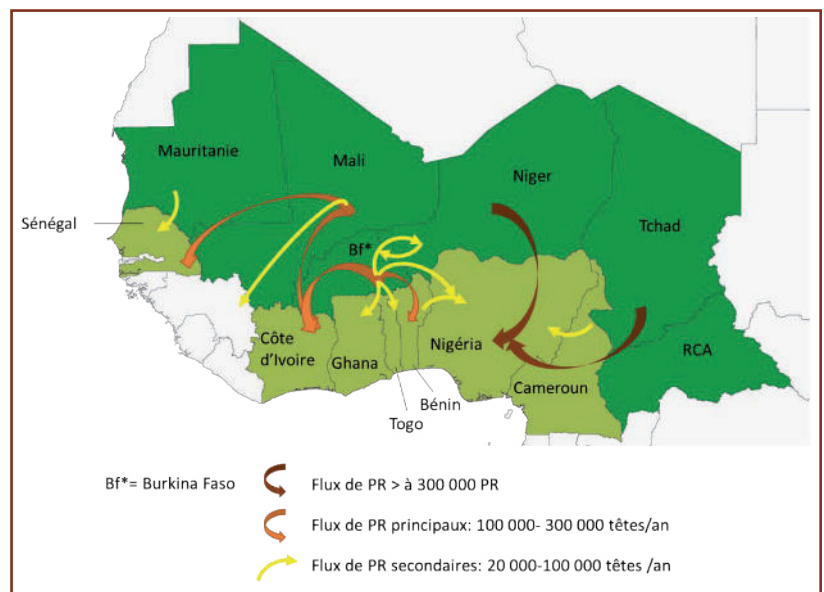
Toutefois, le cadre réglementaire des institutions régionales (UEMOA, CEDEAO) voire nationales peine à encadrer le transport de bétail devant la difficulté à appliquer des lois et règlements communautaires. Les équipements et conditions de transport du bétail demeurent rudimentaires voire à l'origine de pertes post production en quantité, qualité et valeur (Wane, 2017 ; Wane et al., 2017).

Au-delà des importations en provenance de l'espace CEDEAO, des importations extracommunautaires de viande rouge demeurent sur des parts de marchés relativement faibles et stables sur certains segments de marchés à haute valeur ajoutée (supermarchés, hôtels et restaurants). Parallèlement, les importations de viandes blanches et d'abats sur développent sur d'autres segments de marchés (consommation de masse). Ces importations à bas prix profitent de la relative faiblesse du Tarif Extérieur Commun (TEC) de 20% qui, paradoxalement, poursuit un objectif de sécurisation des marchés nationaux et régionaux et un objectif de sécurité alimentaire et nutritionnelle des populations (y compris en recourant aux importations en vue d'accroître la disponibilité de produits alimentaires).



Carte 2 : Estimations des principaux flux de gros bétail en Afrique de l'Ouest

Source : Blein et al. (2015) à partir de diverses sources dont Josserand (2013)



Carte 3 : Estimation des principaux flux de petits ruminants en Afrique de l'Ouest

Source : Blein et al. (2015) à partir de diverses sources dont Josserand (2013)

A partir des données fournies par les services statistiques nationaux, les pays de la CEDEAO ont importé en moyenne 445 186 tonnes de viandes extracommunautaires par an durant la période 2011–2015, toutes viandes confondues. Ces évaluations sont légèrement inférieures aux données FAO (Figure 2 ci-dessus). Les importations sont en très grande partie, réalisées par le Nigéria à hauteur de 82%, suivi par la Côte d'Ivoire avec 17,8%. Ces importations présentent une certaine dualité : destinées à des secteurs d'activité spécifiques (programmes de Nations unies, restauration, hôtellerie, grandes surfaces etc.) du fait de la forte urbanisation, du coût de la classe moyenne, de la croissance économique mais aussi destinées à des secteurs cherchant des viandes à bas coûts et de faible qualité (notamment en provenance d'Inde) pour couvrir une forte consommation de masse dans les zones urbaines et péri-urbaines.

A l'analyse, les importations de viandes extra-communautaires resteront tendanciellement à la hausse tant que les marchés nationaux et régionaux connaîtront un fonctionnement sous-optimal.

Les statistiques d'importations sont, cependant, sujettes à caution du fait des divergences entre sources d'information. Par exemple, les statistiques tirées du Centre du Commerce International (ou International Trade Center - ITC) ne fournissent pas les mêmes indications que les statistiques nationales. Pour illustration, les statistiques concernant le Nigéria sont quasi-absentes des bases d'ITC¹.

En second lieu, il s'agira de présenter un diagnostic de la mise en œuvre du processus d'intégration régionale en lien avec les échanges commerciaux du secteur bétail-viande.

Le secteur bétail viande reflète les forces et les faiblesses du processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. En effet, depuis plusieurs décennies, les dirigeants des Etats d'Afrique de l'Ouest expriment leur volonté de construire une véritable intégration régionale dans un objectif de stabilité (prévention des conflits) et de croissance économique (économies d'échelle et renforcement de la compétitivité). Cette ambition se traduit, entre autres, par le schéma de libre-échange (libre circulation des biens et des personnes) et la réglementation spécifique aux mouvements transfrontaliers d'animaux. Mais, force est de constater le faible degré d'application de ces mesures en faveur de l'intégration régionale. Bien souvent, lorsque des difficultés sociales ou économiques surgissent, les Etats prennent des mesures (de plus ou moins longue durée) qui sont en contradiction avec les dispositions régionales. Cette situation n'est pas spécifique au secteur bétail viande. L'analyse, dans différents domaines, du processus d'intégration régionale en Afrique de l'Ouest montre que les dirigeants nationaux mobilisent fréquemment un double registre : d'une part, l'adhésion aux idées et aux politiques d'intégration régionale ; d'autre part, la non application des règles régionales et/ou l'adoption de mesures strictement nationales contradictoires avec les engagements pris au niveau régional. Ce positionnement ambivalent se traduit, entre autres, par la persistance des tracasseries routières pratiquées par divers corps en uniforme (douaniers, gendarmes, policiers, etc.).

Un troisième temps sera consacré aux enjeux économiques des entraves au commerce du bétail et à l'opérationnalité des dispositifs de répression.

Les multiples entraves qui pèsent sur le commerce transfrontalier des animaux affaiblissent la compétitivité du secteur bétail viande vis-à-vis des produits animaux importés du marché mondial. De plus, en créant de l'incertitude pour tous les acteurs, elles constituent un frein à l'investissement (de la part d'opérateurs régionaux ou extérieurs) dans les infrastructures et équipements de transformation et commercialisation des produits animaux.

C'est aussi la sécurité sanitaire des échanges internationaux des animaux et de leurs produits qui est en jeu. Pour mieux saisir ces différents enjeux, on partagera des éléments d'évaluation impacts économiques et financiers des entraves à la libre circulation des biens et des personnes. Face à de tels enjeux, quels sont les dispositifs de lutte contre les entraves mis en œuvre et quels sont leurs résultats ? Comment certaines organisations faitières s'engagent-elles pour soutenir la libre circulation des produits animaux ? Quelles stratégies de défense des droits au commerce de bétail, les professionnels tentent-ils de mettre sur pieds ?

¹ Pour illustrer encore plus cela, dans le corridor Ouaga-Accra, un doute raisonnable subsiste sur la qualité des données sur les flux d'animaux sur pieds entre les pays de la CEDEAO. Sumberg et al. (2016) avaient déjà pointé du doigt des anomalies importantes sur les données fournies par le l'Etat du Burkina Faso, celui du Ghana et d'autres sources d'informations (FAO, IFC, UN Comtrade).

Session 1 : Etat du processus d'intégration régionale et du commerce des produits du secteur bétail-viande

Au final on débattrà de trois grandes questions de prospective.

1. Pourquoi les Etats, les organisations professionnelles et les institutions d'intégration régionale n'arrivent pas à relever le défi du respect de la libre circulation des biens et des personnes ?
2. Comment améliorer leurs capacités d'action ?
3. Quelles perspectives et actions concrètes pour développer le commerce régional (réglementations commerciales régionales et nationales, dispositifs d'action sur le terrain, processus d'intégration, construction d'un consensus politique, feuille de route à suivre) ?



Session 2 : Les Infrastructures et les moyen logistiques de commercialisation

Cette session débutera par un état des lieux des infrastructures marchandes et logistiques de produits du secteur bétail-viande. Les infrastructures marchandes du secteur bétail – viande sont mises en place pour faciliter l’acheminement du bétail des zones de production jusqu’aux zones de consommation. Les distances sont généralement longues, de l’ordre de plusieurs centaines de kilomètres (voir carte 2 ci-dessous). Elles sont constituées d’un réseau de marchés à bétail, plus ou moins grands et équipés, selon leur position par rapport aux abattoirs situés en ville. En amont, les animaux destinés à la vente sont acheminés vers les marchés de regroupement. Tous les animaux n’y sont pas nécessairement voués à être abattus (vaches suitées, femelles reproductrices, jeunes mâles pour l’embouche ou animaux de trait). Les grands marchés terminaux proposent des lots d’animaux qui partent vers l’abattoir par convoi à pieds ou en camion, quand ils sont équipés d’un quai d’embarquement. L’ensemble fonctionne correctement en réseau grâce à une répartition harmonieuse dans l’espace et le temps. La carte n°2 donne un exemple du parcours emprunté par les commerçants de bétail du nord Burkina vers Cotonou et Lagos.

Les abattoirs sont généralement situés dans les capitales. Construits dans les années 1970 et 1980, ils ont souvent un statut public. Enclavés dans les zones industrielles et dépassés par la demande en viande, ils font aujourd’hui l’objet de projets de réhabilitation ou de reconstruction aussi bien dans les pays sahéliens que dans les pays côtiers. C’est aussi l’occasion de reprendre les vifs débats entre partisans et opposants de l’exportation de viande réfrigérée du Sahel vers les capitales côtières (Thébaud et Corniaux, 2011). Ces débats relancent dans le même temps les questionnements sur les modes d’acheminement (convoi à pieds ou en camions, mais aussi en train), sur l’état des infrastructures routières et sur la facilitation administrative de la mobilité des animaux ou des marchandises (intra et inter frontalière).

Dans un deuxième temps, la session évoquera la gouvernance des marchés à bétail.

La question de la gestion des marchés à bétail est au cœur de la problématique du développement de l’économie régionale de l’élevage. Plusieurs expériences dont celles du PRAPS visent à rénover les infrastructures commerciales des pays sahéliens principalement orientés vers l’exportation de bétail sur pieds.

L’organisation des marchés à bétail est complexe, elle intègre une grande diversité d’acteurs commerçants, intermédiaires de vente, représentants des communautés d’éleveurs, chefferies locales, services de l’état (vétérinaires, mais aussi forces de sécurité, percepteurs, etc.).



Depuis une vingtaine d'années avec la décentralisation, les communes deviennent un acteur incontournable : dans la plupart des pays, la maîtrise d'ouvrage des marchés à bétail constitue une compétence et une source de fiscalité importante pour ces communes. Mais des questions se posent sur cette dynamique de décentralisation : Dans quelle mesure l'émergence de ce nouvel acteur permet-il d'améliorer la gouvernance des marchés à bétail ? Dans quelle mesure les communes ne constituent-elles pas une source de prélèvement de plus sur la chaîne de valeur sans pour autant réinvestir dans le soutien à une activité qui rythme leur économie en lien avec la transhumance notamment ?

Parmi les expériences emblématiques d'amélioration de la gouvernance des marchés à bétail, il faut mentionner les tentatives de délégation de la gestion aux organisations professionnelles locales, comme celle du marché à bétail autogéré de Gogounou. Quel bilan peut-on en tirer depuis la mise en place de cette expérience ? Quels enseignements apporte-t-elle sur les modalités de gouvernance des marchés à bétail. Au-delà de cet exemple, quelles sont les autres initiatives novatrices en matière de gestion des marchés à bétail dans la région ? Dans quelles mesures peut-on tirer des enseignements pour une gouvernance qui améliore non seulement la gestion de l'infrastructure, mais qui développe véritablement l'attractivité des marchés, qu'ils soient de collecte ou d'exportation dans les espaces transfrontaliers pour rejoindre un des indicateurs clef du PRAPS ?

Le troisième temps de la session sera consacré à un présentation des scenarii et acteurs de la structuration des filières bétail-viande. Les filières de commercialisation du bétail mobilisent une grande diversité d'acteurs depuis les éleveurs jusqu'aux consommateurs. Les commerçants qui en constituent un maillon essentiel font preuve d'une grande maîtrise des dynamiques des marchés et gèrent des risques multiples économiques, climatiques, sécuritaires, institutionnels (Figure 4).

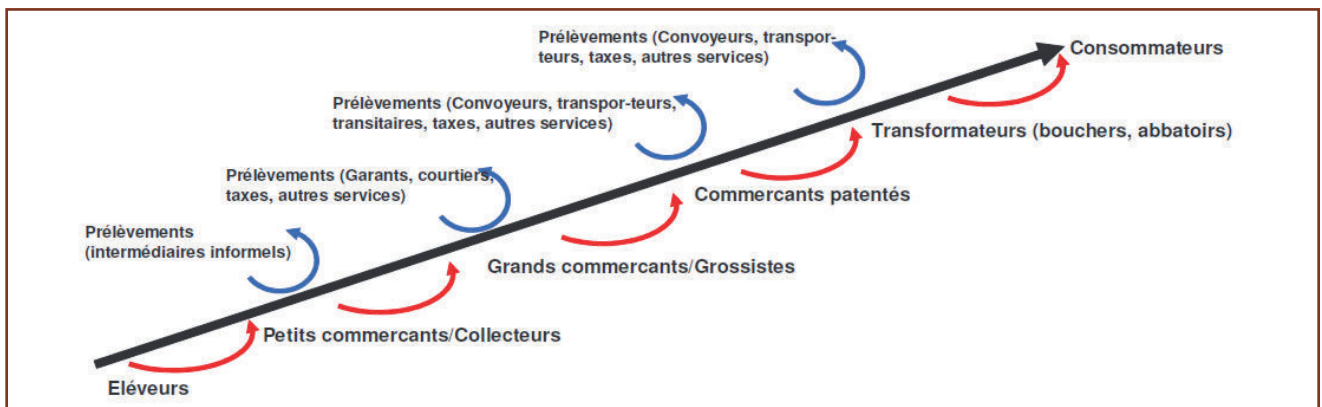


Figure 4. Source : Etude commercialisation du bétail 2009, SNV IRAM

Cette sous-session questionnera les dynamiques d'organisation des principaux acteurs des filières commerciales régionales des produits animaux et leurs stratégies. Elle mettra également en débat le rôle et l'avenir du convoyage à pieds dans la mobilité commerciale entre le Sahel et les Pays côtiers souvent considéré comme une pratique qui n'est plus adaptée aux réalités alors qu'elle apporte sa contribution à la chaîne de valeur. Viendront enfin les réflexions sur l'exportation de viande ou d'animaux sur pieds : en faisant l'historique d'une controverse toujours d'actualité. Enfin on se penchera sur les projets de développement d'infrastructures d'abattage dans la région, et sur les options et les politiques d'intégration de ces investissements dans les échanges régionaux. Des professionnels du commerce présenteront la manière dont ils voient leur rôle dans ces nouveaux schémas de modernisation des filières.

Session 3 : Les Défis sécuritaires et la liberté de circulation des personnes et des biens

Les insurrections à l'œuvre dans plusieurs territoires d'Afrique de l'Ouest et Centrale (Mali, Burkina, Niger, Nord du Nigéria et zone du Lac Tchad, République centrafricaine), les dynamiques qu'elles engendrent et les réponses sécuritaires qu'y sont apportées (prolifération d'armes de guerre et de milices, opérations coup de poing des armées nationales et des dispositifs militaires étrangers) ont un impact direct et grave sur la pratique du pastoralisme et sur le commerce du bétail. La prolifération d'armes et de groupes armés, ainsi que l'incapacité des armées nationales et internationales de reprendre le contrôle du terrain et de tenir une position équilibrée par rapport aux différents groupes armés présents, nourrit des conflits aux finalités plurielles (contrôle du territoire et des ressources, éviction de populations, vols, banditisme et racket) et aux effets destructeurs (des liens de confiance entre groupes socioculturels et professionnels, d'institutions régissant le partage des espaces et des ressources, des sources de subsistance d'une large partie des populations rurales).

Dans ce contexte, la mobilité pastorale, ainsi que celle pour le commerce du bétail, deviennent très risquées du fait des vols et assassinats des bergers en brousse opérés par les groupes armés mais aussi par des exactions parfois commises par des éléments des forces armées.

Les pasteurs perdent ainsi une stratégie clé pour gérer la variabilité climatique structurelle en milieu semi-aride, la productivité des troupeaux chute et le cheptel encourt fréquemment le risque d'être anéanti. L'insécurité cible également les déplacements par camion sous la forme d'explosion d'engins banalisés et de mise en place de check points par les groupes armés sur les routes des marchés.

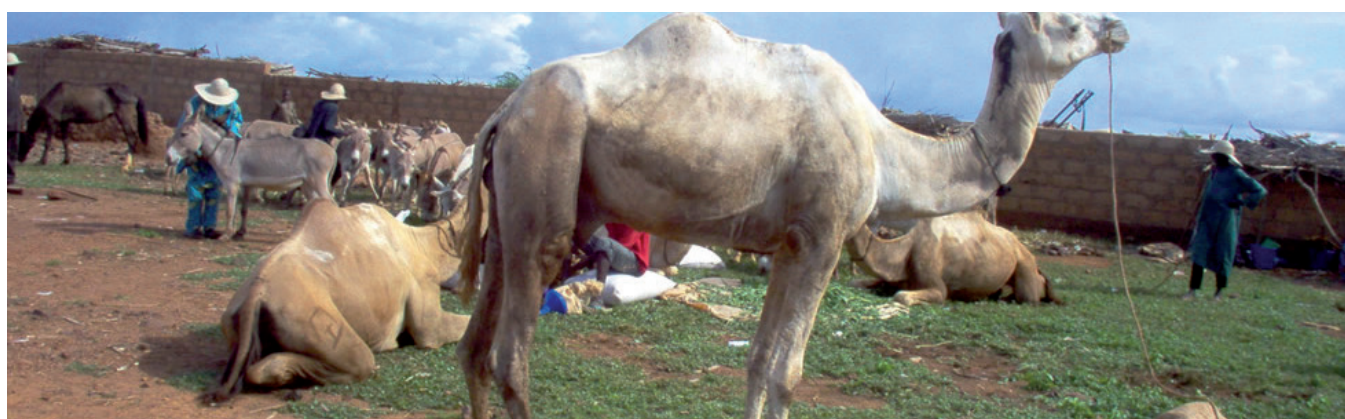
Parfois, des mesures sécuritaires draconiennes interdisent la circulation en moto ou décrètent la fermeture des marchés. Le contrôle des marchés à bétail devient un enjeu économique fort pour les groupes armés qui se substituent aux acteurs des filières commerciales, déstructurant les services rendus par ces derniers, notamment la traçabilité des animaux, ce qui encourage les vols et les razzias de bétail. Ces dynamiques alimentent un cercle vicieux de vol, paupérisation, injustice, peur et vengeance qui nourrit les situations de conflit et risque de les reproduire sur le long terme.

Les ETP 4, à partir des témoignages et des analyses d'acteurs locaux, permettront d'étudier cette problématique par l'entrée du commerce du bétail dans trois contextes particulièrement touchés : la frontière entre le Mali Central et le Nord du Burkina, la République Centrafricaine, le Nord du Nigéria.

La mise en comparaison de ces études de cas permettra aux participants de la conférence, dont les autorités politiques nationales et régionales, de mieux comprendre ces phénomènes, leurs causes et effets, et de réfléchir à des possibles pistes de solution d'intérêt commun.

Dans cette session l'on discutera également des dynamiques à l'œuvre autour des mobilités pastorales dans les espaces frontaliers entre pays sahéliens et pays côtiers du Golfe de Guinée, en mettant en évidence leurs liens indissociables avec le commerce du bétail et en faisant un bilan des impacts économiques et des services d'intérêt collectif générés dans les territoires intéressés. Ces mobilités évoluent dans un contexte complexe et défavorable à l'élevage à la fois dans les zones d'origine et dans celles de destination (extension des cultures, exclusion et spéculation foncière, comportements vexatoires et prédateurs vis-à-vis des éleveurs, etc.).

Les mobilités transfrontalières entre pays sahéliens et côtiers font aujourd'hui l'objet d'une attention politique soutenue, nourrie par des récits médiatiques mal informés qui déforment et exagèrent les faits (les épisodes de conflits, leurs causes présumées, leurs contours), en alimentant des sentiments de peur (invasion d'étrangers) et d'hostilité dans les opinions publiques des pays côtiers (Bukari et Schareika, 2016). Ces sentiments alarmistes et les manipulations politiques qui en suivent ne sont pas sans rappeler ce qui se passe en Europe autour des migrations internationales. Cette situation amène à l'adoption de mesures coercitives toujours plus serrées aux frontières entre pays sahéliens et côtiers (points de passage obligés, augmentation de taxes et redevances, interdiction de la conduite du bétail à pieds, mesures sécuritaires d'ordre militaire). Ces mesures ont l'inconvénient de favoriser la prolifération de pratiques informelles de contournement et la corruption. Au centre d'enjeux économiques et politiques majeurs pour différents acteurs locaux, ces pratiques suscitent envies et mécontentements, déstructurent et entravent les accords sociaux au niveau local, favorisent les épisodes de conflit violent à finalité d'appropriation des biens d'autrui ou de manipulation politique. Ces dynamiques et les possibles facteurs d'atténuation seront approfondis en faisant le point sur l'opérationnalité de certaines institutions endogènes d'organisation de la mobilité pastorale et de la gestion des conflits ainsi que sur des initiatives inter-étatiques majeures de concertation autour de la transhumance transfrontalière.



Session 4 : Les mesures d'accompagnement des règles de libéralisation des échanges

Cette session donnera lieu d'abord à un état des lieux de l'opérationnalité des systèmes d'information sur le commerce de bétail. Des initiatives importantes ont été entreprises pour le développement de systèmes d'informations : développement de SIM bétail, inscription par les pays de la CEDEAO de la viande bovine dans la cinquième et dernière bande du Tarif extérieur commun (taxe douanière de 35 %, produits à protéger), développement d'outils par Agrhymet pour le suivi des phénomènes biophysiques, repositionnement de l'élevage dans les Agendas de la plupart des partenaires techniques et financiers des Etats de la région etc. En dépit de cela, les dispositifs actuels reposant sur des méthodes de collecte d'informations statistiques qui devraient être réactualisées, n'arrivent pas encore à éclairer efficacement les politiques sectorielles nationales et régionales en fournissant des évidences techniques et scientifiques et ainsi faciliter les prises de décisions à différentes échelles. Par ailleurs, il est difficile voire impossible d'identifier de façon rapide et efficace le dépositaire des informations déjà existantes. Par ailleurs, l'absence d'un modèle économique clair pour assurer le financement des systèmes d'informations qui demeurent encore largement tributaires des projets mis en œuvre par des bailleurs internationaux, pose le défi de leur durabilité. Enfin, compte tenu de la complexité des systèmes d'élevage, la question de savoir s'il est pertinent de déconnecter l'information sur les marchés de celle sur les facteurs biophysiques et sur les perceptions des acteurs (souvent à l'origine des prises de décisions individuelles), se pose avec acuité.

Un deuxième temps sera création au processus de structuration des filières et des organisations professionnelles des commerçants. La plupart des politiques d'élevage de la région mettent en avant la modernisation de la filière, avec la réduction des intermédiaires, la préoccupation d'exporter la viande plutôt que le bétail sur pieds de manière à mieux valoriser le cinquième quartier. Le commerce de bétail demeure pourtant de la responsabilité de réseaux marchands très structurés mais qui demeurent souvent insuffisamment organisés pour dialoguer avec les politiques publiques. Quelques organisations professionnelles des commerçants de bétail ont émergé dans certains pays et au niveau régional. Des représentants de ces organisations présenteront comment elles se sont structurées et de quelle manière elles parviennent à être reconnues par les réseaux marchands. Nous évoquerons aussi les services qu'elles parviennent à leur fournir, ainsi que leur rôle d'intermédiaire entre professionnels de terrain et les acteurs publics de niveau national et régional. Ces invités présenteront leur vision de la modernisation de la filière. Seront évoquées aussi les initiatives récentes des politiques publiques permettant de dynamiser les échanges de bétail, de lutter contre les tracasseries, ou de réduire des taxes d'exportation du bétail. Les stratégies de renforcement et de formalisation des filières commerciales bétail seront discutées.

Un troisième temps sera consacré aux nouveaux outils technologiques et financiers pour promouvoir les échanges et la participation des acteurs. Depuis les années 2 000, les nouvelles technologies ont profondément modifié la fluidité et la logistique du commerce du bétail, relativisant ainsi les idées reçues sur le soi-disant « archaïsme » du milieu pastoral sahélien et des acteurs de la filière bétail-viande. Le commerce du bétail – viande s'est vite approprié les nouvelles technologies pour rendre plus commodes les échanges.

La téléphonie mobile permet les contacts sur les marchés à bétail, entre les convoyeurs (à pieds ou en camion) et les commerçants de bétail, entre les convoyeurs et leurs hébergeurs, et plus globalement entre les multiples acteurs du commerce du bétail. Par ailleurs, les transactions monétaires se font également par téléphonie mobile via une large offre du secteur privé en ce domaine. Le tout rend aujourd'hui les transactions plus sûres et plus rapides. Des projets de « campements numériques » sont désormais discutés². On y imagine l'inclusion de la télé consultation pour la santé des animaux, la collecte automatisée de données sur les mouvements des troupeaux, la situation instantanée des marchés et le commerce de l'aliment bétail.

Plusieurs outils digitaux sont en train d'être développés en vue d'améliorer l'efficacité des systèmes depuis l'enregistrement des animaux à l'entrée des marchés, suivi des données des marchés à bétail avec les SIM bétail, l'implantation de puces électroniques permettant de lutter contre le vol des animaux, systèmes de veille. Les potentialités offertes par ces outils pourront alimenter les échanges entre les participants tout au long des ETP.



² Communication personnelle de Serge Aubague (Care Danemark) à l'Atelier Stratégie régionale pour la promotion des chaînes de valeur lait dans l'espace CEDEAO, Ouagadougou, 24-26 juillet 2019.

Conclusion



Les 4^{èmes} Entretiens Techniques du PRAPS (ETP4) doivent permettre d'orienter les activités des différents acteurs impliqués dans le développement durable du commerce de bétail en Afrique de l'Ouest. Les responsables de projets, les organisations professionnelles, les décideurs politiques et les planificateurs nationaux, régionaux, et internationaux, doivent y trouver des pistes de réponse à leurs questions. Le programme proposé couvre une très grande diversité de points de vue et de thématiques afin de comprendre dans sa complexité cette activité essentielle à l'intégration économique ouest-africaine.

Les différentes sessions permettront aux participants d'acquérir une vision actualisée du contexte, et de discuter de propositions concrètes pour sécuriser ce commerce. L'amélioration du cadre réglementaire ou son application sur le terrain, la levée des tracasseries et des diverses entraves au commerce, le renforcement des infrastructures marchandes, la structuration professionnelle des filières, ou l'utilisation des technologies numériques sont autant de pistes qu'il conviendra d'investiguer. Les débats, les trames rondes, et la session de clôture permettront de construire une vision partagée de l'avenir de ce secteur et des actions prioritaires à entreprendre.



Références bibliographiques

- Audoin, S., Gonin, A., 2014. L'anacarde : produit de la globalisation, moteur de la territorialisation, l'exemple du Sud du Burkina Faso, *EchoGéo*, 29 | 2014.
- Blein R., Beaujeu R., Bio Goura S., Mankor A., 2015. Initiative pour la Promotion du Commerce Bétail-Viandes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Tome 1 : *Analyse – diagnostic et propositions en faveur de la fluidification des échanges dans le Couloir central (Burkina Faso, Mali, Niger, Nigeria, Ghana, Côte d'Ivoire)*. Washington, Banque Mondiale-CORAF/WECARD-CEDEAO, 105 p.
- Bonfiglioli, A.M. 1990. Pastoralisme, agro-pastoralisme et retour : itinéraires sahéliens. In *Sociétés pastorales et Développement. Cahiers des Sciences Humaines*. Sous la dir. d'Edmund BERNUS et François POUILLON. Cahiers des Sciences Humaines (ORSTOM), 1990, vol. 26, n° 1-2, p. 255-266.
- Bonfiglioli, A.M. 1991. Mobilité et survie. Les pasteurs sahéliens face aux changements de leur environnement. In Dupré (coord.), *Savoirs locaux et développement*. ORSTOM, Karthala.
- Bonnet B., Guibert B., Bénard C., 2010. La demande du Nigeria en produits d'élevage : une opportunité pour les pays sahéliens ? *Revue Grain de Sel* 51, Numéro Spécial/Nigeria, Octobre 2010.
- Bonte, P. 1969. L'élevage et le commerce du bétail dans l'Ader Doutchi-Majya. *Etudes nigériennes* n°23. IFAN, Niger – CNRS, Paris.
- Boutrais, J. 1990. Les savanes humides, dernier refuge pastoral : l'exemple des Wodaabe, Mbororo de Centrafrique. *Genève Afrique*, 28(1), 65-90.
- Boutrais, J. 1994. Pour une nouvelle cartographie des Peuls. *Cahiers d'Etudes Africaines*, 133-135, pp.137-146.
- Boutrais, J. 2001. Du pasteur au boucher : le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et du Centre. *Autrepart* (19) : 49-70.
- Bukari, K. N., Schareika, N., 2015. Stereotypes, prejudices and exclusion of Fulani pastoralists in Ghana. *Pastoralism*, 5(1), 1-12.
- CILSS, 2013. Rapport sur les tracasseries routières. Septembre 2013.
- CEDEAO, 1998. DECISION A/DEC.5/10/98 relative à la réglementation de la transhumance entre les Etats membres de la CEDEAO. 5 p.
- CEDEAO, 2003. Règlement C/REG.3/01/03 relatif à la mise en œuvre de la réglementation de la transhumance entre les Etats membres de la CEDEAO. 5p.
- CEDEAO, 2004. Cadre de politique agricole pour l'Afrique de l'Ouest. Document de référence pour la première phase des consultations nationales. Diagnostic, enjeux, questions clés, scénarios. 148 p.+ annexes.
- CEDEAO, 2004. Fiche technique de programme : Programme de gestion durable des ressources pastorales et contrôle de la transhumance en Afrique de l'Ouest. 68 p.
- CEDEAO, 2005. Plan d'actions régional 2006-2010 pour la mise en œuvre de la Politique Agricole de la CEDEAO (ECOWAP) et du PDDAA/NEPAD en Afrique de l'Ouest. 40 p.
- CEDEAO, 2005. Annexe à la décision A/DEC.5/10/98 relative à la politique agricole de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (ECOWAP). 18 p.

- CEDEAO, 2009. Forum régional sur l'élevage. Communiqué final des Ministres chargés de l'élevage, du commerce et de la sécurité dans les pays membres de la CEDEAO. Abuja, CEDEAO-DDRE, 2 p.
- CEDEAO, 2009. Forum régional sur l'élevage. Note d'orientations pour le développement de l'élevage dans l'espace CEDEAO. Abuja, CEDEAO-DDRE, 6 p.
- CEDEAO, 2009. ECOWAS, Formulation et mise en œuvre d'un Programme Régional d'Investissement Agricole (PRIA), Composante : « aménagements pastoraux et organisation de la transhumance transfrontalière », volume 2, sous-programme gestion améliorée des autres ressources naturelles partagées. Septembre 2009, version finale, 58 p.
- CORAF/WECARD, 2014. *Etude sur la transhumance transfrontalière et les conflits liés à l'utilisation des ressources naturelles en Afrique de l'Ouest*. 124 p.
- Corniaux C., 2014. Le commerce du bétail sahélien. Une filière archaïque ou la garantie d'un avenir prometteur ? *Afrique contemporaine*, 1 (249) : 93-95.
- Corniaux C., Thébaud B., Gautier D., 2012. La mobilité commerciale du bétail entre le sahel et les pays côtiers : l'avenir du convoi à pied, *Nomadic Peoples*, 16 (2) : p. 6-25.
- Corniaux C., Thébaud B., Gautier D., 2013 : La mobilité commerciale du bétail entre le Sahel et les pays côtiers : l'avenir du convoi à pied. In I.D. Gaye et al (Coord) : Ouvrage Mobilité PPZS.
- Direction du Développement et de la Coopération Suisse, 2017. *Etablissement de situations de référence pour le programme d'appui à commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest*.
- Fadiga M.L., 2013. Valuation of cattle attributes in the Malian humid and sub-humid zones and implications for a sustainable management of endemic ruminant livestock, *Environmental Economics*, Volume 4, Issue 1, 39-50
- Fanchette, S., 2011. *Au Pays des Peuls de Haute-Casamance*. Paris : Ed. Karthala, 393 p.
- Fanchette, S., 1999a. *Colonisation des terres sylvo-pastorales et conflits fonciers en Haute-Casamance*. Londres : IIED, 31 p.
- FAO, 2020 : Données sur la production agricole et le commerce disponibles sur Faostat, site consulté en février 2020 <http://www.fao.org/faostat/en/>
- Gonin, A., Gautier, D., 2015. Shift in herder's territorialities from regional to local scale: the political ecology of pastoral herding in western Burkina Faso. *Pastoralism: Research, Policy and Practice*, 5: 7.
- Guibert B., Banzhaf M., Bio Goura, S., Balami D. H., Idé G. *Etude régionale sur les contextes de la commercialisation du bétail/accès aux marchés et défis d'amélioration des conditions de vie des communautés pastorales*. Réseau de connaissances de la SNV Afrique de l'Ouest et Centrale sur l'Élevage et le Pastoralisme. Avril 2009. 119 p.
- Inter Réseaux, 2015. « Vers une prospective régionale sur le pastoralisme en Afrique de l'Ouest », Inter Réseaux Développement Rural
- Josserand H.P., 2013. *Assessment of Volumes and Value of Regionally Traded Staple Commodities*. Bethesda, MD: USAID ATP project, Abt Associates Inc., January, 48 p.
- Landais, E., Lhoste, P., 1990. L'association agriculture-élevage en Afrique intertropicale : un mythe techniciste confronté aux réalités de terrain. In *Sociétés pastorales et Développement*. Sous la dir. d'Edmund BERNUS et François POUILLON. *Cahiers des Sciences Humaines* (ORSTOM), 1990, vol. 26, n° 1-2, p. 217-235.
- Magnani S., Guibert B., 2017. *Rapport et Note de synthèse développant le concept de Biens publics communautaire appliqué à la transhumance entre pays sahéliens et pays côtiers*. Mission d'appui au démarrage du PRIDEC. RBM, Club du Sahel, 40 p.
- PRIDEC, 2017 : « Document de formulation de la composante régionale du PRIDEC », septembre 2017

- Rangé, C., à paraître. Des « communs » non excluant ? L'originalité de la gouvernance des ressources naturelles dans la partie camerounaise du lac Tchad. In : Raimond C., Zakinet D., Abdouramane M., Sylvestre F. (dir), *Recherches croisées sur les écosystèmes lacustres tchadiens*.
- Rangé, C., Magnani, S., Ancey, V., à paraître. « Pastoralisme » et « insécurité » en Afrique de l'Ouest : du narratif réifiant à la dépossession politique. *Revue internationale des études du développement*, à paraître (2020). *Revue internationale des études du développement*.
- Republic of Kenya, Ministry of State for Development of Northern Kenya and Other Arid Lands. *Releasing Our Full Potential*. Sessional Paper n° 8, on National Policy for the Sustainable Development of Northern Kenya and other Arid Lands. Nairobi, 2012, 42 p.
- Richard, D., Alary, V., Corniaux, C., Duteurtre, G. Lhoste, P., 2019. *Dynamiques pastorales et agropastorales en Afrique intertropicale*. Quae, CTA, Presses agronomiques de Gembloux.
- Rigourd, C., 2013. *Pasteurs, khalifa, damin, commerçants, convoyeurs, bouchers et tanneurs : renforcer les capacités des acteurs de la filière bovine au Tchad*. IRAM, JVL, Euro consultants.
- Thébaud, B., Corniaux C., 2011. *La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest*. Module d'animation et de formation. ARED, Dakar, Sénégal, 2011. 108 p.
- Thébaud, B., 2017. *Résilience pastorales et agropastorales au Sahel : Portraits de la transhumance 2014-2015 et 2015-2016 (Sénégal, Mauritanie, Mali, Burkina Faso, Niger)*. Nord Consulting, ISRA – BAME, CIRAD.
- Touré I. et al, 2012. *Atlas des évolutions des systèmes pastoraux au Sahel 1970-2012*. FAO / CIRAD, 2012. 34 p.
- Turner, M. D., Williams, T.O., 2002. Livestock Market Dynamics and Local Vulnerabilities in the Sahel. *World Development*, 30 (4): 683–705.
- Vall, E., Diallo, M. A., 2009. Savoirs techniques locaux et pratiques : la conduite des troupeaux aux pâturages (Ouest du Burkina Faso). *Natures, Sciences, Sociétés*, 17(2), 122-135.
- Wane A., 2017. *A general framework to estimate loss sources and magnitudes in live-ruminant value chain*. Poster prepared for the Global Agenda for Sustainable Livestock – 7th Multi-Stakeholder Partnership Meeting in Addis-Ababa, May 8-12, 2017.
- Wane A., Mtimet N., Ndjiru N., Staal S., 2017. *Potential impacts of market and non-market forces on live ruminant post-production value losses (LR-PPLs) – Evidence from Senegal*. Poster prepared for the 3rd International Conference on Global Food Security 3-6 December, Cape Town, South Africa.



Ouaga 2000, Porte N°2754, Boulevard Mouamar Al Kaddhafi
03 BP 7049 Ouagadougou 03 - Tél.: +226 25 49 96 00 - Fax : +226 25 37 41 32
Twitter : cilssinfos - Facebook : facebook/systeme.cilss
E-mail : administration.se@cilss.int
Site web : www.cilss.int - <http://praps.cilss.int/>