PN-AAL-441
ISN-14363

CENTER FOR RESEARCH ON ECONOMIC DEVELOPMENT
The University of Michigan
Ann Arbor, Michigan 48109

6830202

Project on Mgt. of Pasture-lands & of Breeding

LE PROJET DE GESTION DES PATURAGES ET DE L'ELEVAGE

The market for - livestock

Le marché offert au bétail dans la zone nigérienne centrale

from the Central Nigerian zone

par

Marty Makinen

Edgar J. Ariza-Niño

Préparé par le

Centre de recherches sur le développement économique

Université du Michigan

à l'intention de

l'Agence pour le développement international

Washington D.C.

Contrat No: AID/AFR-0202-C-00-1095-00

Mars 1982

6830202

PN-AAZ-345

English edition

I

PREFACE

Cet ouvrage est le rapport principal de l'équipe d'étude de la commercialisation du bétail du CRED. Il présente les conclusions obtenues après trois mois et demi de travail effectué dans la zone du Projet de gestion des pâturages et de l'élevage, lors d'entrevues ménagées entre nos chercheurs et le personnel du projet et du Service de l'élevage, et grâce à un examen de la documentation appropriée et à quelques analyses des statistiques existantes.

Les principales recherches de cette étude ont été entreprises par Marty Makinen, sa contrepartie au Niger étant Oumarou Alpha Noma du PGPE. Tous deux parcoururent les marchés à bétail situés à l'intérieur et aux alentours de la zone du projet en allant d'Arlit à Zinder. Plus tard, Edgar Ariza-Niño les rejoignit pour accomplir les visites nécessaires auprès des marchés du Nigeria septentrional et enrichir de son expérience la rédaction du rapport préliminaire et de ce rapport final.

Deux autres membres du personnel de recherche du CRED ont également apporté leur aide sous la forme de commentaires et de conseils; en l'occurence, Ken Shapiro et Randy Thomas. Enfin, Patricia Johnson, Carol Wilson, Jane McCormick et Nicole Roger-Hogan, en assurant la dactylographie, la correction du texte, la représentation graphique et la traduction, ont donné au produit final une qualité sans laquelle il n'aurait jamais pu être présenté.

Nous tenons à adresser des remerciements tout spéciaux aux volontaires du Corps de la paix du Niger qui ont eu la bonté de nous accueillir lors de nos visites sur le terrain. Nous ne voulons pas non plus oublier ceux qui ont participé au projet et qui méritent notre reconnaissance; parmi eux se trouvent Issa Maida, Yacouba Issa, Yacouba Ado, Marion Shepherd, Randy Senock, Georgette Parisot, Yvonne Alzouma, Mohamadoun Ahmed Rissa et Mohamadoun Abdourahi. Quant aux chercheurs du PGPE chargés des unités se rapportant à la socio-économie et à l'aménagement des pâturages, ils ont été la source continuelle d'une foule d'informations et d'idées. Ali Dankintafo, directeur du PGPE, Ray Waldron et Dan Stillman ont témoigné d'un intérêt tout particulier pour la mise à exécution de cette étude. Pour finir, nous aimerions exprimer

toute notre gratitude envers les éleveurs, bouchers, commerçants et dillalis anonymes sans les renseignements desquels cette étude se serait avérée impossible.

Les personnes mentionnées ci-dessus ont largement contribué à cette étude, mais évidemment les auteurs portent la seule responsabilité des erreurs qu'on pourrait encore y trouver.

Ann Arbor
31 Mars 1982

Edgar Ariza-Niño
Marty Makinen

TABLE DES MATIERES

	Page
Préface	ii
Liste des tableaux	v
Liste des schémas	vi
Introduction	1
La période de reconstruction d'après la sécheresse	3
Le marché nigerian	5
Les transports	7
L'attelage	13
Les différents marchés du bétail	16
La politique exportatrice	39
Le pouvoir commercial de la vente initiale	45
La tannerie nigérienne	50
Appendice A. Coût du camionnage	56
Appendice B. L'offre de viande de Maradi	57
Appendice C. Unité de contrôle du marché	62

LISTE DES TABLEAUX

Tableau		Page
1.	Classification du marché à bétail	17
A1.	Coût du camionnage de Jibiya à Lagos au Nigeria	56
B1.	Evolution de l'offre de viande de Maradi au Niger	59
B2.	Composition de l'offre de viande totale de Maradi au Niger	60

LISTE DES SCHEMAS

Schéma		Page
1.	Sexe et âge du bétail présenté à Maradi au Niger le lundi 8 février 1982	26
2.	Consommation de viande de Maradi, 1973-1981	28
3.	Sexe et âge du bétail présenté à Sabon-Machi au Niger le mardi 9 février 1982	31
4.	Sexe et âge du bétail présenté à Maïgatari au Nigeria le jeudi 11 février 1982	35
5.	Sexe et âge du bétail présenté à Illela au Nigeria le dimanche 14 février 1982	37
B1.	Consommation de viande de Maradi, 1973-1981	58

Carte

1.	Mouvements du bétail au Niger et dans la zone du projet	18

INTRODUCTION

Le marché à bétail du Projet de gestion des pâturages et de l'élevage (PGPE) a subi des changements considérables au cours des dernières années. Ce rapport ébauche puis analyse le système de commercialisation du bétail tout en faisant ressortir les principales modifications dont il est important de tenir compte lors de l'élaboration de projets futurs. Le marché du bétail est, à l'heure actuelle, affecté par quatre facteurs primordiaux:

1°) la reprise après l'effondrement dû à la sécheresse du début des années soixante-dix

2°) une révolution dans le système des transports assurant la liaison entre la zone du projet et ses principaux marchés de consommation

3°) une demande croissante pour la viande au Nigeria

4°) une croissance rapide apparente de la demande de jeunes boeufs destinés notamment à la traction animale et à l'embouche.

La période de reconstruction suivant la sécheresse devrait modifier l'intérêt accordé à la zone pastorale en le faisant passer de la reconstitution des troupeaux à l'augmentation de leur production. L'amélioration spectaculaire du système routier, à la fois au Niger et au Nigeria, a raccourci la chaîne commerciale et accru son efficacité. L'augmentation de la population, de l'urbanisation et du revenu au Nigeria -- marché principal du bétail nigérien -- a facilité la reprise et renforce chaque jour davantage l'élevage du Niger. Et enfin, il semblerait que l'emploi de jeunes boeufs pour la traction animale et le réélevage grâce aux résidus culturaux se soit développé au Niger et au Nigeria, ce qui préfigurerait d'excellents résultats pour l'économie pastorale.

Chacun de ces éléments déterminants est examiné en détail dans les sections suivantes. D'autres sujets examinés sont les suivants: l'étude des marchés visités et de l'infrastructure attenante de leurs abattoirs, la politique restrictive nigérienne d'exportation des bovins, le pouvoir

commercial des intermédiaires et l'industrie du cuir. Trois appendices fournissent des renseignements supplémentaires sur les coûts du transport du bétail jusqu'à Lagos, une analyse approfondie des données concernant l'abattage à Maradi et l'offre de la création d'une unité de contrôle commerciale destinée à surveiller l'étape suivante du projet.

LA PERIODE DE RECONSTRUCTION D'APRES LA SECHERESSE

La sécheresse du début des années soixante-dix appartient désormais au passé de la zone du PGPE. Le nombre et l'exploitation des bovins semblent avoir retrouvé leur niveau d'avant la sécheresse. Quant aux caprins et aux chameaux, il semble qu'ils aient été jusqu'à dépasser ce dernier. Les statistiques du Service de l'élevage estiment le troupeau bovin national de 1981 à 3,4 millions de têtes, soit une augmentation de 28 pour cent par rapport à 1976 ou un taux de croissance annuel de 5 pour cent. Enfin, l'abattage bovin au Niger et au Nigeria a atteint puis dépassé son niveau du début soixante-dix. Davantage de données sont offertes à ce sujet à l'Appendice B où la consommation en viande de Maradi est examinée.

Le PGPE a été conçu et élaboré à un moment où l'objectif principal de la politique d'élevage du Niger était de reconstituer le troupeau bovin national. Dans la mesure où ce but a été atteint, une réévaluation scrupuleuse de la répartition des actions prioritaires devrait faire partie de tout nouveau projet. Il se pourrait très bien, par exemple, que l'on n'ait plus besoin d'aider les éleveurs à augmenter la taille de leurs troupeaux.

Composition des espèces

Bien que le troupeau national ait été reconstitué d'après le niveau d'UBT (Unité Bétail Tropical) d'avant la sécheresse, la composition des espèces est différente. On trouve désormais davantage de petits ruminants que de grand bétail. Il se pourrait que la composition idéale du troupeau se soit trouvée modifiée du fait de la sécheresse, celle-ci ayant révélé combien le petit bétail était plus résistant. Par conséquent, l'équilibre des espèces pourrait très bien ne jamais retrouver sa composition du début des années soixante-dix et demeurer partial envers les ovins et les caprins (voir Appendice B). Néanmoins, ces derniers subiront problablement un taux d'exploitation élevé au cours des prochaines années, et ceci pendant que le troupeau bovin continue de croître.

Importance de la commercialisation

Etant donné que le troupeau national a été reconstitué de façon à égaler son niveau d'avant la sécheresse, il devrait être dorénavant possible de consacrer tous les efforts à la commercialisation des animaux. L'intérêt accordé à la productivité du troupeau en tant que potentiel de croissance pourrait en être détourné à la faveur de l'exploitation.

A cet égard, il est important que le nombre d'animaux imposé aux pâturages soit contrôlé dans les années futures et que la capacité de charge équilibrée à long terme de la zone du projet soit estimée (plus ou moins quelques petits changements dus aux variations normales se produisant d'une année sur l'autre). Ensuite, la productivité du troupeau devrait être commercialisée de façon à ce que les quantités appropriées ne soient pas dépassées. D'un autre côté, il faudrait également que le marché soit suffisamment flexible pour absorber davantage d'animaux au cours des années à mauvais pâturages et à plus grande exploitation et vice versa.

Enfin, au fur et à mesure que les éleveurs se rapprocheraient de la limite de leur capacité à long terme, ils pourraient, par exemple, commencer à présenter les femelles sur le marché plus tôt que maintenant. Aussitôt, le système de commercialisation enregistrerait le nombre croissant de jeunes vaches offert à la vente. Ainsi, le contrôle méticuleux du marché à bétail permettrait de déterminer le moment et les possibilités d'adoption d'une telle stratégie commerciale.

LE MARCHE NIGERIAN

Prédominance

Le Nigeria représente la destination finale prédominante du bétail provenant de la zone du projet. La suivante comprend non seulement le marché domestique régional de grandes villes telles que Maradi et Tahoua, mais aussi les abattages sporadiques villageois des jours de marché. La consommation de viande rouge par les familles d'éleveurs mêmes se limite aux abattages de dernier recours des animaux mourants et aux assemblées annuelles de la saison des pluies de leurs clans. Ensuite vient l'Algérie qui reçoit quelques petits ruminants envoyés par camion au cours du Tabaski. Enfin, Arlit et les mines d'uranium représentent un marché prestigieux mais sans importance.

Le Nigeria n'attire pas seulement le plus grand nombre d'animaux, mais également celui qui offre le plus gros rendement carcasse et la meilleure qualité de viande. Les animaux les plus gros et les plus gras sont généralement exportés, à l'exception de quelques taurillons et taureaux engraissés destinés aux marchés de première qualité de Maradi, Tahoua et Zinder. Plus de soixante pour cent des têtes de bétail abattues à Maradi, par exemple, sont de vieilles vaches de 8 ans et davantage.

Futur

La croissance régulière et continue qui s'est développée au Nigeria au cours des dernières années, et qui promet de continuer dans un futur proche, assure une demande croissante pour le bétail nigérien. La population de grandes villes nigerianes telles que Lagos, Ibadan, Kano et Port Harcourt a augmenté à un taux annuel de plus de 7 pour cent depuis plusieurs années et ne donne pas le moindre signe de ralentissement. Le revenu par habitant suit la même courbe, notamment dans le secteur urbain, en dépit du faible taux d'expansion des revenus pétroliers enregistré au cours des deux dernières années. Etant donné que la consommation de viande rouge se concentre avant tout dans les centres urbains, le pronostic pour les années quatre-vingts est le suivant: la demande de

boeuf augmentera plus vite que le troupeau bovin. Les importations de viande rouge en provenance d'Amérique du Sud ont été faites entre 1975 et 1979 et ont complètement cessé depuis sans la moindre chance de reprendre. La hausse des prix de la viande qui en a résulté au Nigeria s'est produite en faveur des pastoralistes nigériens et au détriment (attendu) des consommateurs urbains. A l'heure actuelle, les prix nigerians sont suffisamment intéressants pour attirer jusqu'au bétail malien et voltaïque (du nord) qui pénètre au Niger par Ayorou.

Les craintes voulant que des prix nigerians élevés de la viande et du bétail forcent le Niger à liquider son troupeau naisseur ne sont pas fondées. Au contraire, lorsque les prix nigerians augmentent, il en va de même pour la valeur du troupeau naisseur qui, par ce truchement, se transforme en un article onéneux. L'éleveur nigérien est parfaitement conscient de cette situation et c'est la raison pour laquelle il ne vend pas son bétail. En effet, un marché nigerian solide est une force positive nécessaire au développement du secteur de l'élevage. Il accorde davantage de flexibilité aux exportations nigériennes de bétail, toujours dépendantes des conditions locales, sans toutefois affecter les prix de façon dramatique. Naturellement, à défaut de la sécheresse, la pire des catastrophes pouvant arriver au secteur nigérien de l'élevage serait un effondrement du marché nigerian du genre de celui qui s'est produit au Ghana.

Et pourtant, malgré cette vue optimiste du futur, il subsiste une pointe d'incertitude due à certains développements économiques nigerians récents. Tout d'abord, le déclin spectaculaire des prix du pétrole brut sur le marché mondial a créé de sérieuses difficultés pour la balance des paiements du Nigeria. Il en a résulté de sévères restrictions gouvernementales sur les importations et les échanges de devises. Ces mesures n'ont, jusqu'ici, affecté que le commerce international se servant des réseaux bancaires pour effectuer ses paiements. Le régime de la porte ouverte a été maintenu à l'égard des pays voisins, mais la valeur du naira a considérablement diminué. Etant donné que le bien-être de l'élevage nigérien est étroitement lié à la santé économique du Nigeria, tout nouveau développement se produisant dans ce pays aura un impact prévisible sur la zone du Projet de gestion des pâturages et de l'élevage nigérien.

LES TRANSPORTS

Introduction

Les changements qui se sont produits dans les transports nigériens et nigerians ont affecté le système de commercialisation du bétail de façon spectaculaire. Toute modification ultérieure des transports et des politiques d'élevage impliquant ces derniers pourrait avoir des conséquences d'une importance similaire. Les aménagements routiers importants qui se sont effectués au Nigeria au cours des années soixante-dix ont tellement réduit le coût du transport des animaux par camion de la frontière nigérienne aux marchés de consommation côtiers que ce dernier a complètement remplacé le convoyage à grande distance. La construction de la "Route d'uranium" nigérienne reliant Birni N'Konni à Arlit a également révolutionné les communications économiques à l'intérieur de la zone du PGPE. Celle-ci se trouvera constamment affectée par tous nouveaux travaux routiers et pourrait même être davantage exploitée si certains changements de politique pouvaient être obtenus.

Routes nigerianes

Le gouvernement nigerian a consacré une partie de ses revenus pétroliers florissants à l'aménagement de tout un réseau routier national de première qualité. La réduction des coûts du camionnage qui en a résulté (renforcée par de faibles prix de l'essence) a eu un impact considérable sur les mouvements du bétail allant des régions du nord vers les marchés du sud. Le convoyage du bétail sur de longues distances a disparu au Nigeria et son transport ferroviaire a considérablement diminué. La distance séparant les marchés frontaliers de la côte et autrefois parcourue sur une durée de plusieurs jours (en chemin de fer) à un mois (à pied) ne prend aujourd'hui guère plus de 24 à 36 heures en camion. Les avantages présentés par cette forme de transport sont mis en relief par l'abondance des rampes de chargement pouvant être observée dans trois lieux de rassemblement des animaux situés à la frontière entre les deux pays: Illela, Jibyia et Maïgatari. Aucun bétail destiné aux marchés côtiers ne dépasse cette ligne autrement qu'en camion, évitant ainsi les pertes

de poids causées par le convoyage et réduisant la durée de rotation du capital investi.

Le camionnage des bovins importés de la zone du PGPE commence aux trois endroits mentionnés plus haut qui s'occupent des animaux provenant respectivement de Konni, Maradi et Zinder. L'importance de ces trois lieux de rassemblement a été confirmée par les visites faites par l'équipe d'étude. Trois autres centres ont été mentionnés sans toutefois recevoir de vérification. Ce sont Shinkafe, au sud de Madaoua, Dambarta, au sud de Matamèye, et Babura, au sud de Magaria. Nombre des animaux rassemblés à Illela ne viennent pas de la zone du PGPE, mais plutôt de la région d'Abala et du Mali dont ils arrivent en traversant la frontière nigérienne à Ayorou. Il en va de même pour le bétail rassemblé à Maïgatari qui provient en fait de la zone du Projet de gestion de l'élevage de la Banque mondiale (World Bank Livestock Project).

Les animaux embarqués à partir de ces centres de rassemblement sont, pour la plupart, des mâles adultes de grande taille ainsi que quelques vieilles vaches relativement saines. Ils sont destinés aux abattoirs de Lagos, Ibadan, Enugu, Port Harcourt et à d'autres marchés répartis le long de la côte nigeriane fortement peuplée. Lagos est toutefois la destination finale la plus prisée. Les autorités nigerianes ne cherchent en aucune façon à gêner le flux d'animaux nigériens entrant dans leur pays, mais elles exigent néanmoins que tout le bétail soit enregistré au poste de contrôle des vaccinations le plus proche et qu'il obtienne un permis de transport. Le coût de ces formalités est dérisoire: l'équivalent de 300 F. CFA par tête. Les certificats de vaccinations délivrés par le Service d'élevage nigérien sont valides au Nigeria. Enfin, le coût des transports d'Illela à Lagos varie de 3.600 à 4.500 F. CFA par tête, selon les conditions de l'offre et de la demande de camions, soit 2 à 3 pour cent du prix d'achat de l'animal.

Routes nigériennes

Le convoyage demeure la forme de transport du bétail la plus courante au Niger. Il existe pourtant une certaine activité de camionnage pour les ovins, notamment au cours de la période d'exportation légale qui précède le Tabaski. La plus grande partie de ce commerce est destinée

au Nigeria et le reste à l'Algérie. Certains des membres de l'équipe d'étude ont affirmé avoir entendu parler d'autres exemples de camionnage dans le pays, mais le convoyage reste le moyen de transport le plus usité.

Il n'en demeure pas moins que la "Route d'uranium" a eu un impact sur le commerce du bétail au Niger. Elle permet aux commerçants d'accéder directement à la zone pastorale, notamment à celle du PGPE que la route liant Tahoua à Agadez traverse diagonalement. Les exportateurs de bétail et les biens de consommation apportés par camion peuvent désormais pénétrer facilement dans la zone pastorale. Le contexte présenté par un plus grand nombre d'acheteurs pour leurs produits et d'un plus grand étalage de marchandises pour leur consommation a attiré les éleveurs dans les marchés situés le long de cette route, notamment Abalak.

Abalak n'existe que depuis 1975, et pourtant, c'est déjà l'un des marchés les plus importants de la zone du projet. Il a d'ailleurs été souvent mentionné par les exportateurs de bétail des régions de Birni N'Konni, Illela et Maradi comme étant l'une des sources les plus importantes de leurs troupeaux. On s'y réfère également en tant qu'excellent centre d'approvisionnement en biens de consommation. Tout ceci met Abalak au même niveau que les marchés pastoraux avoisinants de Kâo et Tchin-Tabaradène, traditionnellement plus réputés mais moins accessibles du fait de leur éloignement de la route.

Il faut donc s'attendre à ce qu'Abalak continue de croître. En fait, d'autres marchés situés le long de cette route subiront probablement la même transformation. Le projet devrait encourager le Service de l'élevage à les surveiller comme il le fait déjà pour d'autres marchés, moins importants, répartis dans tout le pays. A l'heure actuelle, la croissance d'Abalak est observée de façon erratique alors qu'elle mériterait de l'être de manière plus suivie (ceci devrait s'appliquer à tous les marchés en voie de développement).

Chaîne de commercialisation

La pénétration des exportateurs de bétail à l'intérieur de la zone pastorale a causé la transformation du système commercial. Il est dorénavant possible à un seul exportateur d'acheter les animaux directement aux éleveurs de la zone pastorale, de les faire convoyer jusqu'à la

frontière nigeriane puis de les faire transporter par camion jusque dans les marchés de consommation côtiers où ils peuvent les y vendre aux bouchers. Cette chaîne de commercialisation est infiniment plus réduite que par le passé. En fait, il n'y a vraiment que trois chaînons: l'éleveur, le marchand et le boucher, les dillalis jouant le rôle de courtiers lors des transactions effectuées entre l'éleveur et le marchand puis entre ce dernier et le boucher.

Le raccourcissement de la chaîne commerciale a sans aucun doute eu un impact favorable sur les prix offerts aux producteurs. En effet, la réduction des intermédiaires entraîne celle des sommes distribuées au cours des transactions. D'autre part, il semble que la concurrence ait été rehaussée par cet accès amélioré. Ainsi, le poste du Service de l'élevage nigerian d'Illela, qui délivre les permis des camions transportant des animaux jusqu'à la côte, a révélé que près de la totalité des nouveaux permis reçus par les nigériens provenait de la région de Tahoua et qu'environ vingt nouveaux venus avaient été enregistrés en 1981. La combinaison d'une chaîne commerciale plus courte, d'une concurrence accrue entre acheteurs et d'une rotation du capital plus rapide devrait améliorer la part des producteurs dans le prix de vente final.

Communication des prix

Outre les avantages présentés par l'amélioration du système des transports que nous avons déjà mentionnés précédemment, il en existe un dernier qu'il ne faudrait pas non plus négliger: la meilleure communication des prix, et autres informations concernant la demande, des marchés côtiers. Il ne faut en effet pas plus de 48 heures à ces renseignements pour arriver dans la zone pastorale par l'intermédiaire des marchands, transporteurs et convoyeurs qui y reviennent en taxis-brousses. Ceci permet une réaction plus rapide par rapport aux changements des prix qui aplanit la fluctuation en augmentant l'offre lorsque les prix montent et en la diminuant lorsqu'ils baissent.

Avantages perdus

D'après l'équipe d'étude, il semblerait que certains avantages pouvant résulter de l'amélioration du système routier soient en fait perdus

à cause de la politique nigérienne de restriction des exportations. En effet, si celle-ci ne réussit pas à limiter les exportations de bétail (voir la section sur la politique exportatrice), elle parvient toutefois à en modifier la forme. Ainsi, pour échapper au repérage des postes de contrôle, les exportateurs font passer la frontière à pied à leurs troupeaux. Cette activité clandestine est rendue possible du fait de l'importance de la frontière qu'il est très difficile de surveiller. Par contre, il est quasiment impossible à tout camion transportant des animaux de passer inaperçu étant donné qu'il doit emprunter l'autoroute. Par conséquent, s'il n'existait aucune restriction sur les exportations, les animaux présentement convoyés pourraient être camionnés directement de la zone pastorale aux marchés de consommation côtiers,[1] ce qui présenterait plusieurs avantages pour l'élevage en particulier, et l'économie en général. Par exemple, la durée de rotation du capital des exportateurs de bétail pourrait davantage être réduite (la distance d'Abalak à Birni N'Konni passerait de neuf jours à pied à plusieurs heures en camion). Ensuite, la perte de poids due au convoyage pourrait être supprimée, les communications commerciales et le temps de réaction améliorés, les conflits causés par l'endommagement des champs opposant convoyeurs et agriculteurs évités. Enfin, les camions apportant des marchandises dans la zone pastorale pourraient en rapporter sous la forme d'animaux, exploitant ainsi au maximum les avantages du système routier. La section concernant la politique exportatrice explique de quelle façon les restrictions ont permis d'atteindre les objectifs visés et comment elles pourraient désormais être entièrement supprimées afin de tirer tout le profit des améliorations du transport.

---

[1]Des ovins et des bovins sont déjà transportés par camions d'Abalak au marché de Guidan Ider, situé au nord de Birni N'Konni. On assume que les animaux devant être exportés traversent la frontière à pied à partir de Guidan Ider. Il faudrait également se rappeler que durant la période légale d'exportation des ovins précédant le Tabaski, ceux-ci le sont par camion.

Planification

Etant donné les nombreux avantages, présents et futurs, représentés par les travaux routiers effectués dans la zone du PGPE, celui-ci devrait s'assurer que toute planification routière supplémentaire tienne bien compte de son impact sur l'économie pastorale. Il semblerait en effet que toute nouvelle route liant le nord au sud soit de la plus grande utilité, notamment si elle joint les zones pastorales aux marchés de consommation domestiques de Maradi et de Zinder et leurs destinations d'exportation. Au cas où le camionnage des bovins se concrétiserait, il est bien possible que le projet participe à la construction de rampes de chargement dans les marchés situés le long du ou des trajets routiers.

Le système des transports régissant la zone intérieure et extérieure au PGPE a subi de telles transformations depuis le début des années soixante-dix qu'il a entraîné l'amélioration du système de commercialisation. Le relâchement des restrictions à l'exportation devrait permettre au Niger de tirer un meilleur parti de son réseau routier et, réciproquement, tout embellissement de ce dernier devrait avoir des répercussions sur l'économie pastorale, spécialement l'élevage. Par conséquent, toute planification routière devra tenir compte de son impact sur ce dernier.

L'ATTELAGE

Augmentation de l'utilisation

L'utilisation de la traction animale a augmenté au cours des dernières années dans la zone du PGPE et dans ses alentours. Elle sert à tirer et à transporter l'eau dans la première et à charrier et à labourer dans la seconde (dont les zones agricoles du sud du Niger et du nord du Nigeria).

Les agriculteurs du Niger méridional ont tout particulièrement accru leur usage des bovins à l'exploitation et, à ce titre, nous pouvons citer l'emploi des chars à boeufs observé lors des visites sur le terrain effectuées en février 1982. Ceux-ci sont probablement utilisés pour les gros travaux des champs de la saison agricole. Cette situation a créé une demande croissante pour les jeunes mâles de 2 à 3 ans qui sont dressés puis entretenus jusqu'à l'âge de 5 ou 6 ans. De cette façon, les cultivateurs font un bénéfice supplémentaire: celui de la valeur de l'animal entretenu. Enfin, l'utilisation des résidus culturaux pour assurer l'alimentation des taurillons ou l'engraissement du bétail au cours de la saison sèche est dorénavant largement répandu dans cette région.

En outre, les jeunes mâles sont également exportés vers le Nigeria. Les paysans de sa partie nord, tout comme ceux du sud du Niger, ont aussi développé l'usage de la traction animale, du réélevage et de l'embouche, ce qui a entraîné une revitalisation du commerce des jeunes bovins vers le sud (la plupart d'entre eux provenant sûrement du Niger). Dans le marché d'Illela, par exemple, situé de l'autre côté de la frontière par rapport à Birni N'Konni, une grande partie des animaux présentés sont de jeunes mâles destinés à être convoyés vers le sud pour être vendus aux agriculteurs et aux paysans de tout l'état de Sokoto.

Race Azawak

La race Azawak semble avoir été la principale bénéficiaire de la demande de jeunes mâles. Les mâles Bororo, quant à eux, sont considérés comme inadéquats pour l'attelage en raison de leur tempérament, de

l'énormité de leurs cornes, de la hauteur de leur stature et du caractère efflanqué de leur constitution. Par comparaison, les taurillons Azawak sont plus trapus, dociles et faciles à dresser et à commander.

Il résulte de cette situation que le bétail Azawak a vu le modèle de sa vente subir des transformations profondes. Alors qu'autrefois les propriétaires de bétail de la zone pastorale vendaient leurs mâles adultes pour la boucherie, on les voit à présent se débarrasser des jeunes mâles Azawak castrés auprès des petits commerçants qui les convoient ensuite vers le sud pour les vendre aux agriculteurs. C'est la raison pour laquelle des marchés à bétail tels que Maradi et Sabon-Machi se retrouvent avec une offre importante de jeunes mâles. Il semblerait donc que le prix d'un jeune Azawak ait suffisamment augmenté par rapport à celui d'un adulte pour encourager le propriétaire à le vendre. Si, par contre, celui-ci décidait de vendre l'animal à un âge plus avancé, ce serait pour l'envoyer à la boucherie ou à l'exportation. Les Bororos, au contraire, ne semblent pas avoir subi de grandes transformations dans la façon dont ils sont vendus: ce sont toujours les mâles de 6 ou 7 ans qui s'en vont les premiers. Leurs acheteurs les exportent généralement vers le Nigeria (voir la section sur les marchés en ce qui concerne les recensements des animaux présentés à Illela et Maïgamati).

Si cette stratification spontanée apparente de l'élevage des Azawaks était confirmée avec, d'un côté, l'élevage de jeunes mâles dans les zones pastorales et de l'autre, leur réélevage dans les zones plus agricoles, elle provoquerait un développement des plus intéressants. En effet, elle prouverait avec quelle rapidité les éleveurs et les agriculteurs peuvent s'adapter aux différentes conditions économiques. Le fait que cela puisse se produire sans aucune intervention directe explicite tend à montrer que le système de commercialisation du bétail peut provoquer des changements substantiels lorsque les circonstances l'exigent. Cette expérience devrait servir d'exemple à tout programme de stratification devant être mis en application dans le Sahel.

Mesures politiques

Toute recommandation destinée à décourager la vente des jeunes mâles devrait être sérieusement examinée avant d'être adoptée. En effet, la

supposition implicite voulant que de telles ventes soient effectuées sous la contrainte pourrait être erronée. Il se pourrait tout simplement que la demande des agriculteurs ait entraîné la hausse des prix des jeunes mâles de façon à rendre la vente des Azawaks de 2 à 3 ans intéressante pour les éleveurs.

Le fait qu'un comportement similaire ne soit pas observé au sujet de la race Bororo renforce ce raisonnement. Il n'est d'ailleurs pas du tout aussi évident que les Bororos bénéficieraient de l'adoption de la stratification. La popularité des Azawaks grandira probablement au cours des années à venir et toute mesure devant faciliter leur distribution (ainsi que celle de leurs croisements) devrait être envisagée.

Toute évidence tendant à prouver que ces différences de gestion des animaux et de modèle des ventes entre Azawaks et Bororos se produisent dans la zone du projet est insuffisante. Nous assumons qu'elles existent grâce aux observations faites sur la composition de l'âge et du sexe des animaux présentés aux marchés de Maradi et Sabon-Machi au Niger et d'Illela et Maïgatari au Nigeria. Les deux premiers n'offrent que des Azawak castrés de 2 et 3 ans tandis que le quatrième ne semble avoir que des taureaux Bororo âgés de 5 à 8 ans. Enfin, le marché d'Illela semblait être principalement composé de jeunes Azawaks bien que des Bororos adultes aient été aussi remarqués, notamment parmi le bétail envoyé à Lagos par camion. Des détails supplémentaires sur ces marchés sont offerts à la section suivante.

Nous ne possédons donc aucune donnée comparable sur les races élevées dans la zone du projet. Toutefois, les renseignements fournis par Ibrahim Tourawa concernant les troupeaux peuls de la région située au sud d'Agadez indiqueraient que les jeunes mâles Bororo y sont trouvés en grand nombre.

Etant donné l'importance de ces questions dans le contexte de l'orientation possible de toute nouvelle activité du projet, il serait de la plus haute importance de recueillir davantage de données commerciales afin de pouvoir vérifier et compléter celles déjà obtenues lors de cette brève enquête. D'autre part, il serait également très utile d'étudier la composition du troupeau rencontré dans la région du projet afin d'en mieux connaître la structure de sa population bovine. C'est dans ce sens que les activités de la première phase du projet devraient orienter.

LES DIFFERENTS MARCHES DU BETAIL

Introduction

Cette section décrit chacun des marchés visités au cours de la période d'étude (le Tableau 1 en offre un bref résumé) et présente, en détail, les informations suivantes: origine, destination et type des animaux; évaluation de l'importance du marché, qu'elle soit attendue ou en cours de réalisation, et description des abattoirs (La Carte 1 donne les mouvements du bétail d'un marché à l'autre). Un ensemble de dix-sept marchés a reçu la visite de nos enquêteurs; ils se répartissent comme suit: six dans la zone du PGPE; un au nord (Arlit); sept au sud et trois dits de rassemblement situés le long de la frontière nigeriane. Etant donné que nos informations ont été recueillies en une seule fois, nous tenons à ajouter qu'elles ne peuvent qu'être superficielles.

Tahoua

Tahoua est tout autant un important marché de consommation qu'un centre de rassemblement pour le bétail d'exportation. Il attire des animaux originaires des environs de Kâo, Tchin-Tabaradène et Abalak. Le jour où Tahoua reçut notre visite, la plupart des animaux présents y avaient été conduits par des petits commerçants ou éleveurs n'en étant pas les véritables propriétaires, mais les représentants d'un groupe d'éleveurs au nom desquels ils devaient les vendre. De vrais propriétaires ne s'y trouvaient qu'en petit nombre.

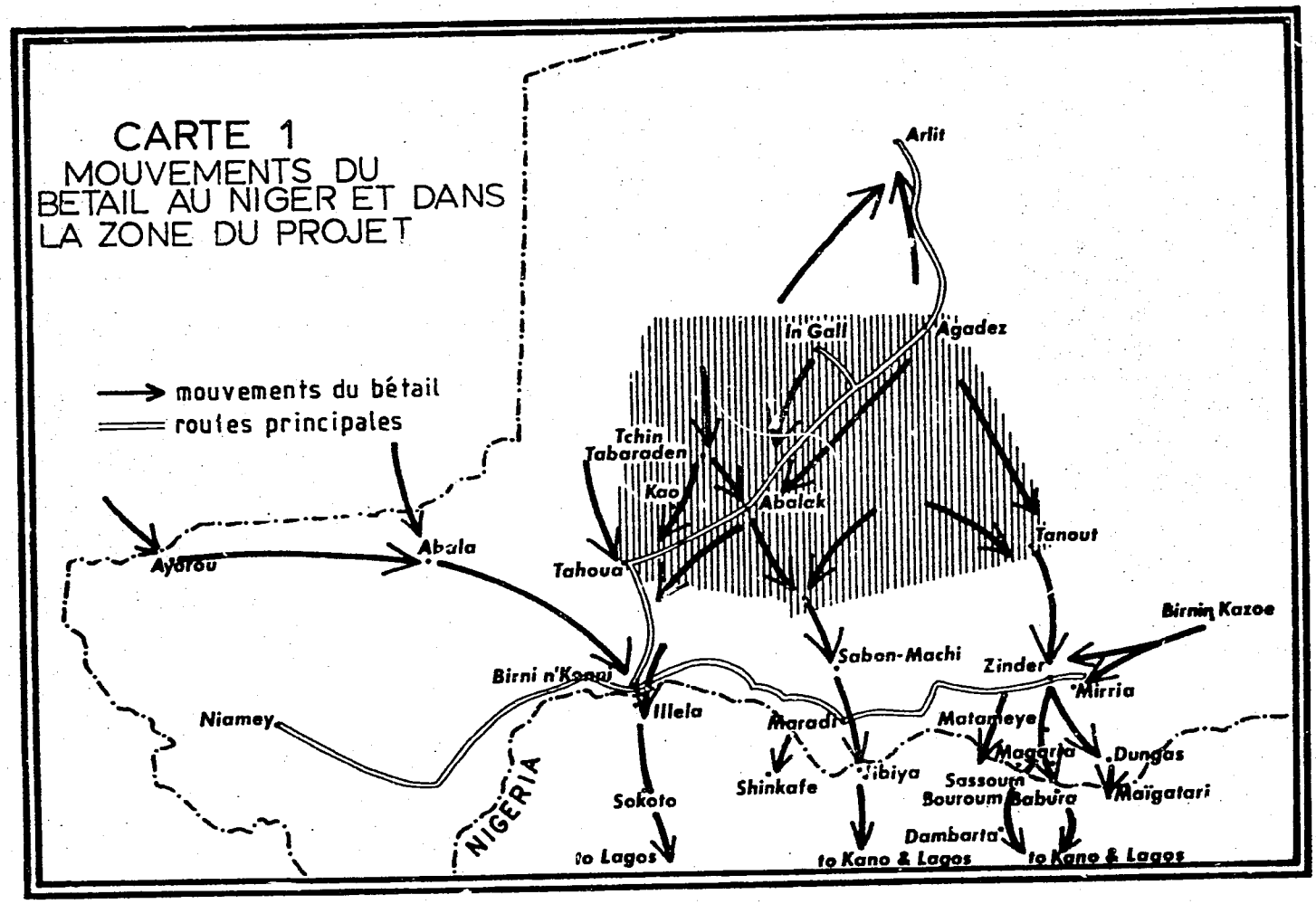
L'abattage pour la consommation locale est relativement important, surtout en ce qui concerne les petits ruminants, mais il inclut également quelques vieilles vaches et chameaux. Nombre des animaux destinés à être exportés au Nigeria traversent la frontière près de Birni N'Konni d'où les mâles adultes sont transportés en camion. En raison de sa position stratégique à mi-chemin entre les zones agricole et pastorale, l'importance de Tahoua en tant que marché de consommation et centre de rassemblement devrait continuer à se développer. Cette situation pourrait faire de Tahoua l'un des plus grands lieux d'échange de produits agricoles, de biens de

TABLEAU 1

CLASSIFICATION DU MARCHE A BETAIL

Marché (1)	Date de la visite (2)	Jour du marché (3)	Type du marché (4)	Origine des animaux (5)	Destination des animaux (6)
Kâo	29 déc. 81	Mardi	Collecte	RE; Tchin-Tabaradène	Abalak-Tahoua
Abalak	25 déc. 81	Vendredi	Collecte-transit	RE; Kâo; Tchin-Tabaradène, In-Gall; Agadez	Maradi; Tahoua; Nigeria
Tchin-Tabaradène	27 déc. 81	Dimanche	Collecte	RE	Kâo; Abalak
In-Gall	3 jan. 82	Tous les jours	Collecte	RE; Agadez	Arlit; Agadez; Abalak
Agadez	4 jan. 82	Tous les jours	Collecte consommation	RE; In-Gall	Arlit; Abalak; abattage
Arlit	6 jan. 82	Mercredi	Consommation	Agadez; In-Gall	Abattage; embouche
Tahoua	10 jan. 82	Dimanche	Collecte-Transit-consommation	Kâo; Abalak Abala; Ayorou	Birni N'Konni; Illela; abattage
Birni N'Konni (Guidan Ider)	2 fév. 82	Mardi	Transit	Tahoua; Abalak; Abala; Ayorou	Illela; Lagos
Sabon-Machi	9 fév. 82	Mardi	Collecte-transit	RE: Abalak	Maradi; Jibiya
Maradi	1 fév. 82 15 fév. 82	Lundi & vendredi	Transit consommation	Abalak; Dakoro; Aderbissinat	Abattage; attelage; Jibiya
Zinder	28 jan. 82	Jeudi	Transit consommation	Tanout; Mirriah; Kazoé; RE	Abattage; Magaria; Matamèye; Dambarta; Maïgatari Babura
Matamèye	29 jan. 82	Vendredi	Consommation	Zinder; RE	Abattage; embouche; attelage
Magaria	30 jan. 82	Samedi	Consommation	Zinder; RE	Abattage; embouche; attelage
Mirriah	31 jan. 82	Dimanche	Transit	Kazoe; RE; Tanout	Zinder; Maïgatari
Jibiya	10 fév. 82	Dimanche	Transit	Sabon-Machi; Maradi	Lagos; attelage; Kano
Maïgatari	11 fév. 82	Jeudi	Transit	Zinder; Mirriah	Lagos; Kano
Illela	14 fév. 82	Dimanche	Transit	Abala; Ayorou; Abalak; Tahoua	Lagos; Sokoto attelage

NOTE: RE signifie "région environnante" et Lagos sert généralement à désigner les marchés nigerians côtiers.


CARTE 1
MOUVEMENTS DU BETAIL AU NIGER ET DANS LA ZONE DU PROJET
mouvements du bétail
routes principales
Arlit
In Gall
Agadez
Tchin Tabaraden
Kao
Abalak
Tanout
Ayérou
Abala
Tahoua
Birnin Kazoe
Sabon-Machi
Zinder
Birni n'Konni
Mirria
Illela
Niamey
Maradi
Matameye
Magaria
Dungas
Shinkafe
Tibiya
Sassoum
Bouroum
Babura
Maïgatari
NIGERIA
Sokoto
Dambarta
to Lagos
to Kano & Lagos
to Kano & Lagos

consommation et de bétail. En tant que centre commercial, il fera probablement l'expérience d'une poussée démographique et d'une croissance économique, ce qui entraînera une augmentation encore plus rapide de la demande de viande. D'un autre côté, s'il arrivait que le camionnage domestique du bétail se développât, il en serait fait de l'importance de Tahoua en tant que centre de rassemblement des animaux. Celle-ci irait à des marchés comme Abalak qui longent la route traversant la zone mi-pastorale.

L'abattoir de Tahoua est terriblement inadéquat et ne satisfait même pas les besoins actuels. La dalle est trop petite, les prises d'eau inaptes et trop éloignées, les crochets insuffisants à la fois pour les carcasses de petits ruminants et les quartiers d'animaux plus larges. Par conséquent, toute amélioration devrait comprendre l'agrandissement de la dalle, le rapprochement des prises d'eau et la multiplication des crochets.

Abalak

Abalak est situé sur la "Route d'uranium", en plein milieu de la zone du PGPE. C'est un tout nouveau marché, créé seulement en 1975, dont le développement a été si rapide que c'est déjà l'un des plus importants de la zone pastorale. Il attire les éleveurs des régions avoisinantes ainsi que des petits commerçant venant d'endroits comme Tchin-Tabaradène et In-Gall en tant que marchands à bestiaux. Il est également devenu, grâce à son bon réseau routier, l'un des sites principaux du rassemblement des troupeaux destinés à l'exportation. La consommation locale est relativement peu importante, l'abattage ne comprenant en général que les petits ruminants.

Tous les types d'animaux y sont présents, comme c'est souvent le cas en plein milieu d'une zone de production: les bovins adultes pour l'exportation; les jeunes bovins pour l'attelage, l'embouche, le réélevage et la revente parmi les éleveurs; les vieilles vaches pour la consommation domestique ainsi que les ânes et les chameaux pour les éleveurs désirant les mettre à la traction.

On s'attend à ce que ce marché se développe de plus en plus rapidement. En effet, il attire les éleveurs grâce à la présence de commerçants

achetant à bons prix et de produits importés (thé, sucre) et manufacturés (des piles, chaussures, vêtements) apportés par camions. La dalle de son abattoir est trop petite et le deviendra probablement de plus en plus au fur et à mesure que sa croissance économique (et par là la consommation locale) s'accentuera.

Tchin-Tabaradène

Les animaux rencontrés à Tchin-Tabaradène viennent du nord et de ses environs. La demande locale pour l'abattage est relativement peu importante et généralement satisfaite par des petits ruminants. On y trouve tous les genres d'animaux et la plupart d'entre eux est destinée à être revendue à Abalak, Kâo ou Tahoua. Tchin-Tabaradène est l'un des marchés les plus importants du nord-ouest du PGPE, mais cette situation est appelée à disparaître en partie, sinon en totalité, en raison de la croissance d'Abalak. L'abattoir n'a pas reçu notre visite.

Kâo

Les animaux trouvés à Kâo y sont conduits par des éleveurs des environs ainsi que par des petits commerçants les ayant achetés à Tchin-Tabaradène et dans d'autres marchés des régions septentrionales. Ici aussi nous avons trouvé que la consommation locale était peu importante et satisfaite par les petits ruminants. Le bétail qui y est acheté est destiné à être revendu soit à Abalak, soit à Tahoua. Il est prévu que son importance demeurera constante en tant que marché de collecte pour les éleveurs des environs; par contre, sa position de marché transitaire devrait diminuer au profit d'Abalak.

Il n'existe pas d'abattoir à Kâo. Toutefois, il serait bon d'y instaurer une petite dalle équipée d'un modeste système de drainage et de quelques prises d'eau contiguës.

In-Gall

Lorsque ce marché reçut notre visite, il ne s'y trouvait que quelques animaux originaires des environs. Leur nombre était si restreint qu'il ne

justifiait même pas leur rassemblement puis leur déplacement en tant que troupeau. Les acheteurs se composaient uniquement de bouchers locaux ou d'éleveurs. Il est fort possible qu'In-Gall soit un meilleur marché à une autre époque de l'année (la visite eut lieu le 3 janvier 1982 à un moment où les pâturages étaient en mauvais état) ou pendant la période de la Cure salée. Il se trouve sur une petite route goudronnée située à peu de distance de la "Route d'uranium", ce qui le rend facilement accessible à tout marchand et pourrait en faire un important marché de collecte. Quelques-uns des animaux sont envoyés au nord, à Agadez, mais la plus grande demande continue de les entraîner vers le sud. Le bétail observé lors de notre visite se composait avant tout de petits ruminants, de chameaux et d'ânes. L'abattage local journalier de quelques petits ruminants suffit à satisfaire la demande. L'abattoir n'a pas été observé.

Agadez

Agadez est le marché le plus éloigné au nord du pays offrant le plus grand potentiel de développement pour la consommation. Et pourtant, son bétail continue d'être destiné aux marchés du sud (à l'exception de quelques petits ruminants revendus au marché d'Arlit situé à 240 Km au nord). La demande de viande locale est satisfaite par le petit bétail et quelques bovins et chameaux. Au cours de la période précédant le Tabaski, quelques exportations ovines ont été enregistrées en direction de l'Algérie. En fait, l'un des marchands interrogés a cité huit de ses collègues qui envoyaient leurs animaux dans un ou deux camions chacun. Le poste de douane d'Agadez n'a toutefois mentionné aucune collecte de taxes sur ces expéditions et les registres du Service de l'élevage ne témoignent que du passage d'un groupe de 400 animaux à destination de l'Algérie en 1981.

Ce marché se développera probablement lentement au fur et à mesure que sa population augmentera. Néanmoins, s'il arrivait que le camionnage se développât, il ne serait pas impossible de le voir se transformer en un centre de rassemblement des animaux destinés à être exportés vers le Nigeria en raison de sa position stratégique sur la "Route d'uranium" à la pointe septentrionale de la zone pastorale.

Son abattoir, tout en étant trop petit, demeure toutefois plus spacieux que la plupart de ceux que nous avons vus. Le besoin d'en

accroître les locaux se fera probablement bientôt sentir mais, pour l'instant, rien n'en paraît.

Zinder

Ce marché est important à la fois sur le plan de la consommation et sur celui du transit. Les animaux rencontrés proviennent des régions de Tanout et de Birnin Kazoé, cette dernière (située dans la zone du projet de la Banque mondiale) en étant le principal fournisseur. Une partie du bétail n'est présentée à Zinder qu'après l'avoir tout d'abord été à Mirriah. Toutes sortes d'animaux y sont amenés: de grands bovins adultes pour l'exportation au Nigeria; de vieilles vaches pour l'abattage local; de jeunes bovins pour l'attelage; des chameaux et des ânes pour le transport de marchandises et des petits ruminants pour l'embouche et la consommation locale. Tout ce bétail est conduit à Zinder soit par des marchands des environs qui l'achètent dans la zone pastorale, soit par des éleveurs et des agriculteurs locaux qui l'ont réélevé. Il nous a été rapporté qu'au cours de la semaine précédant notre visite, le programme d'embouche de l'UNCC avait acheté 47 jeunes animaux.

Dans la portion orientale du PGPE, il semblerait que les exportateurs préfèrent rassembler leurs troupeaux à Zinder plutôt que de pénétrer plus au nord comme le font ceux de la portion occidentale, la raison en étant probablement l'insuffisance du réseau routier. Si, par exemple, une bonne route était construite de Zinder à Tanout et les restrictions à l'exportation diminuées, l'on ne manquerait pas de voir l'importance de Zinder diminuer en tant que lieu de rassemblement du bétail.

Il semblerait que les troupeaux qui y sont rassemblés empruntent généralement trois différents trajets en direction du Nigeria: tous trois vont jusqu'à Magaria puis l'un se dirige vers l'est, l'autre vers l'ouest et le troisième vers le sud. Le premier traverse Dungas avant de pénétrer au Nigeria près du grand centre routier de Maïgatari. Le second traverse Sassoumbouroum peu avant d'entrer au Nigeria d'où il est dit que le bétail est expédié par camion à Dambarta. Les animaux destinés aux marchés du sud passent par celui de Magaria (au Niger) sans toutefois s'y arrêter. Ils sont ensuite embarqués à bord de camions à Babura.

Dans tous les cas cités précédemment, les pistes à bétail traditionnelles sont empruntées et des conflits croissants entre agriculteurs et convoyeurs nous ont été rapportés au sujet de leur emploi. Les uns se plaignent que leurs champs sont endommagés et les autres que les cultures envahissent les pistes. Encore une fois, le relâchement des restrictions à l'exportation pourrait résoudre le problème en remplaçant le convoyage par le camionnage.

La population de Zinder est suffisamment importante pour que petit et grand bétail y soit abattu à seule fin de satisfaire la consommation locale. L'abattoir bénéficie d'une dalle surélevée et toiturée à peine suffisante. Il serait bon que le développement de ce genre d'installations soit répandu. Etant donné l'impossibilité d'exporter la viande, Zinder n'a besoin d'aucune installation de réfrigération. Celle qui provient des animaux abattus pour la consommation locale est entre les mains des bouchers détaillants dès les premières heures du jour et déjà vendue en début d'après-midi.

Mirriah

Mirriah est une petite ville située à environ 25 Km à l'est de Zinder: son marché est important et ses animaux viennent surtout de Birnin Kazoé (situé dans la zone du projet de la Banque mondiale) mais aussi de Tanout. Le bétail demeuré invendu est ensuite envoyé à Zinder. Les animaux destinés à être exportés au Nigeria ou à être utilisés pour l'attelage dominent; le reste sert à satisfaire la demande locale de viande. Une quantité énorme de caprins y est également rencontrée sans qu'on sache vraiment pourquoi. Certains avancent que la qualité des pâturages du nord de Mirriah y serait pour quelque chose.

Le bétail exporté de Mirriah emprunte deux routes. La première, plus courante, traverse Dungas (Niger) avant d'arriver à Maïgatari (Nigeria). La seconde, moins populaire, suit la route de Babura après avoir traversé Magaria. Si la route reliant Mirriah à Zinder était améliorée et les exportations libérées de toute contrainte, l'on verrait probablement ce marché se transformer en un centre routier important.

On ne s'attend guère à ce que l'abattage local se développe, rendant ainsi les installations actuelles suffisantes. Toutefois, il

a été découvert que les prises d'eau auraient besoin d'être perfectionnées.

Magaria

Ce marché est situé dans la région de Zinder, au sud de la ville et au nord de Babura (Nigeria). Les animaux recontrés proviennent de Zinder et de ses environs et se composent avant tout de petits ruminants. Ceux-ci sont principalement destinés à satisfaire la demande locale, y compris celle des bouchers de brousse qui viennent des régions rurales avoisinantes à population très dense. Les troupeaux d'exportation rassemblés à Zinder passent par le marché de Magaria sans pourtant s'y arrêter.

Le convoyeur de l'un de ces troupeaux fut interrogé au cours de notre visite. Il nous apprit que le sien avait été acheté à Zinder d'où il devait être conduit au Nigeria. Entre temps, voyant l'affaiblissement de deux ou trois de ses animaux (ils venaient déjà de parcourir 95 Km), il avait décidé de s'arrêter à Magaria afin de les échanger contre des animaux plus robustes. Par conséquent, Magaria sert de marché de remplacement au bétail exporté.

La perspective du développement de ce marché dépend de celle de sa demande locale, ce qui pourrait se traduire par une croissance substantielle régulière étant donné sa position au milieu d'une zone agricole prospère et à proximité d'une bonne route reliant Zinder au Nigeria.

L'abattoir de Magaria nous a semblé des plus satisfaisants, bien qu'il fut fermé au cours de notre visite (sa dalle est en béton comme toutes les autres). La croissance à laquelle tout le monde s'attend pourrait exiger des installations supplémentaires.

Matamèye

Matamèye ressemble à Magaria dans la mesure où c'est également un marché de consommation recevant son petit et son grand bétail de Zinder ainsi que d'autres petits ruminants des régions agricoles voisines. Son rôle de marché de remplacement pour les animaux se rendant au Nigeria en passant par Sassoum Bouroum est toutefois moins important. Enfin,

ses positions agricole et routière lui en offrent les mêmes possibilités.

L'abattoir de Matameye ne bénéficie que d'une seule et petite dalle qui est utilisée par les bouchers de brousse pendant toute la journée les jours de marché. Etant inadéquate au cours de cette période de forte demande, il semblerait qu'un agrandissement des bâtiments soit nécessaire.

Maradi

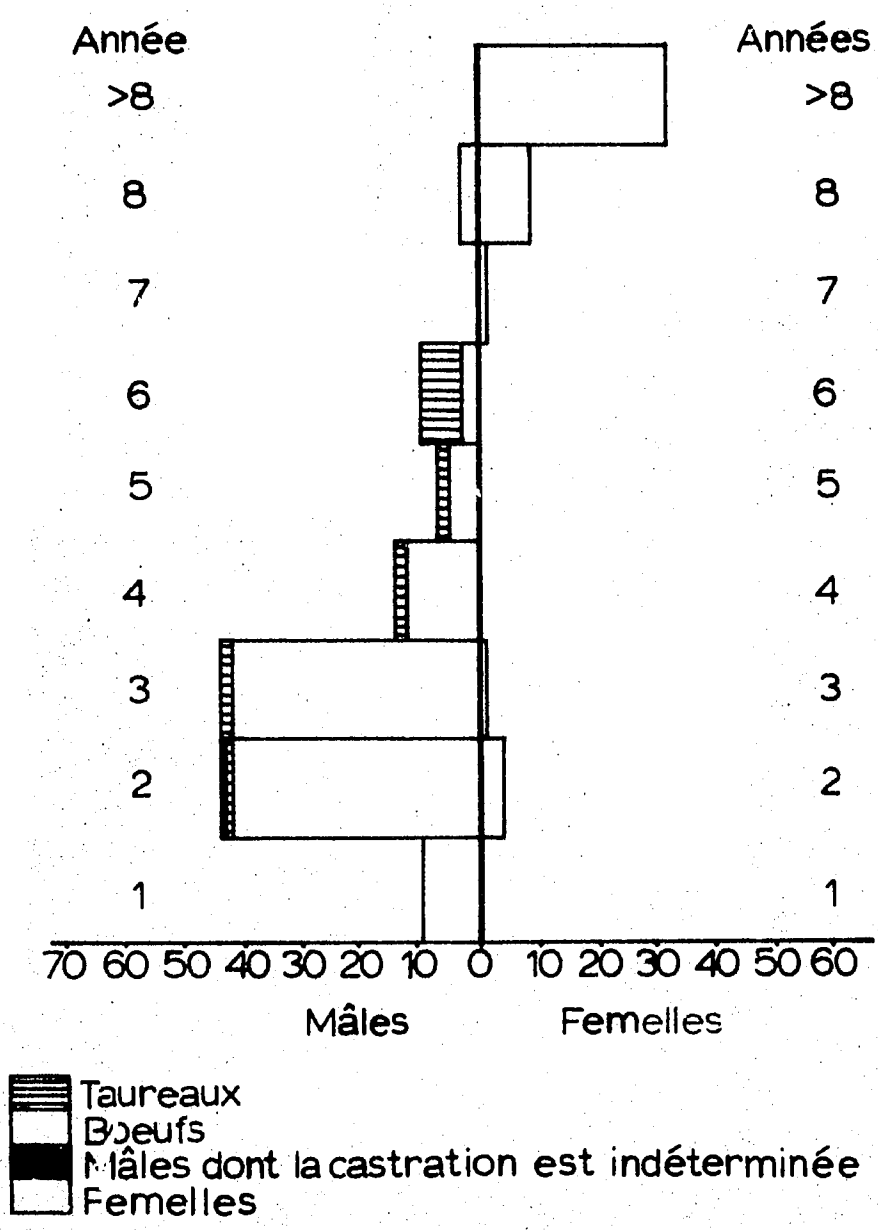
Maradi a deux jours de marché: le lundi, qui est supposé être le jour du marché "local" et le vendredi, qui est le jour du marché "d'exportation". L'équipe d'étude ne s'est rendue sur les lieux que le lundi, mais a pu se rendre compte de son importance en tant que marché de consommation locale. Maradi a fait le commerce de 1.236 tonnes de viande en 1981: plus de 65% provenaient de l'abattage de bovins, 30% de petits ruminants et 5% de chameaux. La majorité des bovins abattus en 1981 (58,4%) se composait de vieilles vaches de huit ans et plus et le reste de mâles adultes (22,2%) et de jeunes mâles (19,4%).

Les animaux rencontrés à Maradi s'y rendent à pied et viennent de toute la zone du PGPE. Cependant, certains endroits sont plus privilégiés que d'autres: Abalak, Dakoro, et Aderbissinat. Le recensement du bétail observé le 8 février est offert au Schéma 1. Il se compose de la façon suivante: presque toutes les femelles sont de vieilles vaches probablement destinées à l'abattage local et la majorité des mâles est composée d'animaux âgés de deux ou trois ans pratiquement tous castrés, dont l'emploi est réservé aux exploitations locales pour l'attelage ou le réélevage. La plupart d'entre eux sont des Azawaks. Parmi les mâles les plus âgés, on remarque une forte proportion de taureaux choisis pour leurs capacités productive et reproductive. Ce modèle concorderait avec l'affirmation prétendant que le lundi est le jour du marché "local", les femelles âgées et les mâles adultes étant destinés à l'abattage tandis que les jeunes boeufs sont réservés à l'attelage.

Il a été impossible à l'équipe d'étude de voir le marché "d'exportation" du vendredi. Une visite ultérieure pourrait établir si c'en est véritablement un en faisant un recensement similaire. Par exemple, si le nombre de mâles âgés de quatre à six ans est supérieur à celui des jeunes

SCHEMA 1

SEXE ET AGE DU BETAIL PRESENTE A MARADI AU NIGER LE LUNDI 8 FEVRIER 1982



mâles et des vieilles femelles, Maradi serait non seulement qualifié de marché terminal mais aussi de marché transitaire.

Comme nous venons de l'indiquer ci-dessus, les animaux trouvés à Maradi sont destinés à la fois à la consommation locale, à l'attelage et à l'exportation. Toutefois, un événement extrêmement curieux a été observé par notre équipe les 8 et 10 février 1982: le même groupe de 10 jeunes mâles Azawak remarqué à Maradi fut ensuite également repéré à Sabon-Machi, situé plus au nord. Par conséquent, malgré un mouvement général du nord vers le sud pour le bétail se déplaçant à l'intérieur du Niger, il existe aussi des déplacements circulaires ou même en sens inverse à seule fin de conclure un meilleur marché.

Le marché de Maradi continuera à se développer tant que la consommation locale suivra la croissance démographique et économique. Toutefois, des marchés tels que Sabon-Machi et situés plus au nord l'auraient déjà dépassé en tant que centres de rassemblement du bétail d'exportation. En effet, si la suppression des restrictions à l'exportation entraînait le développement du camionnage des bovins à partir de Maradi, l'aménagement des routes ne manquerait pas d'en déplacer le point d'embarquement vers le nord.

Son abattoir est trop petit mais néanmoins suffisant. Il apparaît que depuis 1976 la consommation de viande ait augmenté de façon spectaculaire, moins en raison de la demande croissante que de la plus grande disponibilité de viande résultant de la reconstruction de l'économie pastorale. Cependant, et comme nous l'indiquons au Schéma 2, la consommation de viande totale de Maradi semble avoir commencé à se stabiliser.

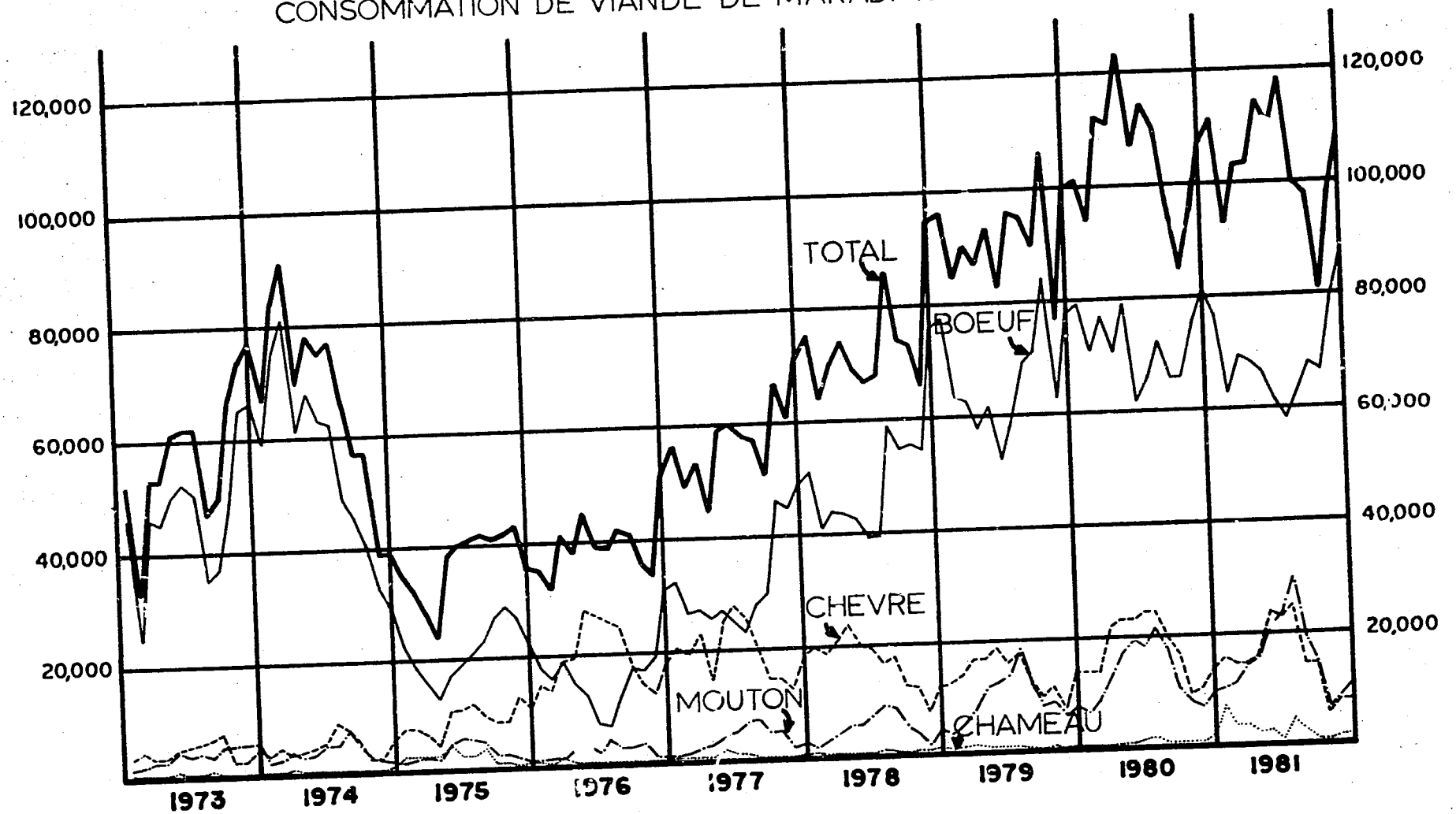
La construction d'un abattoir frigorifique n'est absolument pas justifiable sur le plan économique. Ainsi qu'Herman et Makinen l'indiquent dans leur rapport de 1981 sur le système de commercialisation du bétail en Haute-Volta,[1] il est peu probable que les pays sahéliens soient jamais en

---

[1] Larry Herman et Marty Makinen, La commercialisation du bétail et de la viande en Afrique de l'Ouest, Tome 1 (Centre de recherches sur le développement économique de l'Université du Michigan, Ann Arbor, 1980), et M. Makinen et al. "A Model of Meat versus Live-Animal Exports from Upper Volta", ou "Comparaison des modèles d'exportation voltaïque de la viande et des animaux vifs" (Centre de recherches sur le développement économique, Discussion Paper No. 90, February 1981).

SCHEMA 2

CONSOMMATION DE VIANDE DE MARADI 1973-1981 (en Kg)



mesure de remplacer toute portion importante de leurs exportations d'animaux vifs par des exportations de viande. La rentabilité de ces dernières est en effet limitée par la nécessité de vendre le cinquième quartier sur place. Si les animaux étaient abattus au Niger, le prix de ce quartier y diminuerait et augmenterait au Nigeria. Par conséquent, l'exportation des animaux entiers deviendrait d'autant plus intéressante que le cinquième quartier demeurerait intact. Ce raisonnement montre à quel point l'exportation de la viande est auto-limitative.

Si l'on voulait rendre les exportations de viande plus rentables, il faudrait commencer par en diminuer le coût du transport par rapport à celui des animaux vifs par kilo de viande livré sur le marché de consommation. Toutefois, il n'est pas évident que cette condition puisse être remplie étant donné que des camions frigorifiques devraient alors remplacer ceux qui sont actuellement utilisés pour transporter les animaux vivants.

D'autre part, les consommateurs ouest-africains semblent préférer la viande fraîche à la viande congelée, suggérant déjà un désavantage commercial.

Enfin, l'existence, partout au nord du Nigeria, de chambres de stockage frigorifique relativement récentes ajoute davantage de poids à notre théorie. En effet, ni les chambres froides construites il y a trois ans grâce aux ressources pétrolières nigerianes ni même celles de l'abattoir de Sokoto (construites il y a quinze ans grâce aux fonds de l'USAID) n'ont encore été utilisées, ce qui indique à quel point il est difficile d'expédier la viande vers le sud. Il serait donc impensable que le Nigeria, pour des raisons politiques, permette à de la viande réfrigérée nigérienne de passer près de ces installations coûteuses sans les utiliser. La viande abattue localement n'est même pas réfrigérée, les habitants la préférant fraîche (les bouchers réussissent toujours à la vendre avant midi).

Sabon-Machi

Sabon-Machi est à la fois un marché de collecte et de transit et se situe dans la portion méridionale centrale de la zone du PGPE. Il sert de lieu de collecte pour les animaux des environs et de transit pour le bétail d'exportation. On y trouve tous les genres.

Comme le montre le Schéma 3, un grand nombre de taureaux de bonne taille est destiné à l'exportation. Un autre groupe d'animaux est largement représenté et destiné cette fois à l'attelage et au réélevage: ce sont les jeunes mâles castrés Azawak. De Sabon-Machi, les troupeaux d'exportation se dirigent vers Jibiya au Nigeria en ne s'arrêtant à Maradi que pour y remplacer les animaux trop affaiblis.

L'abattage local a peu d'importance et est satisfait par des petits ruminants. Nous n'avons pas eu l'occasion de voir la dalle de l'abattoir.

La suppression des restrictions à l'exportation ferait probablement de Sabon-Machi un lieu beaucoup plus important. En effet, bien qu'il ne soit pas situé sur une route pavée, celle dont il se trouve à proximité est suffisamment bonne pour les camions à bestiaux qui y effectueraient leur chargement. Mais, quoi qu'il advienne de ce développement potentiel, Sabon-Machi continuera d'être un grand centre de collecte et de rassemblement des troupeaux d'exportation.

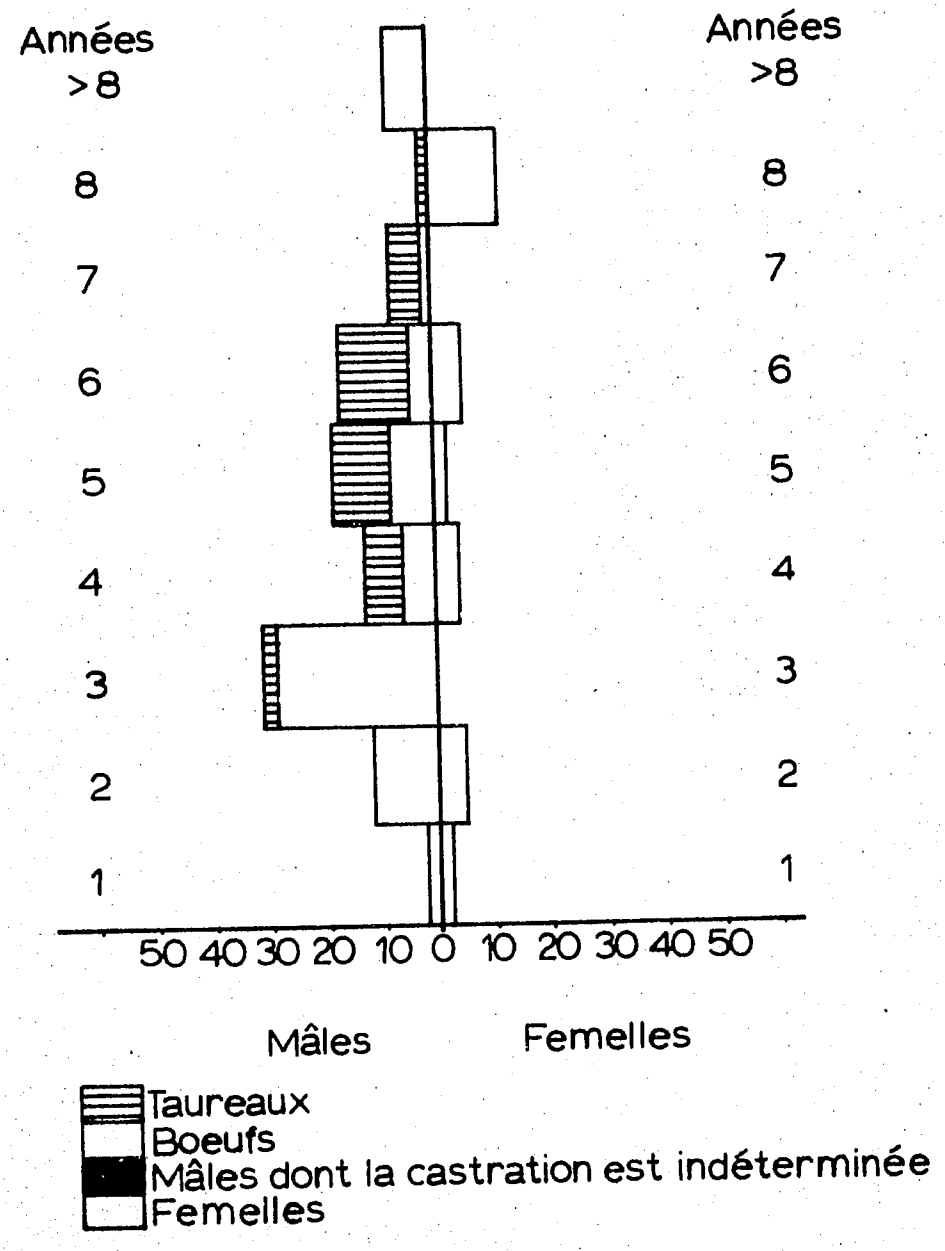
Birni N'Konni (Guidan Ider)

La ville de Guidan Ider est le lieu de rassemblement du marché à bétail de Birni N'Konni; elle est située à 8 Km au nord de cette dernière. D'après les informations que nous possédons, les animaux proviennent d'endroits aussi éloignés qu'Ayorou (à l'ouest), la région d'Abala, Tahoua et Abalak. Il semble que ce soit déjà un important centre de rassemblement des troupeaux d'exportation ainsi qu'un marché de remplacement pour les animaux rassemblés ailleurs. Nombre d'entre eux traversent ensuite la frontière à pied avant d'être embarqués à bord de camions à Illela au Nigeria, éloigné seulement de 11 Km. Le reste, notamment les vieilles femelles et quelques mâles adultes, est vendu à Illela soit pour la consommation locale, soit pour celle de centres de consommation avoisinants tels que Sokoto (où ils sont convoyés). Les jeunes mâles sont réservés à la traction animale tant des environs que de l'état nigerian de Sokoto.

Guider Ider continuera d'être un important marché de rassemblement et de remplacement tant que le camionnage ne deviendra pas le moyen de transport interne des animaux. En effet, si, comme on s'y attend, le relâchement des restrictions à l'exportation provoque ce changement, il en sera fait de cette importance. Par exemple, le réseau routier traversant

SCHEMA 3

SEXE ET AGE DU BETAIL PRESENTE A SABON-MACHI AU NIGER LE MARDI 9 FEVRIER 1982



la zone du PGPE est tel que le bétail qui y serait camionné pourrait éviter Guidan Ider. Toutefois, et quel que soit l'avenir, ce marché demeurera important pour les animaux provenant d'Ayorou et d'Abala (dont la plupart vient du Mali).

Bien que l'abattage local soit peu important, il demeure toutefois supérieur à ce que les installations peuvent supporter. Il n'est pas rare de voir les animaux abattus se chevaucher sur la dalle et le système de drainage se boucher les jours de marché, lorsque tous les bouchers de brousse sont rassemblés dans la ville. L'élargissement de la dalle et l'amélioration du drainage et des prises d'eau semblent de la première urgence.

Arlit

Bien que le marché d'Arlit (qui dessert à la fois Arlit et Akoka) fasse beaucoup parler de lui à cause de son emplacement exotique, il n'est que d'une importance mineure pour la zone du PGPE. Tous les animaux s'y trouvant sont destinés soit à l'abattage, soit à l'embouche locale ou encore à la vente aux éleveurs. On trouve très peu de bovins sur ce marché, et ceci pour deux raisons: 1°) la demande pour l'abattage local est satisfaite par les petits ruminants et 2°) le convoyage du gros bétail depuis les zones pastorales entraîne une trop lourde perte de poids (en raison du manque de pâturages). En dépit du fait que la consommation de viande par habitant est largement au-dessus de la moyenne nationale, même au sein de la communauté non expatriée, la population demeure trop faible pour assurer une demande suffisante.

La viande offerte aux expatriés d'Arlit et d'Akoka est congelée et arrive en camion de Niamey une fois par semaine. Les animaux qui y sont ainsi abattus sont découpés d'après le style européen et préparés pour la vente au détail. Il est peu probable que la plus grande partie de cette demande soit satisfaite par le bétail abattu localement puisqu'Arlit ne voit arriver que des animaux de qualité médiocre. Par conséquent, quelle que soit son importance, elle ne pourra jamais faire de ce dernier un grand marché pour les animaux de la zone pastorale.

L'abattoir suffit amplement aux besoins actuels.

Jibiya, Nigeria

Le marché de Jibiya se trouve au Nigeria, de l'autre côté de la frontière par rapport à Maradi. Il nous a été impossible de nous rendre sur les lieux le jour du marché, mais nous avons eu la chance de recueillir toutes les informations nécessaires auprès d'un représentant local. Jibiya est un centre important d'embarquement du bétail nigérien destiné à Lagos. La plupart de ces animaux provient de la zone du PGPE, le reste fait partie des troupeaux des nomades peuls nigerians. Le dernier marché traversé avant Jibiya est soit Maradi soit Sabon-Machi.

Les animaux destinés à Lagos doivent avoir un permis de transport (délivré à Jibiya pour un naira) et des papiers de vaccination (celle contre la peste bovine, l'anthrax et la pleuropneumonie bovine contagieuse est administrée gratuitement à Jibiya ou bien acceptée si des certificats nigériens sont présentés). Les camions sont ensuite remplis à raison de 19 à 24 têtes coûtant de 400 à 700 nairas suivant l'époque de l'année. Le cocoseur reçoit 40 à 60 nairas de la part du conducteur et du propriétaire. Outre ces frais, une taxe commerciale locale doit être versée: 50 kobos pour les grands ruminants, 10 pour les petits et 20 pour les ânes. Il nous a été rapporté que 7 camions avaient quitté le marché le dimanche 7 février et un autre le lendemain. Jibiya est naturellement équipé de rampes de chargement et d'enclos.

Le marché du 7 février présenta jusqu'à 224 têtes de bétail, les maximum et minimum étant de 600 et 120 (saison des pluies). En plus du bétail envoyé à Lagos, il en existe une certaine quantité (maigre) qui est destinée à être embouchée par les agriculteurs des environs. Le gouvernement encourage ces activités par des prêts.

Il paraîtrait que le nombre d'animaux offerts à la vente est en train de diminuer. Il nous a été impossible de le vérifier, et pourtant, cela nous a paru tout à fait plausible. En effet, nous sommes persuadés que l'ouverture de la "Route d'uranium" a fait passer une partie des exportations de la ligne Dakoro-Maradi-Jibiya à celle d'Abalak-Konni-Illela. Ici encore, si les restrictions à l'exportation étaient supprimées, l'importance de Jibiya diminuerait en même temps que le site d'embarquement se déplacerait vers le nord.

Son abattoir possède une petite dalle à ciel ouvert et l'une des chambres froides toutes neuves et inutilisées dont nous avons parlé plus haut. Il nous a été impossible de déterminer l'exacte importance de la demande locale, mais il est probable qu'elle est satisfaite par l'abattage de petits ruminants et de vieilles vaches.

Maïgatari, Nigeria

Ce marché est un grand centre d'embarquement pour le bétail nigérien destiné aux marchés côtiers nigerians. Les animaux sont convoyés à partir de Zinder et de Mirriah en passant par la ville nigérienne de Dungas. Le 11 février, près de 800 animaux ont été observés à Maïgatari. Il s'y trouvait également un grand nombre de chameaux et de petits ruminants. Le sexe, l'âge et la castration sont indiqués par l'échantillon de bétail décrit au Schéma 4. On remarque immédiatement que les taureaux (la plupart étant de la race Bororo) et les vieilles vaches dominent alors que les jeunes mâles castrés destinés à l'attelage figurent en très petit nombre.

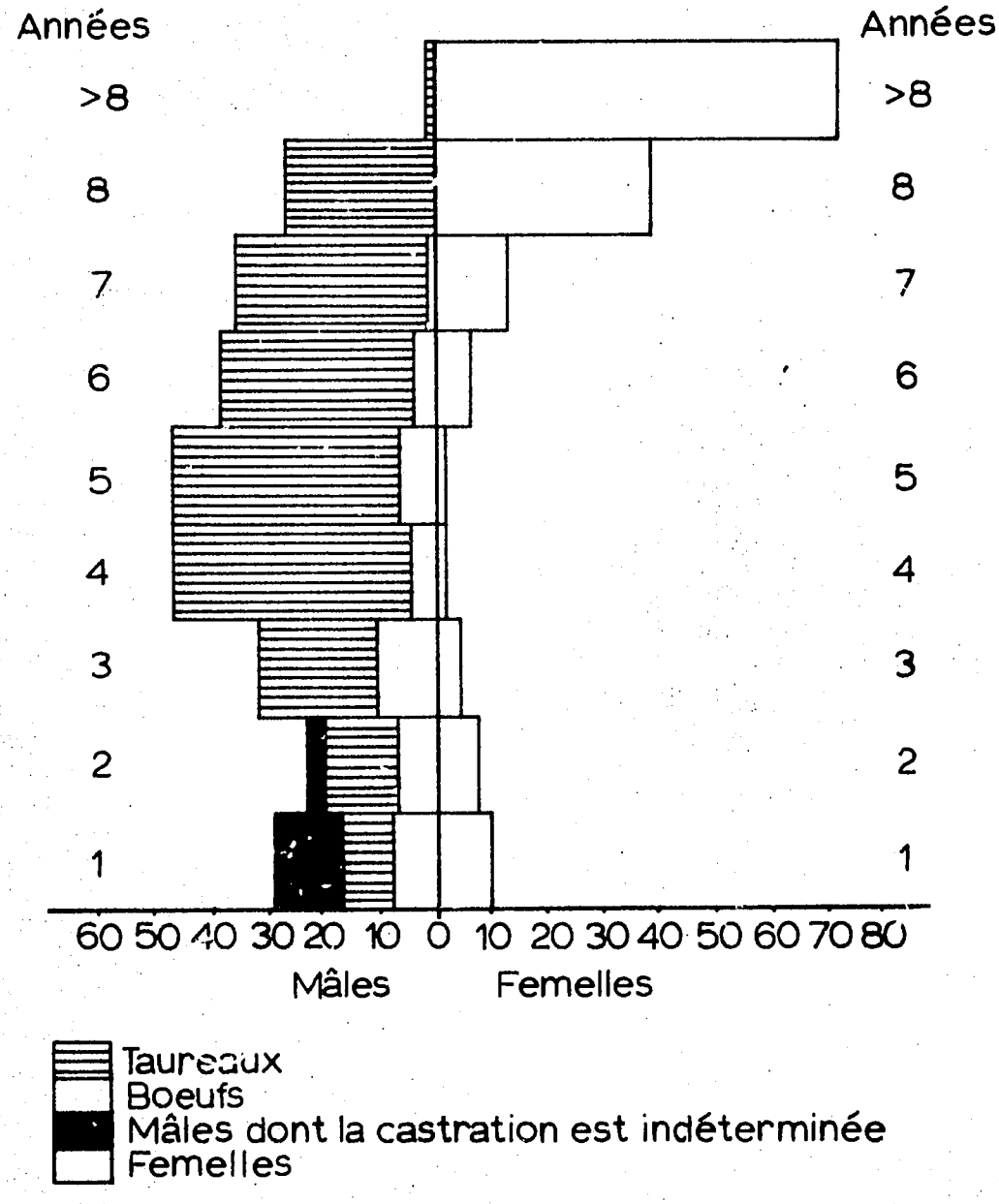
Le départ de deux grands camions à destination de Lagos a pu être enregistré. Chacun contenait 24 à 25 animaux, tous des mâles de grande taille à l'exception d'1 ou 2 vaches (également très robustes). Des camions plus petits peuvent embarquer 10 à 12 têtes, y compris davantage de vieilles femelles, et sont chargés de conduire leurs animaux à l'abattoir de Kano.

Nous n'avons pas été en mesure d'établir si tous les animaux embarqués à Maïgatari y étaient offerts en vente. Nous avons cependant remarqué que quelques groupes étaient tenus à l'écart, suggérant par là que cette ville sert aussi de marché de remplacement. Il a toutefois été impossible d'interroger qui que ce soit sur ce sujet.

La ville étant de taille relativement faible, la demande pour l'abattage local est peu importante. De plus, elle aussi se trouverait réduite si les exportations ne subissaient plus de restrictions, car le centre d'embarquement se déplacerait vraisemblablement de Maïgatari à Zinder.

SCHEMA 4

SEXE ET AGE DU BETAIL PRESENTE A MAIGATARI AU NIGERIA LE JEUDI 11 FEVRIER 1982



Illela, Nigeria

Illela remplit à peu près le même rôle, à l'est de la zone du PGPE, que Maïgatari à l'ouest. Il est le principal centre d'embarquement du bétail destiné à Lagos et à Ibadan et provenant d'Ayorou, Abaïa, Tahoua et Abalak.

L'âge, le sexe et la castration d'un échantillon de 400 à 500 bovins observés le 14 février sont indiqués au Schéma 5. Ces animaux (les mâles), principalement des Azawaks, offrent une énorme différence d'âge et de castration par rapport à ceux observés à Maïgatari. En effet, le marché d'Illela présente un grand nombre de jeunes mâles castrés (âgés de 2 ou 3 ans) qui sont destinés à l'attelage et au réélevage.

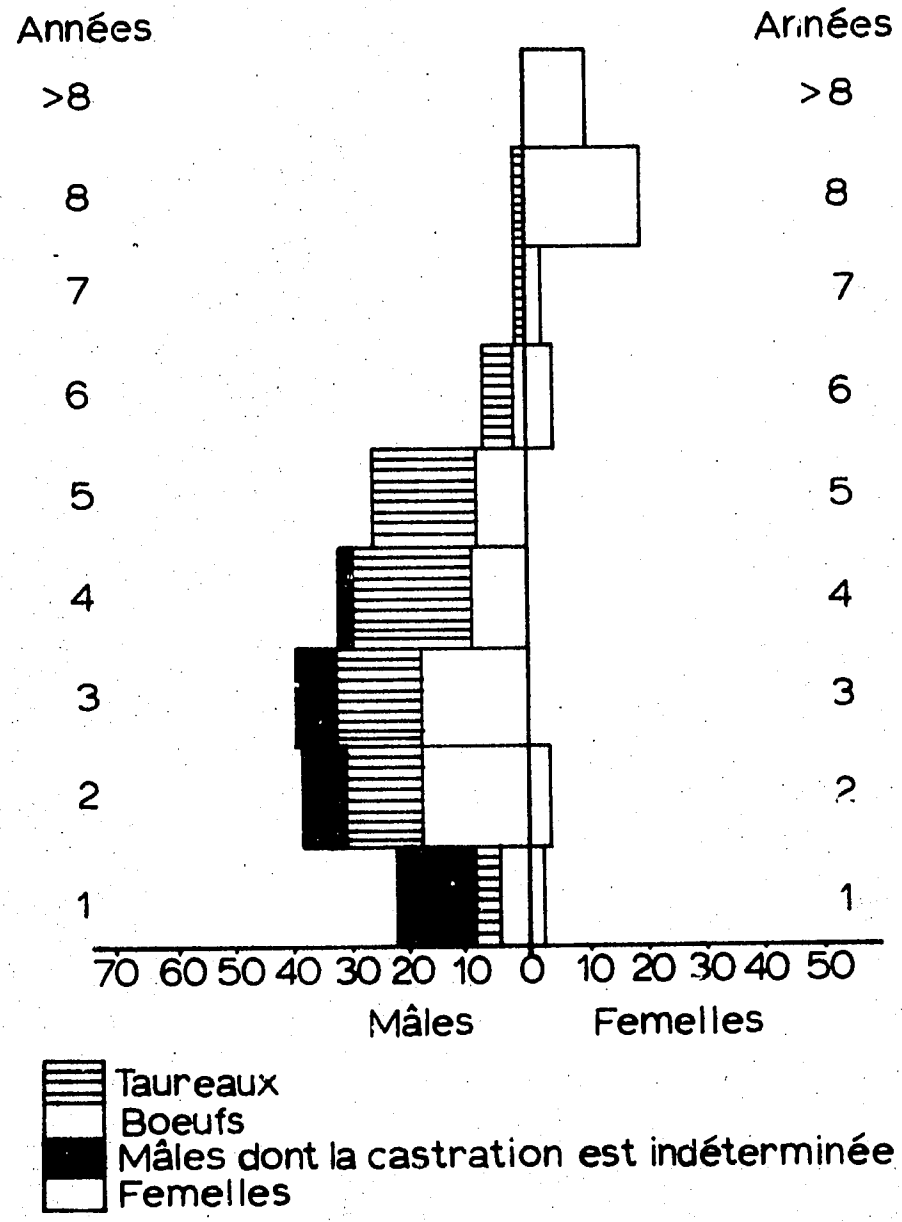
D'après le représentant que nous avons interrogé à Illela, les marchands des environs viennent y acheter ces jeunes animaux pour les convoyer ensuite dans l'état de Sokoto où ils les revendent aux agriculteurs. A titre de confirmation, nous pouvons mentionner les observations faites dans les exploitations réparties le long de la route allant de Zaria à Illela (et passant par Sokoto): les paysans de cet état conservent les résidus culturaux pour nourrir leurs animaux.

Les différences de commercialisation relevées entre Maïgatari et Illela au sujet des Bororos et des Azawaks entraînent l'hypothèse suivante; la récente et rapide augmentation de la demande de jeunes Azawaks pour la traction animale par les agriculteurs a été ressentie par les éleveurs de la zone productrice et les a encouragés à commercialiser leurs Azawaks plus tôt que leurs Bororos. Cette hypothèse pourrait être vérifiée grâce aux tests suivants: 1°) des études de la composition des troupeaux de la zone pastorale donnant la répartition du bétail par âge, sexe et castration pour chaque race; 2°) une étude des prix des mâles adultes et relativement jeunes de chaque race dans les marchés pastoraux et 3°) des renseignements révélant la tendance la plus récente de l'utilisation de la traction animale par les agriculteurs du sud du Niger et du nord du Nigeria.

Afin de confirmer notre hypothèse, l'étude sur la composition pastorale devrait montrer qu'il existe à la fois un plus grand nombre d'Azawaks castrés et un nombre de mâles Azawak âgés de 4 à 6 ans inférieur à celui des Bororos au sein des troupeaux. Il faudrait également que la différence de prix existant entre les jeunes mâles Azawak et ceux qui sont plus âgés

SCHEMA 5

SEXE ET AGE DU BETAIL PRESENTE A ILLELA AU NIGERIA LE DIMANCHE 14 FEVRIER 1982



soit inférieure à celle des mêmes animaux chez les Bororos. Et finalement, l'utilisation de l'attelage devrait avoir beaucoup augmenté au cours des dernières années.

La confirmation de l'hypothèse signifierait donc qu'un développement positif s'est amorcé dans la zone pastorale. S'il est en effet réellement plus rentable pour l'éleveur de retirer ses mâles à un plus jeune âge, cela implique que la valeur de la production dans la zone pastorale sera supérieure pour le troupeau, quelle qu'en soit la taille. En outre, une plus grande proportion de femelles reproductrices peut être conservée.

Illela restera, pour la zone du PGPE, le marché important qu'il est aujourd'hui tant que le camionnage des animaux d'exportation ne sera pas utilisé au Niger. Si, par contre, cela se produisait, il faudrait s'attendre à ce que le bétail s'embarque plutôt à Tahoua et à Abalak. Toutefois, que cela arrive ou non, Illela demeurera le site d'embarquement des animaux venant d'Ayorou et d'Abala, car leur réseau routier est beaucoup moins bon.

L'abattage local pratiqué à Illela est peu important. Néanmoins, à en croire ce qui a été observé à Sokoto le 13 février, c'est-à-dire le genre d'animaux destinés à être abattus, il semblerait que ce dernier soit à même de fournir une demande de consommation modérée pour les bovins, y compris les grands mâles et les vieilles femelles.

LA POLITIQUE EXPORTATRICE

Introduction

Le gouvernement nigérien (GON) utilise des mesures légales pour restreindre l'exportation du bétail. Un nombre limité de licences a été annuellement accordé depuis 1977. L'objectif de cette politique a été de permettre au troupeau national de se reconstituer après la sécheresse du début des années soixante-dix. Les animaux naisseurs devaient ainsi rester à l'intérieur du pays de façon à ce que le troupeau nigérien puisse retrouver le niveau de capacité de charge de la zone pastorale.

A l'heure actuelle (1982), il semblerait que le troupeau ait retrouvé ses dimensions d'avant la sécheresse, mais avec des proportions différentes. En effet, les petits ruminants s'y trouvent à présent en plus grand nombre.[1] Quant à la capacité de charge des pâturages, il n'a pas encore été déterminé si elle avait été atteinte ou même dépassée.[2] En plus d'avoir retrouvé ses niveaux d'UBT d'avant la sécheresse, il apparaîtrait aussi que le troupeau bovin ait recouvré des pourcentages relatifs de femelles reproductrices (pour tout détail supplémentaire, voir la section sur la période de reconstruction d'après la sécheresse). Par conséquent, il semblerait bien que les causes initiales des restrictions à l'exportation n'existent plus.

Avantages du relâchement des restrictions

De nombreux avantages pourraient résulter de la réduction des restrictions à l'exportation. Le GON pourrait grossir ses revenus, amasser davantage de devises étrangères et mieux contrôler l'élevage. Les éleveurs bénéficieraient de meilleurs prix au producteur grâce à la concurrence grandissante et à un système des transports plus efficace. Et enfin, la

---

[1] Service de l'élevage, "Livestock Sector Strategy," 1981 (Stratégie de l'élevage).

[2] On admet qu'il soit difficile de trouver une mesure simple et exacte de la capacité des pâturages. Celle-ci correspond plutôt à un certain équilibre, variant d'année en année, entre animaux et pâturages.

société entière tirerait profit d'un meilleur emploi des ressources et d'un plus grand ordre des choses.

Revenus perdus

Actuellement, le GON tente de restreindre l'exportation du bétail en ne délivrant des patentes que pour 200 têtes. Notre première approximation des exportations annuelles réelles est de 200.000 têtes. Nous la basons sur une estimation brute des importations nigerianes, de l'exploitation nigérienne prévue et de l'abattage domestique. En 1980, l'année à données complètes la plus récente, le Service de l'élevage a enregistré 40.466 exportations totales. Le revenu du GON total provenant des patentes délivrées à 435.000 F. CFA chacune et des droits de douane à 2.000 F. CFA par tête se montait à 169 millions en 1980. Si les mêmes sommes avaient été évaluées par rapport aux 200.000 exportations citées plus haut, ce revenu aurait atteint 835 millions de F. CFA.

Si les exportations étaient légalisées, il n'est pas prouvé que le GON pourrait toutes les taxer, étant donné que certains exportateurs réussiraient probablement à y échapper. Par conséquent, il est bien possible que notre chiffre soit surestimé. D'un autre côté, la réduction des risques courus par les exportateurs illégaux (confiscation du troupeau) les pousserait peut-être à exporter davantage. De toute façon, quelle que soit la situation, le GON n'a aucun intérêt à maintenir le régime actuel de l'exportation.

Devises étrangères

Les revenus nigériens en devises étrangères se trouvent également sous-estimés et limités par le contrôle des exportations. Les bovins qui entrent au Nigeria sont en général des mâles de grande taille coûtant de 450 à 500 nairas. D'après les données officielles de 1980, le bétail nigérien aurait rapporté l'équivalent de 5,4 milliards de F. CFA en devises étrangères. En fait, le chiffre réel serait plus proche de 27 milliards et correspondrait a 28% de celles rapportées, au cours de la même période, par les exportations d'uranium. Le Plan quinquennal de 1979 à 1983 a prévu un déficit commercial de 30 milliards pour 1980; le

Fonds monétaire international l'établit à 57 milliards. En se basant sur les chiffres officiels des exportations de bétail, on surestime donc ces déficits d'environ 22 milliards. Par conséquent, ici encore, la légalisation totale de l'exportation en diminuerait les risques, ce qui augmenterait la rentrée des devises.

Planification

Comme nous venons de le constater, la limitation inefficace des exportations de bétail fausse les chiffres utilisés lors de la planification rationnelle de l'élevage. Le Plan quinquennal de 1979 à 1983 révèle l'exportation de 80.000 têtes et l'abattage domestique de 290.000 animaux pour 1978. Les données du Service de l'élevage parlent de 65.000 animaux abattus (et leur quasi-totalité est enregistrée étant donné que l'abattage a lieu dans des grandes villes où les inspecteurs d'abattoir de ce même Service sont toujours présents). D'autres données avancent encore le nombre de 40.000 pour les exportations alors que le chiffre réel se situerait plutôt aux environs de 200.000. Le secteur de l'élevage ne bénéficiant donc d'aucune information proche de la réalité, la suppression du contrôle à l'exportation semble en être la seule solution.

Ainsi que nous en avons déjà fait mention, le GON s'est montré particulièrement déterminé à conserver son troupeau naisseur au cours de la période ayant suivi la sécheresse. Toutefois, étant donné la portion énorme des exportations réelles qui échappe à son contrôle, il est impossible de savoir si ce troupeau est maintenu ou non. Pourtant, il semblerait que les vaches reproductrices ne soient pas exportées. D'un autre côté, il semblerait aussi que des tendances de toutes sortes s'en aillent, sans se faire remarquer, avec les animaux exportés. Il est toutefois capital de surveiller ces derniers de très près, car ils forment, à eux seuls, soixante-quinze pour cent des animaux prélevés sur le troupeau national. Le résultat de toute décision prise dans le domaine de l'élevage affectera donc le genre d'animaux commercialisés et son évaluation exacte sera impossible tant que les exportations ne seront pas enregistrées correctement.

Profits des éleveurs

Outre les avantages financiers et informatifs que le GON pourrait tirer de la réduction des restrictions à l'exportation, les producteurs (ou éleveurs) pourraient également bénéficier de ce changement de politique. Une plus grande facilité d'obtention des licences augmenterait le nombre d'exportateurs, accroissant la concurrence et diminuant tout pouvoir monopolisateur (nous n'avons trouvé aucune preuve de monopolisation). L'augmentation probable de la demande d'animaux d'exportation serait reflétée par une hausse des prix au producteur. Enfin, une réduction du prix de la patente permettrait à un plus grand nombre de petits commerçants dont le capital initial est limité de pénétrer sur le marché, accroissant encore davantage la concurrence.

Camionnage

Actuellement, le GON ne permet pas aux camions nigerians de traverser la frontière avec du bétail nigérien. Celui-ci est généralement convoyé de la zone pastorale à travers la frontière d'où il est immédiatement chargé à bord de camions qui le conduisent en 24 heures dans les marchés de consommation côtiers (notamment Lagos). Cette situation pourrait être expliquée de deux façons. Premièrement, il est plus difficile d'exporter des animaux illégalement en camion qu'à pied. Deuxièmement, le prix de l'essence est pratiquement trois fois plus élevé au Niger qu'au Nigeria, rendant le camionnage domestique beaucoup plus cher. La seule réduction des restrictions à l'exportation entraînerait le développement du camionnage. Si cela se produisait, les camions nigerians pourraient pénétrer très avant au Niger, c'est-à-dire dans la zone pastorale, après avoir fait le plein d'essence au Nigeria.

Le camionnage présente trois avantages énormes par rapport au convoyage: 1°) la durée de rotation du capital des producteurs est réduite; 2°) la perte de poids est évitée et 3°) l'endommagement des champs agricoles est supprimé. A l'heure actuelle, le convoyage des animaux d'Abalak à la frontière nigeriane prend neuf jours et oblige à traverser de vastes régions cultivées. Les camions pourraient parcourir cette distance en quelques heures, réduisant la durée minimum de rotation du capital des

exportateurs à 7 jours (deux jours de trajet entre Abalak et Lagos, trois jours de vente à Lagos et deux pour le voyage de retour) au lieu de 15 (huit jours supplémentaires pour aller d'Abalak à la frontière). Par conséquent, un exportateur qui vendrait moitié moins d'animaux s'en tirerait toujours à meilleur compte.

A titre d'exemple, nous proposons l'exercice suivant: imaginons un exportateur qui travaillerait 210 jours par an et conduirait, dans les conditions actuelles, 14 troupeaux de 50 têtes chacun d'Abalak à la côte nigeriane. La possibilité de transporter les animaux par camion limiterait la durée de rotation de son capital à sept jours. Afin de démontrer l'importance de ce dernier point, nous assumons que les coûts du transport sont les mêmes.

	Conditions actuelles	Libre emploi du camionnage
Prix d'achat à Abalak	150.000 F. CFA	150.675 F. CFA
Prix de vente à Lagos	161.350 F. CFA	160.675 F. CFA
Coût du transport	8.650 F. CFA	8.650 F. CFA
Profit par tête	2.700 F. CFA	1.350 F. CFA
Jours de travail par an	210	210
Nombre de troupeaux exportés (50 têtes chacun)	14	30
Revenu à l'exportation	1.890.000 F. CFA	2.025.000 F. CFA

Etant donné qu'il est en mesure d'exporter trente troupeaux au lieu de quatorze, notre exportateur peut également se permettre d'offrir un meilleur prix à l'éleveur et au boucher de Lagos tout en continuant à faire un bénéfice.

Avantages généraux

Le pays tout entier (Niger) bénéficierait d'une amélioration de l'utilisation des ressources nationales si le contrôle des exportations était supprimé. En effet, dans la mesure où il réduit leur nombre réel, il limite également le revenu des éleveurs. Toute l'énergie déployée à la frontière pour éviter ce contrôle, à pied encore plus qu'en camion, augmente le coût de la production et, par conséquent, diminue la part des

éleveurs (sans compter la perte en potentiel routier). Nous pouvons donc conclure à l'imperfection du système de restrictions des exportations et espérer que son relâchement puisse augmenter les revenus des producteurs, ce qui présenterait toutes sortes d'avantages pour le reste de l'économie.

L'ordre public

Enfin, l'un des derniers désavantages représentés par le contrôle des exportations est le climat d'insouciance politique qu'il a entraîné. D'après nos renseignements, plus de la moitié du bétail exporté l'est illégalement, ce qu'il est absolument impossible d'empêcher. Etant donné que les objectifs originaux de cette politique ont été atteints, il semblerait que le respect de la loi pourrait être rétabli en même temps que la légalisation des exportations.

Conclusions

Il n'y a désormais plus aucun doute: le contrôle des exportations devrait être supprimé. Il lui a été impossible de limiter les entrées de bétail au Nigeria. Le troupeau national a été reconstitué et il ne se produit virtuellement aucune exportation de femelles reproductrices. Le GON perd un certain revenu potentiel en ne délivrant qu'une quantité limitée de patentes d'exportation. Les rentrées de devises et le contrôle du développement de l'élevage sont faussés. Les éleveurs bénéficieraient de meilleurs prix et d'une plus grande concurrence commerciale. La libre utilisation du camionnage permettrait de tirer un plus grand parti du nouveau système routier, réduirait les conflits opposant éleveurs et agriculteurs et diminuerait le coût des transports au profit de tous. Le Niger verrait ses ressources mieux utilisées et ses lois davantage respectées.

Cette liste offre donc le plus honnête résumé de la situation.

LE POUVOIR COMMERCIAL DE LA VENTE INITIALE

Introduction

Le pouvoir commercial exercé lors de la vente initiale du bétail sera analysé grâce aux résultats d'une enquête sur le comportement des éleveurs et des intermédiaires commerciaux (ou dillalis) des marchés de la zone pastorale. Douze éleveurs et douze dillalis ont été interrogés au cours de visites effectuées dans les marchés de Tchin-Tabaradène, Abalak, Kâo, In-Gall, Agadez, Arlit et Tahoua. Bien que cet échantillon n'ait été ni relevé au hasard, ni choisi pour son impartialité ni même remarqué pour son importance statistique, il a toutefois procuré des réponses suffisamment similaires pour donner une idée du genre de pouvoir commercial en usage dans la région.

La thèse générale globale devant être analysée est la suivante:

> Les éleveurs sont exploités par le pouvoir monopolisateur des dillalis.

Ce pouvoir devrait se manifester de façon à conduire aux hypothèses réfutables suivantes:

A. Les dillalis forment une clique étrangère aux éleveurs qui agit de façon à manipuler les prix.

B. Les éleveurs ne peuvent pas changer de dillalis, donnant ainsi à chacun davantage d'influence sur ses clients.

C. Les éleveurs ignorent les véritables prix offerts aux dillalis par les acheteurs.

D. Les éleveurs ne connaissent pas le véritable prix de vente de leurs animaux, permettant ainsi aux dillalis de leur "voler" une partie de leurs bénéfices.

E. Les éleveurs ignorent les changements de prix et sont, par conséquent, dans l'incapacité de savoir s'ils reçoivent ou non de justes prix de la part des dillalis.

Clique dillali

Afin d'obtenir les renseignements nécessaires concernant l'hypothèse A, nous avons demandé aux éleveurs présents sur le marché de nous expliquer comment ils avaient rencontré le dillali qui leur servait d'intermédiaire commercial. Quatre d'entre eux répondirent qu'ils faisaient toujours appel à un parent, un autre que ça lui arrivait parfois mais qu'il utilisait aussi de simples connaissances. Quatre autres admirent que les leurs étaient des connaissances et un autre reconnut qu'à défaut, il pouvait s'arranger avec n'importe quel dillali dont les conditions lui paraissaient raisonnables. Enfin, les deux derniers éleveurs nous expliquèrent les critères sur lesquels ils se basaient pour choisir leur dillali: le premier tenait à en trouver un avec qui il s'entende; quant au second, il voulait en trouver un en qui il ait confiance. Autrement dit, la situation se résume de la façon suivante: neuf éleveurs et demi s'entendent avec des dillalis qui sont soit leurs parents, soit des connaissances et deux et demi ne se mettront d'accord avec des étrangers que s'ils peuvent poser les conditions. Par conséquent, s'il y a exploitation, ce n'est pas de la part d'étrangers mais plutôt de parents ou d'amis.

Changement de dillalis

L'hypothèse B a été examinée de deux façons: il a été demandé aux éleveurs s'ils pouvaient changer de dillali et si, en fait, ils le faisaient. Huit d'entre eux affirmèrent qu'ils le pouvaient, un seul le dénia et trois s'abstinrent. L'éleveur qui répondit par la négative nous apprit que son frère était son dillali.

Entre la théorie et la pratique, il y a souvent tout un monde et, comme nous venons de le voir, avoir le droit de changer de dillali et le faire sont deux choses différentes. S'il s'était avéré qu'en fait aucun d'entre eux ne le faisait, l'interprétation des résultats de la première question aurait été une chose difficile. Par bonheur, trois éleveurs répondirent par l'affirmative (huit par la négative et un par une abstention) et s'expliquèrent de la façon suivante: le premier avait trouvé un dillali pouvant lui procurer du thé, contrairement aux autres; le second avait découvert un meilleur marchandeur, mais affirmait pourtant que si

l'un de ses parents était un dillali, il préférerait vendre par son intermédiaire et enfin le troisième invoquait des circonstances graves. Tout ceci prouve que les éleveurs changent en effet de dillalis, que ce soit pour des raisons positives (meilleurs services ou marchés) ou négatives (raisons graves).

Commission des dillalis

L'hypothèse C a été analysée en posant la question suivante à la fois aux éleveurs et aux dillalis: qui paye ces derniers et combien? Les dix dillalis interrogés donnèrent la même réponse à la première portion de la question: l'acheteur. Sur les douze éleveurs interrogés, dix acquiescèrent, un autre s'abstint et le dernier répondit que c'était le vendeur qui payait, puis ajouta qu'il arrivait qu'il offrît un cadeau si l'affaire était particulièrement bonne. Par conséquent, si l'on ignore cette dernière réponse plus ou moins obscure, il s'avérerait que tout le monde soit d'accord sur le fait que le dillali est payé par l'acheteur.

Dans quatre des six marchés étudiés, sept éleveurs furent d'accord avec les dillalis au sujet du montant de leur commission (bien que celle-ci soit loin d'être identique dans tous les marchés). Par contre, à celui d'Agadez, seulement deux éleveurs donnèrent la même réponse que les dillalis, soit 2.000 F. CFA pour le gros bétail, tandis qu'un troisième avançait la somme de 5000 F. CFA (il admit en même temps que son dillali était un parent). Au marché d'Abalak, aucun des dillalis ne donna de chiffre, l'un affirmant que l'arrondissement se chargeait de le contrôler et l'autre que personne n'y faisait attention. Par conséquent, nous nous trouvons dans l'impossibilité de comparer la réponse de l'éleveur d'Abalak avec qui que ce soit dans ce dernier marché. Donc, étant donné que sur les dix éleveurs neuf citaient les mêmes sommes que les dillalis, nous pouvons en conclure que les premiers sont parfaitement bien renseignés sur le sujet.

Les commissions des dillalis vont de 1.000 à 3.000 F. CFA par tête pour les bovins et les chameaux, de 500 à 1500 F. CFA pour les ânes et de 100 à 200 F. CFA pour les ovins et les caprins.

Information sur les prix

Afin d'étudier les hypothèses D et E, deux questions ont été posées aux éleveurs: les véritables prix de vente des animaux leur sont-ils vraiment familiers et, si oui, de quelle façon? Il leur fut également demandé s'ils recevaient des informations de la part d'autres éleveurs. Les réponses se sont réparties comme suit: huit et demie indiquèrent que les éleveurs pensaient connaître ce prix, une et demie qu'ils n'en étaient pas toujours certains; une qu'ils l'ignoraient et la dernière qu'ils s'abstenaient. Cinq et demie affirmèrent que les éleveurs assistaient à la transaction et au marchandage, une autre qu'il leur était possible de vérifier leur prix en écoutant les autres négociations. La seule réponse exprimant l'incertitude provient d'un éleveur dont le dillali lui était inconnu. En conséquence, le "vol" des éleveurs par leurs dillalis semble des plus improbables. Enfin, à titre indicatif, nous tenons à ajouter que ces derniers jouent le rôle de courtiers entre vendeurs et acheteurs sans jamais posséder leurs animaux.

Quant aux échanges d'informations sur les prix, huit éleveurs répondirent par l'affirmative, deux par la négative et les deux derniers par une abstention. Les premiers assurèrent que c'était un sujet de conversation très populaire entre parents et amis. Angelo Maaliki, dont la connaissance des Wodaabe nous fut communiquée lors d'une entrevue séparée, ajouta que le moment le plus privilégié pour ce genre de conversation était au moment du retour au village de l'un de ces éleveurs.

Maaliki nous apprit également que les Wodaabe préféraient que leurs dillalis soient des peuls (en raison de la grande confiance qu'ils avaient en eux). Notre interprète étant touareg, notre échantillon n'a pas été prélevé au hasard des ethnies africaines. Toutefois, il ne nous a pas été difficile de repérer à la fois des dillalis Bouzou et touaregs dans les marchés fréquentés notamment par les éleveurs touaregs. Par conséquent, si l'affiliation ethnique affecte l'importance de l'exploitation, les éleveurs touaregs des marchés enquêtés devraient y être moins assujettis étant donné le nombre de dillalis y parlant la même langue.

Exploités ou pas?

Enfin, dans le même domaine, une dernière question a été posée aux éleveurs: les revenus des dillalis sont-ils suffisants? Cinq éleveurs et demi acquiescèrent, un et demi déclarèrent qu'ils gagnaient trop, un autre pas assez et les quatre derniers s'abstinrent. Nous pouvons donc en conclure que les éleveurs interrogés ne se sentaient pas exploités.

Quant aux dillalis, une question leur fut également posée en guise de conclusion: leur rôle de dillalis est-il le seul auquel ils se cantonnent? Des sept dillalis interrogés dans la zone pastorale, trois n'avaient pas d'autre métier, deux étaient éleveurs et le dernier à la fois agriculteur et éleveur. Ainsi, bien souvent, le travail de dillali n'en est un qu'à mi-temps, ce qui serait impensable dans le cas de l'exploitation de monopole.

Conclusions

Donc, bien que la taille des échantillons d'éleveurs et de dillalis ait empêché leur analyse statistique, les réponses aux questions cherchant à découvrir l'étendue du pouvoir commercial des intermédiaires a été unanime: ils n'en possèdent aucun. En fait, il semblerait que les éleveurs soient parfaitement satisfaits des services qu'ils leur rendent. Il n'existe aucune preuve de collusion entre dillalis ni même de trace de liens solides les attachant à certains éleveurs. Ceux-ci s'estiment très au courant des prix de vente, ont souvent l'occasion d'assister aux transactions et en discutent en commun. Ils connaissent jusqu'au montant des commissions perçues par les dillalis et sont généralement d'accord pour les trouver justes. Tout ceci prouve bien que les éleveurs ne sont pas exploités par les dillalis et que ces derniers exercent une profession utile aux ventes commerciales en tant que courtiers.

LA TANNERIE NIGERIENNE

Introduction

Il semblerait que l'économie pastorale nigérienne présente toutes les qualités nécessaires à la production d'une industrie du tannage bovin prospère. Toutefois, et bien que son absence ait pu initialement suggérer un manque de capitaux d'investissement, il s'avérerait que ce ne soit pas une entreprise rentable (tout du moins pas dans un avenir immédiat). Il n'en va pas de même de l'industrie des cuirs et des peaux de chèvres qui est florissante et fait l'objet de toutes sortes de recommandations de la part de l'USAID.

La plupart des informations que nous présentons dans cette section ont été recueillies lors d'une entrevue menée auprès de Jean Pierre Senat, directeur de la SONITAN (Société nigérienne de tannerie), à Maradi le 1er février 1982.

Histoire de la SONITAN

La SONITAN se charge de tanner les peaux de chèvres vendues par le monopole d'état, la SNCP (Société nigérienne des cuirs et des peaux). La SNCP achète les peaux directement aux bouchers des abattoirs répartis dans tout le pays, en fournit une certaine quantité à la SONITAN et en exporte une autre sous forme brute. En 1981, elle a tanné le record de 750.000 peaux qui lui permit d'atteindre, pour la première fois, sa capacité d'usine maximale. La quasi-totalité des peaux tannées est exportée (96 pour cent) et la plus grande portion de celles produites en 1981 fut réservée à la France et à ses compagnies (90 pour cent).

La SONITAN utilise trois différents procédés de tannage impliquant chacun un degré variable de traitement:

1°) tannage ordinaire: rend les peaux humides et leur transport par voie maritime nécessaire à cause de leur poids.

2°) travaillé teintenage: travail semi-fini qui donne des peaux sèches transportables par voie aérienne.

3°) tannage complet: donne des cuirs complètement travaillés prêts à servir à la fabrication de produits de consommation.

La première catégorie a représenté 38 pour cent de la production de la SONITAN en 1981, la seconde 58 et la troisième les 4 pour cent restants. Senat nous a informé que des progrès constants étaient faits pour augmenter la production la plus raffinée, c'est-à-dire le travaillé teintenage et le tannage complet (le tannage ordinaire étant en baisse). Ce dernier est exclusivement réservé à la fabrication locale de produits de consommation; aucun cuir fini n'est importé dans ce but. Bien qu'encore inférieur à celui de la demande d'exportation, le développement de la demande locale est proportionnellement plus rapide.

Tannage des peaux de bovins

La SONITAN ne tanne pas les peaux de bovins et le Niger ne possède aucune installation susceptible de le permettre. Et pourtant, ce n'est pas un manque de capitaux pour la construction d'une tannerie qui empêche le développement de cette industrie. En effet, d'après Senat, la production nigérienne actuelle d'environ 40.000 peaux de bovins par an ne représente que la moitié du niveau nécessaire à la rentabilité de l'entreprise (soit celui des économies d'échelle). Il ajouta même que la qualité de ces peaux étant médiocre, la quantité véritablement disponible est encore plus faible.

L'âge et la condition dans laquelle se trouve le bétail abattu au Niger expliquent la médiocrité de la qualité de ses peaux. La plupart des animaux sont de vieilles vaches réformées de plus de huit ans ayant dépassé l'âge de la reproduction et dont la maigreur et la vieillesse ne produisent que des peaux minces et usées couvertes de traces de coups (de cornes et de bâtons), de blessures et de marquages. Les mâles adultes et les veaux, qui ont une peau de meilleure qualité, ne représentent qu'une petite portion des animaux abattus. En effet, les premiers sont généralement exportés au Nigeria en raison de la robustesse qui leur permet de supporter les rigueurs du voyage et de la forte proportion de viande qu'ils fournissent par unité de poids vif (détail important quand on pense au coût des transports). Les seconds, tant mâles que femelles, sont réservés à la reproduction et à la production laitière ou bien encore à l'embouche et à la traction animale.

Si l'on supposait que les peaux de mâles adultes nécessaires à faire d'une tannerie une entreprise économiquement rentable étaient fournies grâce à la construction d'abattoirs frigorifiques à Tahoua, Maradi et Zinder (Plan quinquennal nigérien de 1979 à 1983), on pourrait envisager l'abattage local de ces animaux, puis l'exportation de leur viande au Nigeria à bord de camions frigorifiques. Il serait ainsi supposé que le Niger bénéficierait de la valeur ajoutée à sa viande grâce à l'abattage et au découpage. Néanmoins, comme nous l'avons expliqué dans la section sur les marchés, ces abattoirs, s'ils sont construits, ne rempliront pas la fonction désignée. Par conséquent, dans l'incapacité qu'ils sont d'exporter la viande économiquement, s'en remettre à leur production pour approvisionner une tannerie en peaux de bovins de bonne qualité serait une grave erreur.

La situation n'étant pas propice au développement d'une tannerie des peaux de bovins au Niger, la seule façon d'y remédier serait d'entraîner un changement radical des conditions actuelles.

Potentiel d'aide offert à la tannerie

En dépit de ce que nous venons d'expliquer, l'avenir du secteur des cuirs et des peaux nigérien n'est pas sans espoir en ce qui concerne l'aide pouvant être offerte par l'USAID ou d'autres donneurs. En effet, bien que les efforts de la SONITAN aient, jusqu'ici, été couronnés de succès, elle a toutefois un problème qui pourrait être facilement résolu grâce aux subventions d'un donateur: celui de la qualité de ses peaux de chèvres.

D'après Senat, les peaux de chèvres tannées produites et présentées dans les foires internationales européennes et vendues par la SONITAN sur le marché mondial font concurrence aux meilleures peaux (notamment celles du sous-continent indien). A titre d'exemple, nous pouvons citer la chèvre rousse de Maradi dont la qualité est connue au niveau international. Toutefois, afin de maintenir ce haut standard, la SONITAN a dû procéder à l'élimination d'une certaine quantité de peaux vendues par la SNCP. Etant donné qu'elle est obligée de s'approvisionner auprès de cette dernière, elle doit également subir une perte pour chaque peau inadéquate, ce qui accroît inutilement ses coûts opérationnels.

Toujours d'après Senat, ces peaux défectueuses ne le sont pas, comme dans le cas des bovins, pour des raisons de qualité mais plutôt pour la façon dont elles sont découpées. En effet, il semblerait que ce soit le problème des bouchers ruraux étant donné que les peaux fournies par les centres urbains sont en meilleur état. Il s'avérerait donc que le problème vienne d'un manque de formation dans les techniques appropriées.

La SONITAN a demandé à la SNCP de lui accorder le droit de refuser ces peaux (en partie pour inciter les bouchers à faire un meilleur travail), mais celle-ci a trouvé la requête trop difficile à satisfaire en raison des pressions politiques qu'elle subit en tant que monopole d'état contraint d'acheter toutes les peaux, quelle que soit leur qualité. A ce propos, nous tenons à ajouter que la qualité des peaux de chèvres brutes nigériennes, l'une des meilleures des pays sahéliens au cours des années soixante, est à présent inférieure à celle de ses voisins (d'après les standards de classement internationaux).

Il existe au moins trois différentes manières d'attaquer le problème. La première est probablement impossible. Elle consisterait à laisser le marché libre s'emparer de l'industrie des peaux, permettant ainsi aux commerçants privés d'acheter les peaux bien découpées et de refuser les autres. Malheureusement, cette solution ferait directement concurrence à la SNCP. La seconde, très logique, serait que cette dernière refuse d'acheter les peaux de mauvaise qualité ou, alternativement, que la SONITAN l'affronte avec la même attitude.

Enfin, la dernière approche (au sujet de laquelle un pays donateur pourrait procurer son aide) comprendrait le développement d'un programme d'encadrement destiné à enseigner aux bouchers ruraux les techniques d'abattage appropriées. Les représentants du Service de l'élevage nigérien pourraient être formés de façon à leur donner de brèves instructions. D'ailleurs, un manuel a déjà paru sur les méthodes de dépeçage: Manuel des agents du conditionnement des cuirs et des peaux en zone tropicale (République française, Secrétaire d'état aux Affaires étrangères). Quelques équipes mobiles pourraient mettre les bouchers ruraux rapidement au courant avant les visites, plus régulières, des agents du Service de l'élevage ou des acheteurs de la SNCP qui en profiteraient pour rafraîchir et surveiller leur formation. Cette approche ne prévoyant pas d'offrir un stimulant quelconque aux intéressés, il est peu probable qu'ils soient convaincus de

s'améliorer. Quoi qu'il en soit, elle fournit au moins l'occasion de procurer des informations à ceux à qui elles manquaient.

Les Etats-Unis pourraient également fournir leur concours sur le plan de la commercialisation. En effet, le marché des dernières années s'est montré très instable. Jusqu'en 1974-75, c'était l'Italie qui importait le plus de peaux de chèvres tannées nigériennes puis, ne les voulant plus que brutes, c'est la France qui l'a remplacée.

Toutefois, même ces importations ne sont pas nécessairement destinées à aller directement en France. Senat nous a fait part d'un cas où l'acheteur français avait transporté ses peaux tannées nigériennes dans un pays asiatique afin de leur y faire subir le tannage final, puis dans un autre afin de les y transformer en biens de consommation avant de les présenter sur le marché français.

Les difficultés de commercialisation ne se cantonnent pas seulement aux peaux tannées, mais atteignent aussi les peaux brutes. Il y a 15 ou 20 ans, les Etats-Unis représentaient le plus gros client du Niger, le tannage étant généralement effectué dans les tanneries de Nouvelle-Angleterre. A présent, avec le développement des lois antipollution, les tanneries ont complètement disparu (cédant le pas aux importations et nous permettant, en quelque sorte, d'exporter notre pollution) et le Niger et les Etats-Unis ont interrompu tout commerce.

Cette situation n'est en aucun cas le résultat d'un manque d'intérêt ou de quelque accord spécial passé entre la France et la SONITAN. Au contraire, Senat mentionne un échange inconcluant récent de lettres et de télex entre cette dernière et un courtier new-yorkais. Il nous apprend également que la SONITAN a rencontré un énorme succès dans les foires commerciales françaises et allemandes. Ainsi, l'attaché commercial de l'Ambassade américaine pourrait l'aider à entrer en contact avec des acheteurs de peaux tannées américains en dirigeant les délégations commerciales vers la SONITAN à Maradi ou en organisant des visites de ses représentants dans les foires américaines. Ce petit essor donné aux relations d'affaires pourrait aboutir à un tout nouveau contexte de rapports commerciaux.

De nouveaux marchés pourraient être conclus étant donné que la tannerie de la SONITAN vient d'atteindre, pour la première fois, sa capacité maximale (en 1981). Par conséquent, il devrait être possible d'augmenter la production en ajoutant des équipes de travail. Enfin, la demande croissante

pourrait être satisfaite en achetant à la SNCP les peaux qu'elle exporte sous forme brute.

Produits finis

Il semble qu'il n'y ait guère d'espoir de faire dépasser le marché local aux ventes de produits finis. En effet, en même temps que Senat brûle d'enthousiasme pour la concurrence internationale offerte à ses peaux tannées, il ne se fait aucune illusion en ce qui concerne les produits de consommation de la SONITAN. La façon des artisans nigériens n'ayant rien à voir avec celle des travailleurs italiens, espagnols ou asiatiques du cuir, seul le marché local est capable d'apprécier leurs représentations traditionnelles. Enfin, comme nous l'avons mentionné antérieurement, c'est justement l'un des secteurs de la SONITAN qui se développe le plus rapidement. Il ne montre aucun signe de ralentissement et suivra probablement la courbe de développement du pouvoir d'achat national.

Conclusions

La SONITAN est donc l'un des plus grands succès commerciaux du Niger. Elle utilise un sous-produit de l'économie pastorale pour obtenir des devises étrangères sur une base toujours croissante de la valeur ajoutée. Toutefois, et bien que le tannage des bovins n'ait aucun espoir de survivre économiquement, le secteur déjà florissant de la tannerie pourrait bénéficier d'une amélioration des techniques de découpage des peaux brutes et de contacts commerciaux avec les Etats-Unis.

APPENDICE A

TABLEAU A1.

COUT DU CAMIONNAGE DE JIBIYA A LAGOS AU NIGERIA

février 1982

Article	Par camion	Par tête
1. Permis de transport	24 N	1.00 N
2. Convoyeur (devant voyager avec les animaux à bord du camion)	50	2,08
3. Cocoseur (courtier pour le camion)	50	2,08
4. Camion (selon la saison)	400-700	16,67-22,17
Total	524-824 N =167.680- 263.680 F. CFA	21,83-34,33 N = 6.987- 10.987 F. CFA

NOTE: On suppose que chaque camion transporte 24 têtes. Le taux de change utilisé est de 320 F. CFA par naira. C'était également le taux obtenu sur le marché noir de Maradi, au Niger, le 10 février 1982.

APPENDICE B

L'OFFRE DE VIANDE DE MARADI

L'offre de viande observée à Maradi a été estimée grâce aux données rassemblées à l'abattoir de Maradi.[1] L'offre mensuelle de viande de 1973 à 1981 pour les bovins, les ovins, les caprins et les chameaux est présentée au Schéma B1. La consommation de boeuf a augmenté en 1974. Ce phénomène était dû aux ventes forcées de la sécheresse qui ont augmenté l'offre de viande; 1975 et 1976 ont suivi le même modèle. A la même époque, les abattages caprins se développèrent de façon spectaculaire pour compenser la chute de la consommation de viande totale. Le Tableau B1 en offre la preuve flagrante lorsqu'il montre que les abattages de caprins de 1975 sont presque le double de ceux de 1973 et ceux de 1976 et 1977 presque le quadruple.

En 1976, les abattages de bovins et d'ovins étaient très peu nombreux. Les derniers retrouvèrent cependant leurs niveaux de 1973 dès 1977 tandis que les premiers n'en faisaient autant que l'année suivante pour continuer à augmenter jusqu'en 1981, date à laquelle ils se stabilisèrent. Ils avaient dépassé leur production de 1973 de 50 pour cent. Les abattages d'ovins ont, quant à eux, soutenu une croissance continue depuis 1976, si bien qu'ils sont à présent trois fois et demie plus nombreux qu'en 1973. Les abattages de caprins n'ont fait que diminuer depuis leur record de 1976. Enfin, les abattages de chameaux sont irréguliers et ne représentent qu'une petite portion de l'offre de viande de Maradi.

Le Tableau B2 décrit l'offre de viande de Maradi en termes proportionnels. En 1973-74, le boeuf représentait 80 pour cent du total de viande. Ce pourcentage tomba à 41 pour cent en 1976 mais remonta jusqu'à former les deux tiers du total en 1980 et 1981. Par contre, les petits ruminants, qui ne fournissaient que 15 pour cent de toute la viande en 1973-74, ont doublé leur capacité. Les ovins passerent de leur solide

[1] Les poids carcasse suivants provenant des données d'abattage ont été utilisés pour évaluer l'offre de viande:

chameaux	150 Kg
bovins	120
ovins	18
caprins	12

SCHEMA B1

CONSOMMATION DE VIANDE DE MARADI 1973-1981 (en Kg)

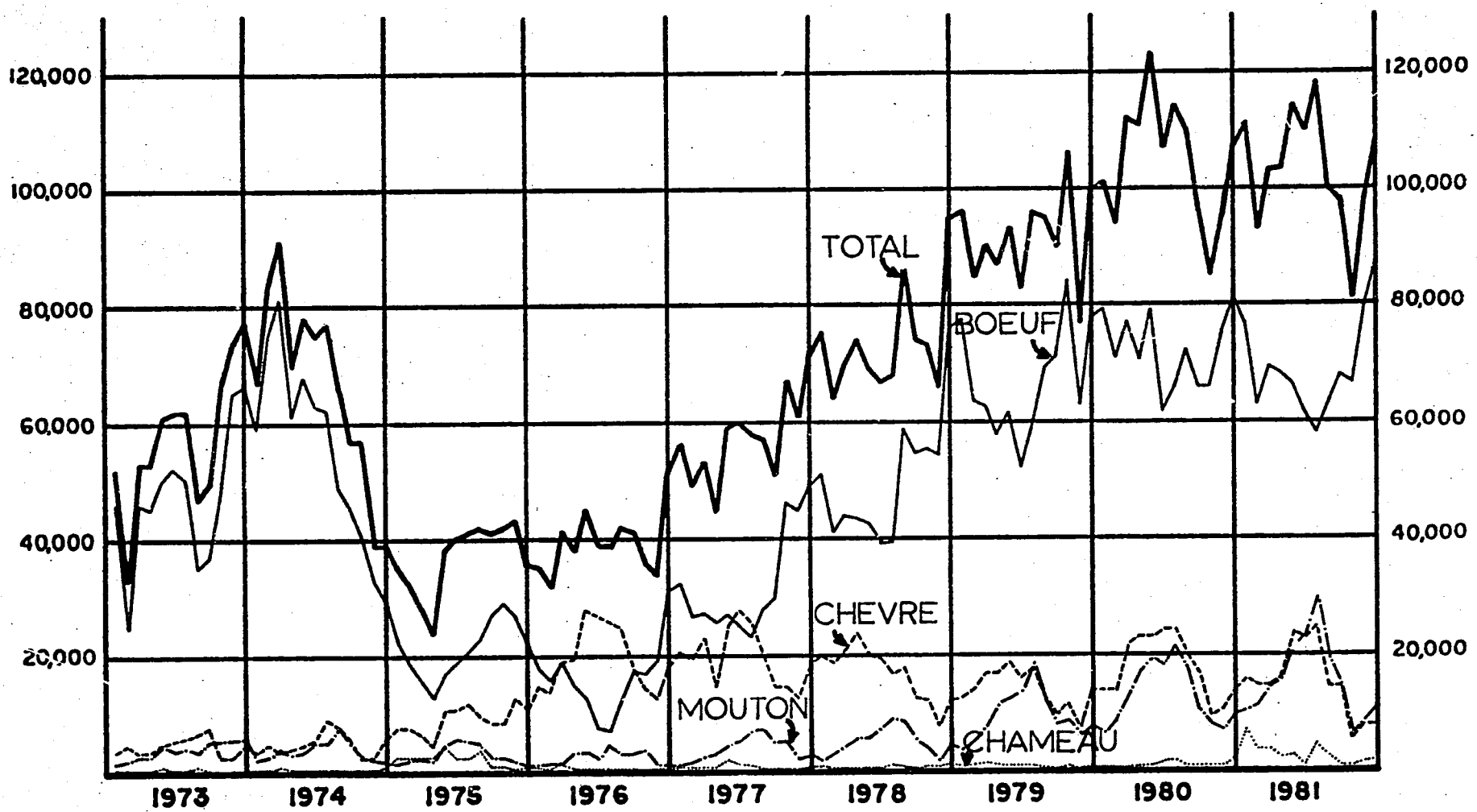


TABLEAU B1.

EVOLUTION DE L'OFFRE DE VIANDE DE MARADI AU NIGER
par espèce
1973-1981 (1973 = 100)

Année	Boeuf	Mouton	Chèvre	Chameau	Total
1973	100	100	100	100	100
1974	118	96	109	116	116
1975	45	77	189	663	64
1976	34	66	393	150	69
1977	67	96	395	213	99
1978	105	128	338	181	127
1979	139	230	283	197	146
1980	151	308	356	297	182
1981	144	363	304	941	179

TABLEAU B2

COMPOSITION DE L'OFFRE DE VIANDE TOTALE DE MARADI AU NIGER
par espèce
1973-1981 (en pourcentages)

Année	Boeuf	Mouton	Chèvre	Chameau	Total
1973	83	7	9	1	100
1974	85	6	8	1	100
1975	58	9	26	7	100
1976	41	7	50	2	100
1977	56	7	35	1	100
1978	68	7	23	1	100
1979	80	12	17	1	100
1980	69	13	17	1	100
1981	67	15	15	3	100

7 pour cent entre 1973 et 1978 à 15 pour cent en 1981. Les caprins, tout en atteignant le même pourcentage, ont adopté un modèle différent: en 1976, ils représentaient 50 pour cent de la totalité de l'offre et ce n'est que depuis 1979 qu'ils se sont stabilisés à 15-17 pour cent.

Ces données semblent donc indiquer que la zone du PGPE a dépassé le cap difficile de la reconstruction et traverse désormais une période plus stable. Maradi en est le marché de consommation domestique principal. La consommation de viande totale s'y est stabilisée en 1980 et 1981 et ses proportions n'ont guère changé depuis 1979. Cette stabilisation de la composition des abattages nous permet d'observer le changement qui s'est produit dans la composition du troupeau pastoral: les petits ruminants y sont en plus grand nombre. Ils représentent une plus grande proportion de l'offre de viande, ce qui est peut-être destiné à continuer. Ce phénomène pourrait très bien s'expliquer par la capacité de résistance à la sécheresse des ovins et des caprins.

APPENDICE C

UNITE DE CONTROLE DU MARCHE

Le projet n'exerce actuellement aucune surveillance sur le marché du bétail et il en a résulté que la transformation spectaculaire de son système de commercialisation au cours des dernières années a complètement échappé à la direction. Une telle lacune devrait être immédiatement comblée, surtout si des interventions concrètes sont prévues dans la seconde phase. En effet, le contrôle de la commercialisation du bétail dans les marchés situés à l'intérieur et aux environs de la zone du projet permettra d'évaluer leur impact. Il offrirait également la possibilité de prévenir tout changement dans la dynamique et la gestion du troupeau. De cette façon, le directeur du projet pourrait adopter les remèdes appropriés puis confirmer ou réorienter les activités selon les besoins.

Il est donc recommandé que, dans le cadre de la phase II, le FGPE établisse une unité de contrôle du marché (UCM) chargée de présenter des rapports trimestriels sur le marché du bétail et de la viande au directeur. Cette unité suivra l'évolution du nombre et du prix des animaux, de leur abattage par espèce, du prix du bétail et de la viande et des exportations dans les marchés et régions associées au développement de la zone du projet. Quelques informations de ce genre ont déjà été rassemblées par les spécialistes du Service de l'élevage sans toutefois avoir été mises en circulation. L'unité devra assembler les données existantes puis les vérifier, les compiler et les analyser avant qu'elles puissent être utilisées par le projet et tous les intéressés. Elle sera également chargée de repérer les nouveaux marchés importants dont les données ne sont pas encore relevées. Enfin, elle devra rassembler toute donnée supplémentaire nécessaire au parachèvement et à la vérification des sources déjà disponibles comme, par exemple, celles concernant la composition sexe/âge des animaux présentés, les prix de la viande dans les centres urbains sélectionnés, les prix des céréales et autres denrées de base, le taux de change du naira, etc. L'Appendice B offre un excellent exemple de la manière dont l'unité pourrait utiliser toutes ces données.

Enfin, outre cette large collecte de données, l'unité de contrôle du marché devra préparer un rapport analytique trimestriel expliquant l'évolution du marché et éventuellement en anticipant le développement. Dans la mesure du possible, elle élaborera également les programmes destinés à faciliter la mise à jour des données en utilisant le matériel d'informatique d'Agrhymet. Un économiste agricole et un spécialiste des animaux en seront les protagonistes. Ensemble, ils se rendront périodiquement dans les marchés à bétail appropriés. L'économiste agricole devant revenir des Etats-Unis ferait un excellent candidat.