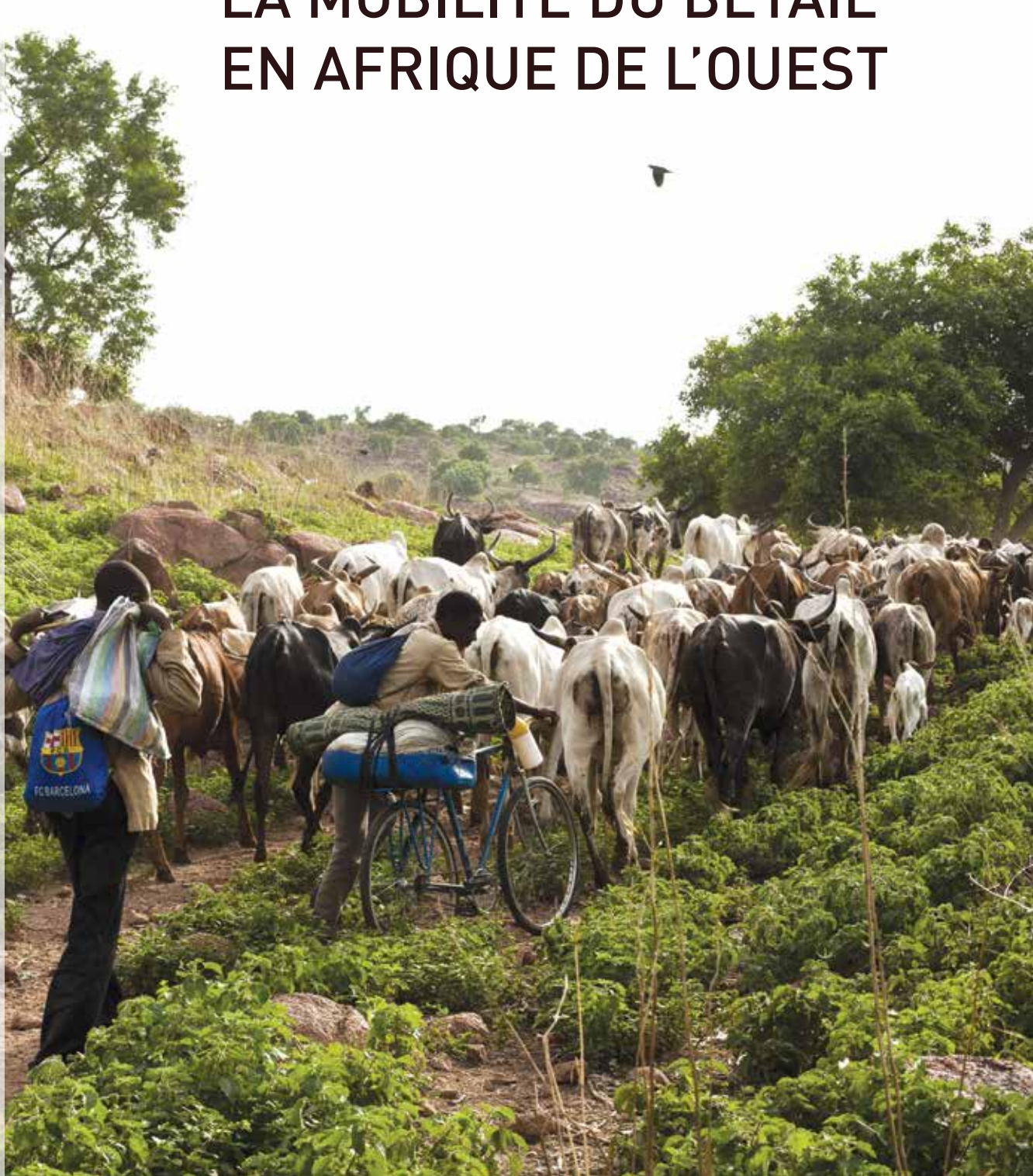


Étude sur la transhumance au Sahel (2014-2017)

DIX CONSTATS SUR LA MOBILITÉ DU BÉTAIL EN AFRIQUE DE L'OUEST



Étude sur la transhumance
au Sahel (2014-2017)

DIX CONSTATS SUR
LA MOBILITÉ DU BÉTAIL
EN AFRIQUE DE L'OUEST

Équipe de rédaction :

Brigitte Thébaud (Nordic Consulting Group),
Christian Corniaux (CIRAD-PPZS, Dakar),
Arnaud François et Annabelle Powell (Acting For Life)

Les propos et opinions exprimés ici n'engagent que les auteurs.

Photographie de couverture :

Troupeaux burkinabés revenant d'une transhumance au Togo (Photographie Gilles Coulon/Tendance Floue pour AFL 2016)

Conception graphique :

©Sandra Derichs



La présente brochure s’inscrit dans le cadre du Projet de Renforcement de la Résilience par la Mobilité du Bétail, mis en œuvre par Acting For Life, avec un ensemble de partenaires sur le terrain, sur financement de la coopération britannique (UK-Aid) et cofinancement de l’Union Européenne.

	Groupement National des Associations des coopératives Pastorales		Initiatives-Conseils-Développement
	Réseau Billital Maroobé		Entente des Groupements Associés pour le développement à la Base
	Lay Volunteers International Association		KAWRAL AYNAABE
	Comunità Impegno Servizio Volontariato		ONG-TASSAGHT
	Vétérinaires sans Frontières-Belgique		Conseil Régional des Unions du Sahel
	Association pour le Développement de Namarel		Réseau de Communication sur le Pastoralisme
	Association de Développement Intégré et Durable		Union Régionale Filière Bétail-viande
	Association Citoyenne Pour la Défense des Droits des Enfants et des Femmes		GAJEL Sudubaba
	Association pour la Redynamisation de l'Elevage au Niger		la Fédération des OCB pour le Développement du Pastoralisme et de l'Agropastoralisme dans la zone sud

SOMMAIRE

Introduction	5	CONSTAT 6	17
CONSTAT 1	7	Les éleveurs mobiles gèrent des déséquilibres climatiques marqués par des épisodes extrêmes de plus en plus rapprochés	
CONSTAT 2	9	La santé animale reste un problème crucial pour les éleveurs mobiles	
CONSTAT 3	11	Chaque année, la contribution des éleveurs mobiles aux économies locales est considérable et profite à une grande diversité d’acteurs	
CONSTAT 4	13	Grâce à la mobilité, les transhumants – comme les convoyeurs de bétail – contribuent aussi à l’approvisionnement de la filière à un coût compétitif	
CONSTAT 5	15	La mobilité du bétail est essentielle pour la production animale, mais aussi pour la sauvegarde du cheptel en année de crise	
Les transhumances s’allongent dans le temps et dans l’espace, mais elles ne se résument pas à un mouvement mécanique d’un point A au nord, à un point B au sud		CONSTAT 7	19
		CONSTAT 8	21
		En plus des maladies, la mobilité comporte d’autres risques qui se traduisent aussi par des pertes de bétail	
		CONSTAT 9	23
		La transhumance fait face à des difficultés croissantes qui en font souvent un véritable parcours du combattant	
		CONSTAT 10	25
		La sécurisation de la mobilité est une urgence qui exige une approche globale, du niveau local au transfrontalier	
		Conclusion	26
		ET SI LA MOBILITÉ DU BÉTAIL ÉTAIT RENDUE IMPOSSIBLE ?	28

SIGLES

AFD : Agence Française de Développement
ARED : Associates in Research and Education for Development (Dakar-Sénégal)
BRACED : Building Resilience and Adaptation to Climate Extremes and Disasters Programme
CIRAD : Centre de Coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement
ISRA-BAME : Institut Sénégalais de Recherches Agricoles-Bureau d’Analyses Macro-Economiques
UE : Union Européenne
VSF : Vétérinaires Sans Frontières

Introduction

Depuis janvier 2015, Acting for Life (AFL), avec un ensemble de partenaires sur le terrain, met en œuvre le projet « Renforcer la Résilience par la Mobilité du Bétail » dans le cadre du programme BRACED financé par la coopération britannique (UK-Aid) et axé sur le renforcement de la résilience face aux changements climatiques. Pour les besoins de son suivi-évaluation, le projet devait recueillir chaque année des informations auprès d'un échantillonnage de familles transhumantes, afin de mesurer leur capacité à anticiper et à gérer les crises. Plusieurs indicateurs de résilience ont été suivis, parmi lesquels la taille et la composition du troupeau, ainsi que les revenus annuels tirés de la vente du bétail. D'autres questions devaient aussi trouver réponse : Combien de temps peut durer une transhumance ? Qui part et avec quels animaux ? Les éleveurs mobiles contribuent-ils à l'économie locale des régions où ils se rendent ? De quelles façons s'informent-ils ? Traversent-ils tous des frontières internationales ? Quels rôles jouent les femmes ?

L'aire géographique couverte par l'étude s'étend sur les deux territoires transfrontaliers du Projet AFL-BRACED qui relie à l'ouest la Mauritanie, le Mali (ouest), le Sénégal et, à l'est, le nord du Mali (Gao), le Niger et le Burkina Faso (voir carte ci-contre). Toutefois, du fait de l'importance des mouvements de transhumance en direction des pays côtiers, l'étude s'est finalement intéressée à l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest, intégrant du coup les résultats de recherches complémentaires menées au Bénin, au Togo et au Ghana dans le cadre d'autres projets mis en œuvre par AFL, sur financement de l'UE et de l'AFD.

L'étude s'est intéressée à trois transhumances de saison sèche, celles de 2014-2015, de 2015-2016 et de 2016-2017. À chaque fois, les enquêtes ont été conduites environ 6 semaines après le retour des familles dans leur terroir d'attache. La première enquête a porté sur 386 ménages répartis entre le nord du Sénégal (70) le sud de la Mauritanie (70), le nord et l'est du Burkina (70), l'ouest du Niger (71), le nord et l'ouest du Mali (105). Au total, 1 300 hommes, 450 femmes et 670 enfants sont partis avec près de 40 000 bovins, 47 000 ovins et 16 000 caprins. Cette enquête a permis d'identifier une soixantaine de familles en situation de précarité. C'est sur elles que l'étude s'est ensuite intéressée en priorité au cours des deux années suivantes¹.

À cela, se sont ajoutées des opérations de comptage visant à vérifier chaque année le nombre de personnes et d'animaux (gros bétail) en mouvement le long des couloirs au moment des départs en transhumance, entre octobre et janvier. La

mise en place du protocole et l'interprétation des données ont été assurées par le CIRAD à Dakar. Au total, une cinquantaine de points de comptage situés sur des couloirs transfrontaliers jugés stratégiques ont été suivis. Il était tentant d'additionner les dénombrements effectués à travers tous les points de comptage. Toutefois, le risque aurait été de compter plusieurs fois les mêmes individus et animaux, car les couloirs ne sont pas étanches et, à tout moment, des transhumants peuvent y entrer ou en sortir. La rigueur imposait donc de procéder plutôt à une analyse comparative des flux recensés d'une année à l'autre à chaque point de comptage.

En plus des données à recueillir par rapport aux indicateurs de résilience, l'étude s'est intéressée à un large éventail de sujets : perceptions des changements climatiques et environnementaux, besoins d'information, analyse des risques, santé animale. Afin d'accorder toute l'attention nécessaire à la situation des femmes (en particulier celles parties en transhumance), on a convenu de s'appuyer sur deux questionnaires distincts menés au sein des mêmes familles. Celui pour les femmes a touché un tiers des familles enquêtées (131 femmes).

Concernant le déroulement de la transhumance, l'enquête amenait chaque famille à faire une revue complète des difficultés rencontrées et des stratégies utilisées pour les résoudre. Une section spécifique traitait aussi des couloirs de passage utilisés par les familles et leur niveau d'équipement (balises, points d'eau, aires de repos).

La présente brochure résume les principales conclusions de tout ce travail, sous forme de 10 constats qui, nous l'espérons, contribueront à nourrir un débat informé sur l'avenir de la mobilité du bétail dans la sous-région.

Une étude d'une telle envergure n'aurait pas été possible sans le soutien financier de la coopération britannique, à travers le BRACED. Grâce à un cofinancement avec le Projet de Renforcement de la Résilience de l'Économie Familiale grâce à la productivité de l'élevage dans le sud et l'est de la Mauritanie (PRREF), l'Union Européenne a également participé à la mise en œuvre du protocole de recherche, en particulier dans l'ouest du Mali et en Mauritanie. Pour la première année, la préparation des enquêtes, le codage, la saisie des données et le contrôle des questionnaires ont fait appel à la collaboration de l'ISRA-BAME et de l'ARED à Dakar, ainsi que de VSF-Belgique à Bamako. Pour les deux années suivantes, ce travail a été assuré par Nordic Consulting Group, en équipe avec l'ARED.



Une vision ouest-africaine de la mobilité du bétail à travers les territoires d'intervention d'AFL au Sahel et dans les pays côtiers

Le projet AFL-BRACED intervient dans deux territoires transfrontaliers reliant à l'ouest le Sénégal à la Mauritanie, ainsi qu'à l'ouest du Mali et, à l'est, le nord du Mali (Gao), le Burkina et l'ouest du Niger. Grâce à d'autres financements (entre autres AFD et Union Européenne), plusieurs interventions mises en œuvre par AFL dans le sud du Mali, le sud-ouest du Burkina et dans des pays côtiers (Bénin, Togo, Ghana) ont permis de développer une vision plus globale de la mobilité du bétail à l'échelle de l'Afrique de l'Ouest. Une telle vision s'est également imposée d'elle-même lors des enquêtes, car en matière de mobilité du bétail, pays sahéliens et côtiers sont intimement liés.



Retour du troupeau au campement en fin de journée dans le nord du Sénégal (©B. Thébaud, mission AFL-NCG, novembre 2015)

Les enquêtes ont privilégié une approche familiale de l'économie de l'élevage. En particulier, les questionnaires ont mis un accent particulier sur la relation dynamique entre la famille et le troupeau, afin de dégager des indicateurs précis de résilience, face aux chocs climatiques.

1. Cette étude peut être téléchargée sur www.acting-for-life.org (AFL-NCG, B. Thébaud, Résiliences pastorales et agropastorales au Sahel : portraits de la transhumance 2014-2015 et 2015-2016).

A. PAYS DU SAHEL

Pays	Bovins	Ovins	Caprins	Camelins
Burkina Faso	9	9.3	13.9	0.02
Mali	10.3	14.4	20	1
Mauritanie	1.9	9.1	5.7	1.5
Niger	11.4	11.1	14.5	1.7
Sénégal	3.5	5.4	5.4	0.05
Tchad	7.8	3.2	6.8	1.5
TOTAL	43.9	52.5	66.3	5.8

B. PAYS CÔTIERS

Pays	Bovins	Ovins	Caprins	Camelins
Bénin	2.2	0.9	1.7	0
Côte d'Ivoire	1.6	1.74	1.4	0
Ghana	1.7	4.3	6	0
Nigéria	19.4	40.5	71	0.3
Togo	0.5	2.2	2.8	0
TOTAL	25.4	49.7	82.9	0.3

Estimation du cheptel au Sahel et dans les pays côtiers en 2014 (Source : FAOSTAT, en millions, chiffres arrondis)

Bien que toute statistique reste à manier avec précaution, les recensements du bétail en Afrique de l’Ouest tendent à confirmer que l’élevage du gros et du petit bétail a pris une importance croissante dans les pays côtiers. Même si les saisons des pluies y sont plus longues, la mobilité du bétail reste essentielle pour nombre d’éleveurs locaux. En hivernage, il faut éloigner les animaux des zones de culture et, en saison sèche, les conduire sur les meilleurs pâturages. On retrouve ainsi des systèmes de transhumance de plus ou moins grande amplitude au Bénin, au Togo ou au Ghana, tandis qu’au Nigeria, les mouvements saisonniers s’opèrent sur de grandes distances.



L’importance de l’élevage dans les pays côtiers : exemple du Togo (©B. Thébaud, mission AFL-NCG-CIRAD, octobre 2016)

Du nord au sud, les marchés à bétail du Togo témoignent de l’importance de l’élevage mobile dans les pays côtiers. À gauche, à la frontière avec le Burkina Faso, le marché de Koundjouaré est toujours actif, même en dehors de la période de transhumance, notamment pour la mise en marché des animaux de trait. À droite, le « garbal » de Sokodé rassemble des lots d’animaux convoyés à pied jusque-là et prêts à être embarqués sur des camions pour le marché terminal de Lomé.

CONSTAT 1

La mobilité du bétail est une pratique généralisée en Afrique de l’Ouest qui s’insère dans des systèmes de vie très diversifiés

EXPLICATION

Le fait de pratiquer un élevage mobile s’est vérifié dans toutes les zones enquêtées, y compris dans les régions méridionales (sud-est du Burkina, ouest du Niger) où, en plus des déséquilibres climatiques, l’extension de l’occupation agricole constitue une autre motivation à partir en transhumance. Les récits recueillis auprès des familles qui ont transhumé dans les pays côtiers et les missions de terrain effectuées au Togo, au Bénin et au Ghana confirment que, dans ces pays, l’élevage local s’appuie aussi sur la mobilité du bétail, tant en hivernage qu’en saison sèche.

Loin de l’image d’une mobilité restreinte à des éleveurs « purs » vivant dans le nord, l’élevage mobile s’insère dans des systèmes de vie complexes qui associent bien d’autres activités : agriculture, mais aussi commerce, transport et artisanat. À cela s’ajoute les transferts monétaires des migrants. Plus ces activités sont diversifiées et plus la résilience de la famille à se relever des chocs climatiques tend à être grande.

POUR EN SAVOIR +

Les trois quarts des (386) familles enquêtées pratiquent l’agriculture. Selon les zones, les types de production peuvent être très diversifiés : mil, maïs, niébé, arachide, sorgho, sésame, riz, arachide. Plus de la moitié des familles cultivent entre 3 et 7 spéculations. On n’a trouvé aucune famille qui ne pratique qu’un seul type de production. L’implication dans l’agriculture se retrouve dans toutes les zones enquêtées, incluant les régions arides du nord-Mali (Gao).

En plus de l’agriculture, la majorité des familles sont aussi impliquées dans le commerce du bétail, le petit commerce, le transport, l’orpaillage, la boucherie et l’artisanat. Également, le tiers des familles enquêtées ont des migrants travaillant à l’extérieur qui leur envoient de l’argent, dont une partie sert à entretenir le troupeau. Pour la plupart des migrants, les destinations restent à l’intérieur de la sous-région : Bénin, Ghana, Nigéria, Côte d’Ivoire. Les indicateurs de viabilité utilisés pendant l’étude (parmi lesquels les revenus et la taille du troupeau) montrent que la diversité des activités menées par la famille constitue un facteur important de résilience aux crises.

Malgré des systèmes de vie fondés sur une multitude d’activités, la mobilité du bétail se vérifie partout, y compris parmi les populations locales dans les pays côtiers. Ainsi, pendant les périodes de transhumance, les mouvements se suivent et s’entrecroisent. Lorsque les transhumants du Niger-ouest quittent Tillabéri pour venir dans la zone de Fada N’Gourma au Burkina, c’est le moment où les transhumants Burkinabés partent vers le Togo ou le Bénin. Et quand ils arrivent, ce sont les éleveurs locaux qui se déplacent à leur tour vers le sud.

ET LES FEMMES ?

Toutes les femmes enquêtées attestent de calendriers de travail chargés, les tâches agricoles s’ajoutant à celles de l’élevage. Qu’elles accompagnent ou non la transhumance, les femmes soulignent l’importance de la mobilité pour leurs propres animaux, sans laquelle elles renonceraient à faire de l’élevage. Plusieurs d’entre elles profitent aussi de l’argent envoyé par les migrants pour s’acheter des animaux et de l’aliment-bétail.

CE QU’IL FAUT RETENIR

À l’encontre de l’image classique d’une mobilité pastorale réservée aux éleveurs vivant dans le nord du Sahel, l’élevage mobile est pratiqué à travers toute l’Afrique de l’Ouest. Il s’insère donc dans des systèmes de vie à l’architecture complexe (élevage, agriculture, commerce, artisanat, apport des migrants). Plus les activités de la famille sont diversifiées et plus sa capacité à se relever des chocs climatiques tend à être grande.

LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Je cultive du mil, du sorgho, du niébé, du maïs et du manioc. Dans ma famille on fait aussi le commerce du bétail, la réparation de vélos et le taxi-moto. Cette année, j’ai transhumé avec mon troupeau jusqu’à la frontière entre le Burkina et le Bénin (Amadou Abdouramane, Diagourou, ouest du Niger).

1	Aliment-bétail	543 000	44%
2	Nourriture	268 000	22%
3	Produits vétérinaires	80 000	6,5%
4	Téléphone	52 500	4,3%
5	Frais d'abreuvement	52 000	4,2%
6	Autres dépenses	40 000	3,3%
7	Accès aux pâturages	35 000	2,9%
8	Sel pour les animaux	28 000	2,2%
9	Santé humaine	25 000	2%
10	Petit équipement	25 000	2%
11	Fourrages	20 000	1,6%
12	Achat et réparation de charrettes	18 500	1,5%
13	Passage de frontières	15 500	1,2%
14	Matériel d'exhaure et de stockage de l'eau	13 500	1,1%
15	Achat et réparation de vélos	8 500	0,7%
16	Autres taxes	2 800	0,2%
17	Palements aux communes	2 600	0,2%

Structure du budget moyen par famille transhumante en 2014-2015, pour un montant de 1 230 000 Fcfa répartis en 17 postes de dépenses (Source : enquêtes AFL-BRACED).



L'aliment-bétail : un poste important de dépenses pour les transhumants (© B. Thébaud, mission AFL-NCG, novembre 2015)

C'est un poste important de dépenses, non seulement à cause de l'ampleur du budget qui lui est consacré, mais aussi pour son rôle stratégique dans l'entretien et la croissance du troupeau, surtout pendant les premières semaines de la transhumance. Lorsqu'ils sont disponibles, les tourteaux (coton, arachide) ont la préférence des éleveurs ou, sinon, les graines de coton et le son de blé.



Les frais d'abreuvement (© B. Thébaud, mission AFL-NCG, novembre 2015)

Pendant la transhumance, les eaux de surface sont très recherchées par les transhumants, car il est plus facile d'y abreuver les animaux que sur des points d'eau profonds. De fait, en 2014-2015, les budgets les plus élevés consacrés à l'abreuvement se trouvent chez les transhumants du Sénégal et de la Mauritanie qui ont abreuvé leurs animaux sur des forages à gros débit où ils sont lourdement taxés.

CONSTAT 2

Chaque année, la contribution des éleveurs mobiles aux économies locales est considérable et profite à une grande diversité d'acteurs



EXPLICATION

La mobilité occasionne des dépenses. Au cours d'une transhumance, il faut soigner les animaux, payer l'accès à l'eau, se nourrir. Pendant la saison sèche 2014-2015, les 386 familles enquêtées ont ainsi dépensé près d'un demi-milliard de Fcfa le long de leur parcours et dans les zones d'accueil où elles se sont rendues. Une part importante du budget a été consacrée à la nourriture de la famille et à l'achat d'aliment bétail.

Même si ce niveau de dépenses peut varier d'une année à l'autre ou selon la destination prise, il s'agit de retombées économiques considérables qui profitent chaque année à de nombreux agents économiques dispersés à travers de vastes zones. La transhumance contribue ainsi aux économies locales et crée aussi de l'emploi.

POUR EN SAVOIR



Le montant total des dépenses déclarées en 2014-2015 par les 386 familles enquêtes atteint 475 millions Fcfa, pour un budget moyen de 1 230 000 Fcfa par famille. Les plus grosses dépenses concernent l'aliment bétail (44%) et la nourriture (22%), contre 6,5% pour les produits vétérinaires, 4,3% pour le téléphone portable et 4,2% pour les frais d'abreuvement. La structure du budget confirme le rôle stratégique de l'aliment bétail, surtout au début de la transhumance, si les animaux sont en mauvais état après un hivernage déficitaire. Le total des taxes déclarées est faible (1,6%), mais n'inclut pas les taxes payées sur les marchés à bétail. De plus, entre l'amende, la taxe de séjour ou de passage, la redevance ou l'impôt local, les transhumants ont souvent des difficultés à établir ce qu'ils versent et à qui ils payent, la même somme étant souvent divisée entre plusieurs acteurs.

En bonne année, certaines dépenses peuvent être allégées (par exemple l'aliment-bétail). Mais malgré ces variations, le niveau de dépenses reste très élevé ce qui explique, en partie, la nécessité d'avoir un troupeau dont la taille permet de générer des revenus suffisants pendant la transhumance, grâce à la vente du bétail.

Année après année, ces dépenses s'étalent sur de longues périodes et à travers de vastes zones. Pendant la saison sèche 2014-2015, des milliers de transactions ont été quotidiennement faites par les transhumants sur les marchés (60%) directement auprès des villageois (15%) et, pour le reste : postes de santé, pharmacies vétérinaires, Service de l'Élevage, vétérinaires privés, auxiliaires, forgerons, soudeurs-mécaniciens, puisatiers, comités de gestion de l'eau, auxiliaires vétérinaires, chargeurs de portables, Eaux et Forêts, réparateurs de vélos et de charrettes, piroguiers. La mobilité est donc aussi créatrice d'emplois.



ET LES FEMMES ?

Les femmes transhumantes prennent également en charge certains frais. Leurs principaux postes de dépenses sont les produits alimentaires, l'aliment-bétail et le sel pour leurs animaux, la santé humaine, l'approvisionnement en eau, les produits vétérinaires, les résidus de récolte et divers achats (habits, crédit téléphone, savon, thé, ustensiles de cuisine). En 2014-2015, elles ont ainsi assumé des dépenses représentant 10% du budget total déclaré par leurs familles, ce qui est loin d'être négligeable.

CE QU'IL FAUT RETENIR

La mobilité implique un coût financier qui se reflète dans les budgets importants dépensés par les transhumants, en particulier pour la nourriture de la famille, l'aliment bétail, la santé animale, l'accès à l'eau et le téléphone portable. Chaque année, la transhumance fournit ainsi un apport considérable à l'économie locale des zones et des pays d'accueil qui bénéficie à de nombreux acteurs et contribue à créer des emplois durables.



LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Pour pouvoir faire la transhumance, année après année, il faut être solide, avoir la main-d'œuvre et l'argent aussi, car cela coûte cher. À moins de 40 bovins, cela ne vaut pas la peine de partir. On risque de trop perdre. (Hama Hamidou dit Aljouma, Titabe, nord du Burkina)



La mise en marché du bétail par les transhumants (© Gilles Coulon/Tendance Floue pour AFL, année 2016)

Situé dans le sud-est du Burkina, le marché de Fada N’Gourma est situé à la croisée des parcours de la transhumance et du convoi commercial des animaux sur pied vers les pays côtiers. De par leur mobilité, les transhumants ont accès à un large éventail de marchés à bétail qu’ils suivent de près. Pendant une transhumance, les ventes de bétail sont ainsi distribuées dans le temps et dans l’espace. Dans les zones d’accueil, l’augmentation de l’offre en bétail sur les marchés bénéficie aux populations locales qui ont accès à des animaux de qualité et à un prix intéressant.



Mobilité du bétail et rentabilité de la filière (© B. Thébaud, Abattoir de Lomé, mission AFL-NCG-CIRAD, septembre 2015)

Afin de maintenir un prix attractif de la viande, les opérateurs doivent de resserrer leurs marges bénéficiaires. De fait, la filière bétail en Afrique de l’Ouest est jugée très performante, avec un facteur de multiplication (prix du producteur au consommateur) de 1,5 à 2,3 (contre 5 à 8 en Europe). Facteur essentiel de rentabilité finale, le 5^e quartier (tête, foie, cœur, intestins, peau...) est très valorisé. Ainsi, la consommation des peaux fait partie des habitudes culinaires de plusieurs pays côtiers. Ici, à l’abattoir de Lomé, les peaux de bovins sont d’abord brûlées, puis lavées avant d’être vendues en morceaux sur les marchés de la ville. L’exportation de viandes réfrigérées par les pays sahéliens (après abattage et découpe sur place) signifierait la perte de ce 5^e quartier pour les marchés côtiers.

CONSTAT 3

Grâce à la mobilité, les transhumants – comme les convoyeurs de bétail – contribuent aussi à l’approvisionnement de la filière à un coût compétitif



EXPLICATION

Les effectifs de bétail mis en marché par les transhumants sont très importants et profitent directement à la filière bétail. La vente touche toutes les espèces, les sexes et les âges. En 2014-2015, les 386 familles enquêtées ont ainsi vendu pour près d’un demi-milliard de Fcfa, soit à la hauteur des dépenses encourues. Au total, c’est donc 1 milliard de Fcfa d’injecté dans l’économie locale.

Les revenus générés par la vente du bétail transhumant sont donc considérables et directement réinvestis dans l’économie locale des zones d’accueil pour couvrir les dépenses. À cela s’ajoute le convoyage commercial du bétail sur pied qui fournit (souvent en combinaison avec le camionnage) le mode d’acheminement le plus économique possible, assurant un prix compétitif de la viande sur les marchés terminaux.

POUR EN SAVOIR



Pendant la transhumance 2014-2015, les familles ont vendu 5% de leurs bovins et 12% de leurs petits ruminants, pour une valeur de 496 millions de Fcfa, soit un peu plus que le total des dépenses encourues. Les transhumants vendent leur bétail sur des marchés, au campement ou à des villageois (bœufs de trait, animaux d’embouche). Parmi les bovins, la vente de femelles est importante (40% des ventes). Les animaux vendus sont jeunes. La moitié des mâles avaient entre 1 et 3 ans, tandis que 60% des femelles étaient des génisses ou des vaches reproductrices.

La transhumance permet d’engraisser les animaux au pâturage avant de les vendre. Les zones d’accueil bénéficient alors de ces animaux sans avoir eu besoin de les élever. Ayant souvent un pied dans l’élevage et l’autre dans le commerce du bétail, les transhumants rejoignent dans la filière les opérateurs qui, comme eux, convoient le bétail sur pied en suivant souvent les mêmes parcours. Comme pour les transhumants, le convoi sur pied par les commerçants est souvent une stratégie de production : le fait de convoier les animaux sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois, permet de les faire grossir tout en marchant.

Face aux limites du transport par camion d’animaux vivants ou de carcasses réfrigérées, la mobilité du bétail est donc tout aussi essentielle pour les opérateurs de la filière. Cette mobilité constitue ainsi un facteur fondamental d’intégration économique pour la sous-région et qui permet de maintenir une offre en viande à un prix compétitif sur les marchés ouest-africains.



LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Cette année, j’ai vendu 15 bovins pendant la transhumance. J’ai d’abord vendu pendant la descente en décembre 2014 à la frontière du Burkina et du Bénin. J’ai vendu tous les autres au Bénin sur plusieurs marchés. Les deux derniers mâles, je les ai vendus à la remontée en juin 2015 pour ramener de l’argent à la maison (Barry Alhadji Sadio, Kantchari, sud-est du Burkina).



ET LES FEMMES ?

Environ le quart des femmes transhumantes enquêtées ont vendu elles-mêmes certains de leurs animaux pendant la transhumance 2014-2015 (bovins et petits ruminants). Arguant leur manque d’expérience sur les marchés, les femmes s’en remettent souvent aux hommes de la famille. Mais, elles ont été nombreuses à vendre aussi directement leurs animaux à des villageois dans les zones d’accueil. En plus des produits laitiers, ces ventes contribuent à consolider les liens économiques que les femmes transhumantes tissent avec les populations locales.

CE QU’IL FAUT RETENIR

La transhumance fournit chaque année un apport considérable en animaux dans les circuits de vente qui alimentent la filière. Que ce soit pour la production (transhumance) ou la commercialisation (convoi sur pied par les commerçants), la mobilité constitue une stratégie rentable de production de viande à un prix compétitif, surtout face à la concurrence des viandes importées. La mobilité du bétail est ainsi un facteur essentiel d’intégration économique pour la sous-région. Mais le convoi des animaux sur pied fait face aux mêmes difficultés que les transhumants, ce qui renvoie à la question cruciale de la sécurisation de la mobilité du bétail.

CONSTAT 4

La mobilité du bétail est essentielle pour la production animale, mais aussi pour la sauvegarde du cheptel en année de crise



EXPLICATION

En règle générale, la transhumance permet aux animaux d'accéder à des pâturages de bonne qualité et à de meilleures conditions d'abreuvement, surtout si l'on se rend dans des régions où la saison des pluies commence plus tôt et finit plus tard. Face à des hivernages souvent tardifs, mais aussi à une réduction croissante des ressources pastorales dans les terroirs d'attache, la mobilité de saison sèche permet ainsi de maintenir les animaux en bon état, d'augmenter leur productivité et, en situation de crise, de les sauver.

La sauvegarde des troupeaux familiaux et, ce faisant, des cheptels nationaux s'est particulièrement vérifiée en 2014-2015. À l'issue d'une longue transhumance, les familles qui avaient quitté les zones touchées par la sécheresse sont revenues avec des effectifs de bétail préservés.

POUR EN SAVOIR



En dehors du facteur climatique, de multiples évènements (vols de bétail, maladies) peuvent occasionner des pertes pendant une transhumance, ce qui explique que « parfois, on gagne à partir, mais parfois on perd ». Cependant, l'étude montre qu'en dépit d'une alternance brutale de bonnes et de mauvaises années entre 2014 et 2017, les familles ont réussi à maintenir pendant cette période des troupeaux viables et productifs.

Dans une année de crise, bouger avec les animaux est vital. Ainsi, au retour de la transhumance 2014-2015 (et après avoir comptabilisé les mortalités et les ventes de bétail), l'effectif global recensé au départ (40 000 bovins, 63 000 ovins et caprins) n'avait diminué que de 130 bovins et 800 petits ruminants, chiffre dérisoire. On est loin des taux de disparition de 50 à 70% relevés lors des grandes sécheresses des années 1970-80. Les plus fortes diminutions sont relevées dans quelques troupeaux seulement, dont la taille était réduite dès le départ ou dont la composition reposait sur une seule espèce animale. Sinon, pour tous les autres éleveurs, les pertes étaient facilement recouvrables, surtout grâce à l'excellente année 2015-2016 qui a suivi.

Par ailleurs, les familles transhumantes rappellent l'importance de la mobilité à l'échelle locale. En hivernage, il faut pouvoir éloigner le troupeau des zones de culture et accéder à des aires de pâture. En saison sèche, la mobilité est tout aussi importante pour les animaux conservés au terroir d'attache (laitières, animaux fatigués, petits ruminants), car c'est rarement la totalité du troupeau qui part en transhumance, sauf dans les années de crise.



ET LES FEMMES ?

Selon toutes les femmes enquêtées, la croissance du bétail qui leur appartient et sa préservation en mauvaise année reposent sur la mobilité. En 2014-2015, les femmes ont intégré la quasi-totalité de leurs animaux dans le troupeau transhumant, même celles qui sont restées au terroir d'attache. Elles soulignent que la mobilité constitue une stratégie de base pour faire fructifier leur capital-bétail et pour le préserver en cas de crise. Sans cette mobilité, il n'est pas sûr qu'elles pourraient le conserver longtemps.

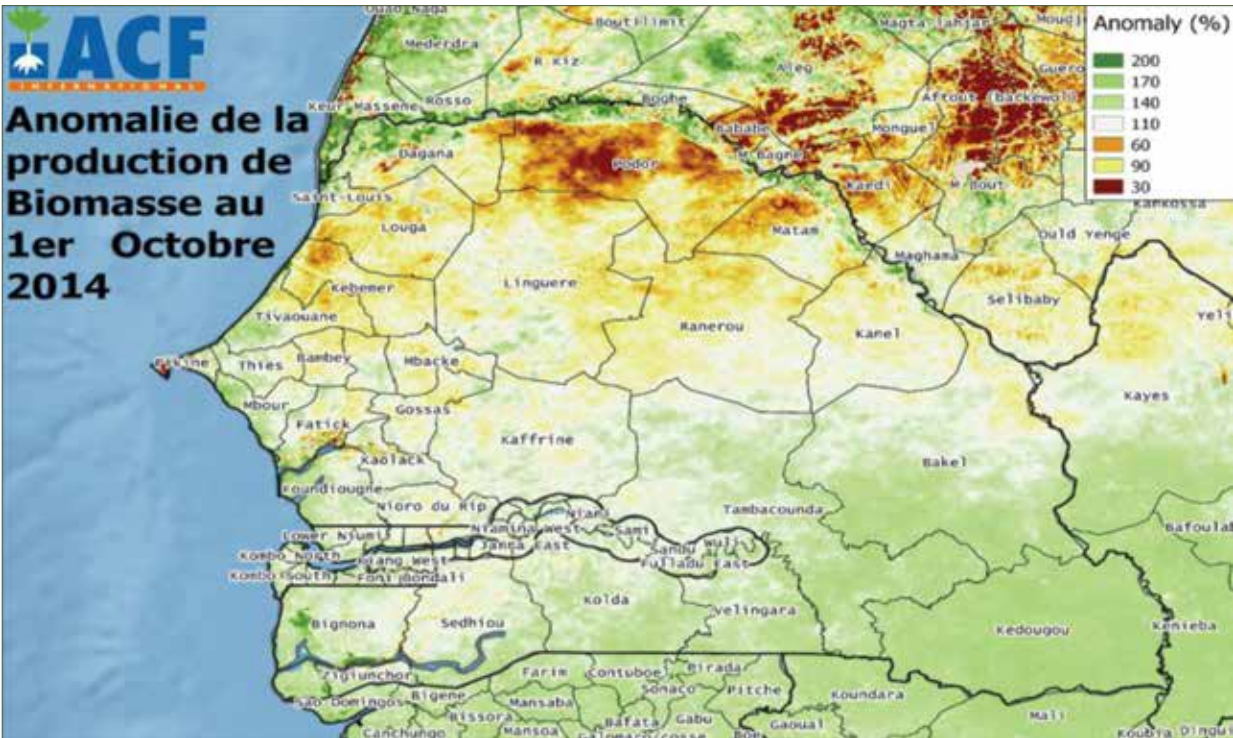
CE QU'IL FAUT RETENIR

La mobilité constitue la clef de voûte des systèmes de production animale ainsi qu'une garantie contre le risque climatique. Bon an, mal an, le secteur de l'élevage continue ainsi à alimenter la filière et à procurer des revenus aux producteurs. La mobilité agit comme un levier de renforcement de la résilience, face à des chocs climatiques graves, tout en préservant la pérennité du capital bétail et la viabilité du secteur de l'élevage pour les économies des pays.



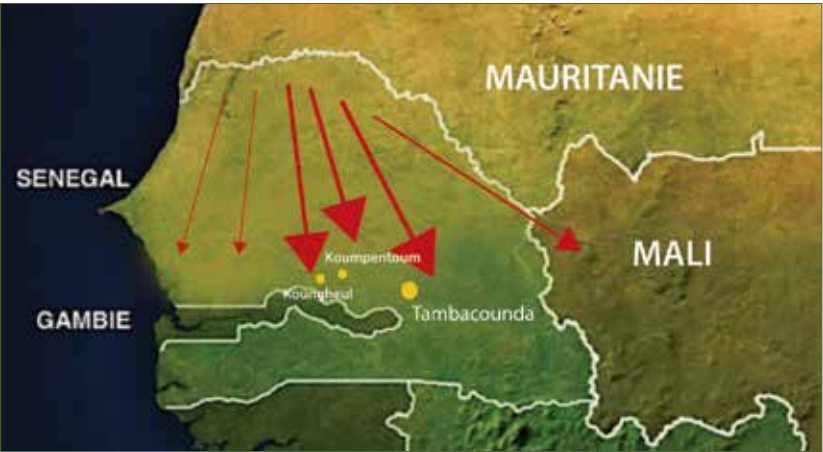
LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Sans la mobilité, c'est la fin du troupeau et la perte de l'élevage. Nous perdons tout (Saïdou Abdoulaye, Oursi, nord du Burkina).



La sécheresse dans le nord du Sénégal en 2014-2015 (Source : Action contre la Faim-International)

À l'issue d'un hivernage déficitaire, le bilan fourrager est critique dans le nord du Sénégal. Le rouge foncé correspond aux zones de déficit aigu en pâturages. Après un déstockage précoce, le départ des éleveurs vers le centre et le sud du pays est massif : plus de 90% des bovins et des ovins sont conduits dans des zones de repli.



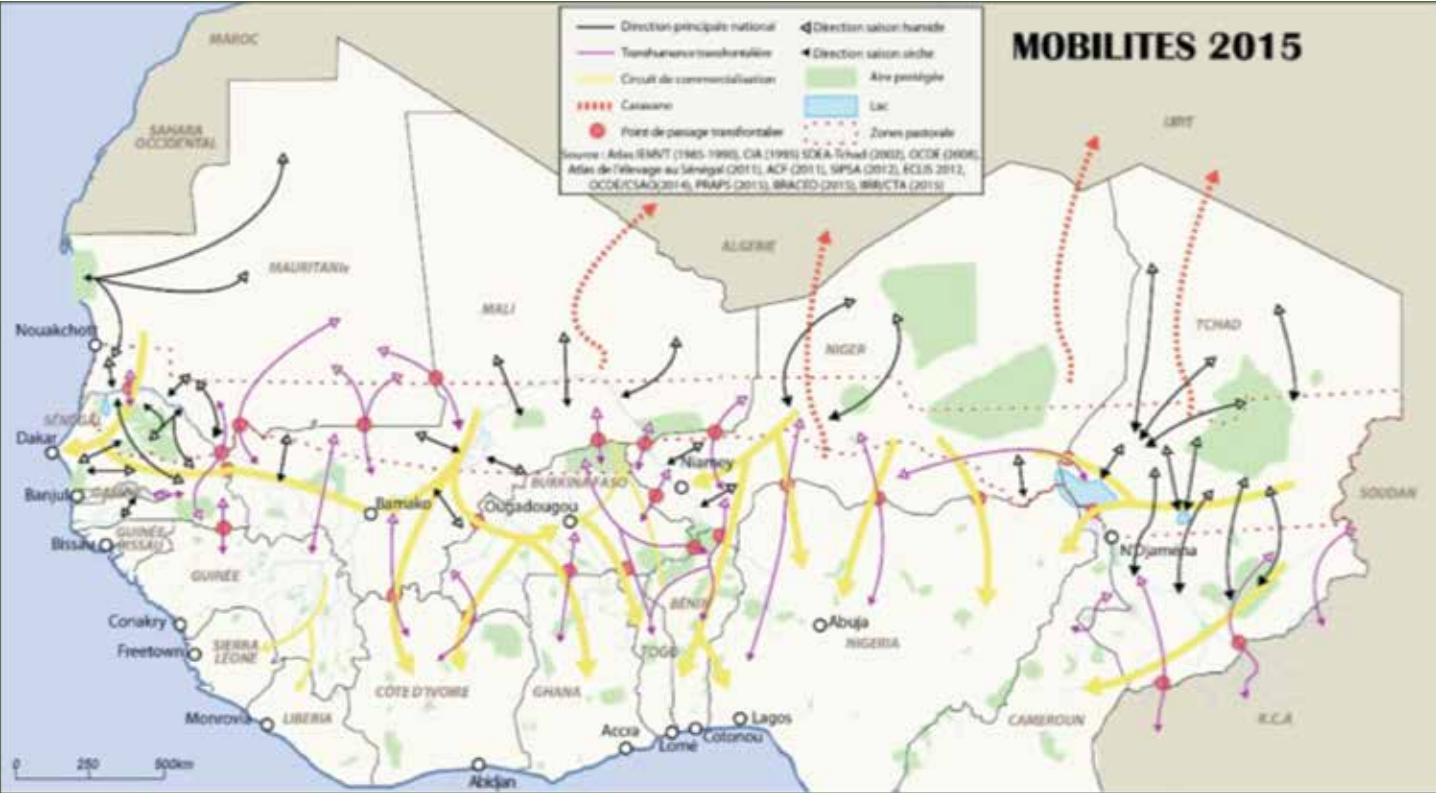
Le nord du Sénégal et la transhumance de sécheresse 2014-2015 (Source : enquête AFL-BRACED, octobre 2015)

Avant même la fin de l'hivernage 2014, les éleveurs se replient très tôt vers le sud avec la plupart de leurs animaux. Dans certains cas, c'est pratiquement la totalité du troupeau familial qui part. Suivant leurs parcours habituels, les familles se sont rendues en majorité dans le sud du bassin arachidier et au Sénégal oriental (Kounguel, Kompentoum, Tambacounda). Sur 70 familles enquêtée dans le nord-Sénégal, une quinzaine d'entre elles sont allées au Mali (Région de Kayes) et en Gambie. Lorsqu'interrogée à son retour, l'une des familles explique que « cette année-là de sécheresse a été différente. Dans les zones d'accueil, on voyait beaucoup de bovins et beaucoup de personnes âgées aussi ». La capacité des zones d'accueil à avoir absorbé ces flux d'animaux venant du nord a été effectivement remarquable, ce qui atteste des liens sociaux étroits existant entre les populations locales et les éleveurs du nord.



Troupeau à l'abreuvement dans le Ferlo, au retour de la transhumance 2014-2015 (Source : B. Thébaud, mission AFL-NGC, novembre 2015)

Malgré la sécheresse qui a sévi en 2014-2015 dans le nord du Sénégal, le bilan de la transhumance dressé par les 70 familles enquêtées dans cette zone est sans appel. Parties avec 4 000 bovins, 16 000 ovins et 3 500 caprins, la baisse des effectifs enregistrée au retour n'est que de 2 à 4% selon l'espèce, diminution qui inclut les ventes de bétail. Le zébu Gobra photographié ici a été mobile pendant 8 mois, il a marché plus de 1 500 km, pour revenir dans un excellent état.



Mobilités du bétail en Afrique de l’Ouest



Départ en transhumance dans le nord du Sénégal
(© B. Thébaud, mission AFL-NCG, novembre 2015)

Ces femmes du nord-Sénégal se préparent à partir pour de longs mois. L'équipement doit être léger et facile à transporter. La charrette constitue le mode principal de transport. Les hommes de la famille ont quitté quelques jours avant avec les moutons et quelques bovins pour aller vers le sud. Elles partent seules retrouver d'autres femmes pour former un convoi et aller rejoindre la première zone d'accueil.



Femmes transhumantes du nord-Sénégal
(© B. Thébaud, mission AFL-NCG, novembre 2015)

Les femmes font preuve d'une adaptation constante à la mobilité et aux situations qu'elles rencontrent en chemin. Pour couvrir des petites dépenses et aussi parce qu'elles sont libérées de la corvée d'eau sur les forages dans les zones d'accueil où elles vont, certaines femmes produisent des objets artisanaux qu'elles vendent. Ces femmes sont revenues en août 2015 d'une transhumance de 260 jours. Elles étaient déjà reparties à la fin novembre.

CONSTAT 5

Les transhumances s’allongent dans le temps et dans l’espace, mais elles ne se résument pas à un mouvement mécanique d’un point A au nord, à un point B au sud

EXPLICATION

Les transhumances s’étirent souvent sur plusieurs mois. Celles vers les pays côtiers sont souvent plus courtes, à cause de la précocité de la saison culturale qui oblige à devancer le retour. Les parcours suivis montrent que la transhumance repose sur des glissements successifs, avec des séjours plus ou moins longs dans plusieurs zones d’accueil, à l’intérieur desquelles les animaux continuent d’être mobiles, d’un terroir villageois à l’autre.

Les éleveurs enquêtés signalent aussi un allongement des parcours de transhumance vers le sud, surtout ceux du Niger et du Burkina qui vont dans les pays côtiers. Mais on relève également des mouvements est-ouest (axe Nigeria-Bénin-Togo-Ghana) ou du sud vers le nord.

POUR EN SAVOIR

Entre 2014 et 2017, la durée moyenne de la transhumance s’est maintenue autour de 200 jours, soit près de 7 mois. En 2014-2015, la transhumance a été la plus longue au Mali (7,5 mois). Elle a été la plus courte pour les éleveurs de l’est du Burkina et de l’ouest du Niger qui sont allés dans les pays côtiers (5 mois). Certaines familles du nord-Sénégal qui fuyaient leurs régions touchées par la sécheresse sont parties presque 11 mois et demi. Dans l’est de la zone d’étude (Niger, Burkina, nord-Mali), la transhumance est surtout transfrontalière. A l’ouest (Mauritanie, Sénégal, Mali-ouest), elle est plutôt interne – sauf en cas de sécheresse. À quelques variantes près, on quitte son territoire d’attache après les récoltes ou pendant la saison froide, pour revenir à l’hivernage suivant.

La transhumance repose souvent sur des séjours dans plusieurs zones le long du parcours. L’étude a montré que seulement 24 familles ont fréquenté une seule zone d’accueil pendant la transhumance 2014-2015. Pour toutes les autres, la moyenne générale a été de 5 zones d’accueil. Et pour le tiers, le nombre de zones va de 7 à 27. Dans les zones d’accueil, la mobilité continue aussi d’un terroir à l’autre, surtout en fonction des contrats de fumure.

Les transhumants attestent d’un allongement des parcours suivis. Même si le sud constitue une destination privilégiée, on relève également des mouvements à contre-courant. De nombreuses familles enquêtées dans le Sahel Burkinabé (Dori, Gorom-Gorom) ont transhumé au nord, vers le Mali et celles du Mali-ouest envoient leurs moutons en Mauritanie. De même, des éleveurs du nord du Togo montent en territoire burkinabé pendant l’hivernage, car il y a trop de champs cultivés chez eux. Il y a aussi des mouvements est-ouest. Ainsi, au centre du Bénin, les éleveurs du Nigeria entrent à la hauteur de Savé et ceux du Bénin quittent pour prendre la direction du Togo.

ET LES FEMMES ?

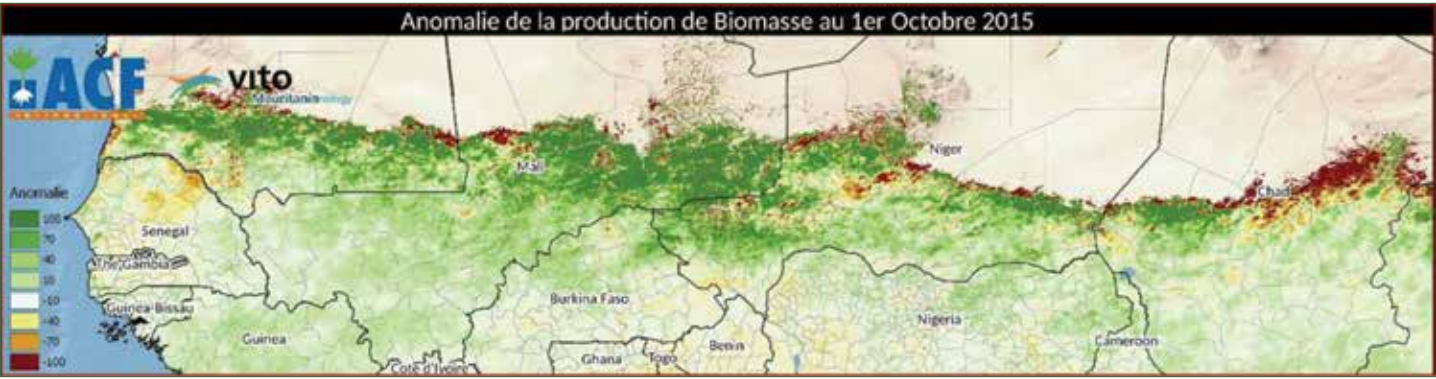
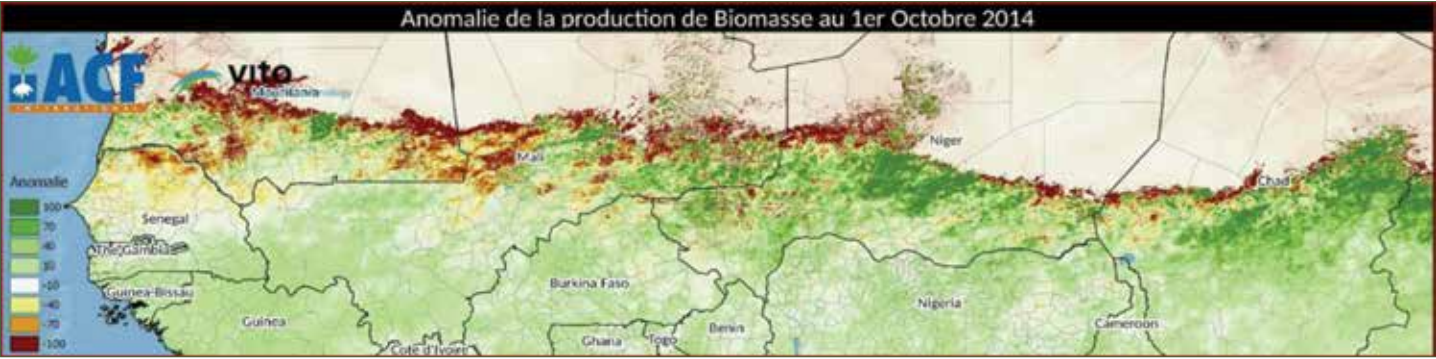
Les femmes qui accompagnent la transhumance quittent pour des durées très longues. Dans le nord du Sénégal, le temps passé au terroir d’attache entre deux transhumances peut être inférieur à deux mois. Les femmes enquêtées témoignent également de changements fréquents de zones d’accueil et signalent les implications à leur niveau : maintien de liens sociaux avec les populations locales et les logeurs, recherche d’informations sur la situation des marchés ou l’accès à l’eau, entretien d’un équipement de vie facile à transporter (charrette, valises, ustensiles de cuisine).

CE QU’IL FAUT RETENIR

On doit éviter d’avoir une vision « sédentaire » de la mobilité où les couloirs seraient des autoroutes rapides acheminant les troupeaux à un endroit où ils ne bougeront plus. La mobilité du bétail repose sur l’accès à différentes zones de production à l’intérieur desquelles la mobilité continue aussi. Loin d’être un mouvement mécanique d’une zone à une autre, la transhumance est jalonnée d’étapes, ce qui soulève la question de sa sécurisation.

LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

J’ai quitté pour le Bénin le 2 janvier 2014 et je suis revenu avec mes animaux à la fin août 2015. À l’aller, j’ai séjourné dans 15 zones d’accueil et dans 10 sur le chemin du retour, (Sonde Yacouba, Kantchari, sud-est du Burkina).



Entre sécheresse et abondance : les années 2014 et 2015 (Source : Action contre la Faim-International, janvier 2016)

La carte du haut montre la situation à la fin de l'hivernage de 2014 et la carte du bas à la fin de celui de 2015. Le rouge foncé correspond aux zones présentant un déficit aigu en pâturages. Entre les deux années, on constate un changement radical dans les disponibilités en fourrage. En 2014, de larges bandes de sécheresses recouvrent le sud de la Mauritanie, le nord du Sénégal, du Mali et du Niger. À l'inverse, l'année suivante, la pluviométrie est abondante et bien répartie, aboutissant à la disparition des poches de sécheresse et à des productions de fourrage parfois bien au-dessus de la moyenne, notamment dans le nord du Mali.



Saison sèche froide 2015 dans le nord du Sénégal (© B. Thébaud, mission AFL-NCG, 2015)

Cette photo a été prise en novembre 2015 dans le Ferlo des forages, après une excellente saison des pluies. Le pâturage (paille de saison sèche) est abondant et les animaux en excellent état. L'année précédente, au même endroit, le sol était à nu, après l'hivernage catastrophique de 2014 qui avait entraîné des départs massifs des troupeaux vers le sud. Le fait qu'une très bonne année succède à une très mauvaise fournit toujours un répit très attendu, qui permet aux éleveurs et aux animaux de refaire des forces, en prévision d'une prochaine crise.



Le téléphone portable et la radio : des outils précieux pour s'informer (© Gilles COULON/Tendance Floue pour AFL, 2016)

En plus des appels, le portable sert aussi à écouter la musique, à prendre des photos et à s'éclairer au besoin. Pour les membres de la famille restés au terroir d'attache, le portable est vital pour maintenir le contact avec ceux partis en transhumance. Dans le nord du Sénégal, une femme restée au terroir d'attache avec les vieux expliquait comment elle avait surmonté la solitude, en montrant son portable et en ajoutant : « tous les jours on se parlait, tous les jours je les appelais, tous les jours ils m'appelaient ».



Les plaques solaires (© Dr Gilles Vias, VSF-Belgique, 2015)

Même s'ils figurent de façon encore anecdotique dans les dépenses, les achats de plaques solaires témoignent de l'importance croissante du téléphone portable pendant les mouvements et des problèmes pour recharger les batteries..

CONSTAT 6

Les éleveurs mobiles gèrent des déséquilibres climatiques marqués par des épisodes extrêmes de plus en plus rapprochés

EXPLICATION

Entre sécheresses et abondance, l'étude s'est déroulée dans un contexte climatique marqué par des déséquilibres extrêmes qui témoignent de l'extrême instabilité au Sahel. Ces variations interannuelles se sont reflétées, entre autres, dans le volume des passages enregistrés d'une année à l'autre aux points de comptage, le long des axes transfrontaliers.

Les éleveurs mobiles ont une connaissance fine du facteur climatique, tant dans leur terroir d'attache que dans les zones d'accueil où ils se rendent. L'organisation de la transhumance est donc exigeante et l'information capitale. Les transhumants recourent ainsi à de nombreux réseaux d'information. Entre autres, le téléphone portable permet des contacts réguliers avec les logeurs, les commerçants de bétail et les associations d'éleveurs.

POUR EN SAVOIR +

La saison des pluies 2014 a été largement déficitaire au Sahel, provoquant des sécheresses graves dans plusieurs pays. Près de 90% des familles enquêtées ont déclaré être dans une situation critique les obligeant à se replier ailleurs. Dans le cas du nord-Sénégal, le glissement vers le sud du pays a été massif, impliquant souvent l'ensemble des troupeaux et des familles. À l'inverse, en 2015, la pluviométrie a été partout très abondante, se traduisant par une excellente disponibilité en pâturages. Ensuite, l'année 2016 a été très moyenne, avec des déficits localisés. Enfin, en 2017, c'est déjà le retour de la sécheresse dans l'ouest du Sahel, avec de graves déficits pluviométriques au Sénégal, en Mauritanie et au Niger.

Les opérations de comptage montrent que les pistes à bétail, lorsqu'elles sont fonctionnelles, agissent comme un système circulatoire qui se dilate ou se contracte, en fonction de l'année. Ainsi, les couloirs transfrontaliers reliant la Mauritanie au nord du Sénégal et à l'ouest du Mali ont été peu fréquentés en 2015-2016 (83 000 bovins dénombrés à 19 points de comptage), suite à une excellente pluviométrie qui a incité les transhumants à rester sur leur territoire national. Par contre, on observe l'année suivante une nette reprise des flux (253 000 bovins), du fait des déficits pluviométriques enregistrés.

Les enquêtes montrent que les éleveurs mobiles suivent de près l'évolution de la situation, y compris dans les zones d'accueil (inondations, crues précoces des rivières). Ils recourent donc à de nombreux réseaux d'information : éclaireurs, contacts avec les commerçants sur les marchés et les logeurs dans les zones d'accueil. L'utilisation du téléphone portable est généralisée. Il permet aussi de suivre la situation politique, appeler un auxiliaire vétérinaire pour des conseils et régler des problèmes courants.



ET LES FEMMES ?

Qu'elles restent au terroir d'attache ou qu'elles partent en transhumance, les femmes sont très attentives aux variations du climat dont elles subissent également les effets. En plus de s'informer régulièrement sur la situation des pâturages et des points d'eau, elles se renseignent aussi sur la situation des marchés et sur les conditions de sécurité. En 2014-2015, la moitié des femmes transhumantes enquêtées possédaient un téléphone portable, tandis que les autres utilisaient celui de leur mari ou de leurs enfants. Par ailleurs, elles écoutent quotidiennement les radios nationales ou communautaires, souvent dans plusieurs langues.

CE QU'IL FAUT RETENIR

De plus en plus imprévisible, le facteur climatique oblige les éleveurs mobiles à anticiper et à absorber des épisodes extrêmes et rapprochés. Dans ce contexte, la capacité à être rapidement mobile repose sur un réseau fonctionnel de pistes, en mesure d'acheminer le bétail vers les zones d'accueil, en bonne comme en mauvaise année. L'accès à l'information est alors crucial pour gérer les risques.

LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Dans notre zone, même la rivière du Béli qui fait frontière entre le Burkina et le Mali s'est asséchée, ce qui n'était pas arrivé depuis 30 ans (Ly Abidine, nord du Burkina).



Vaccination du bétail avant la transhumance (© Fomba Soumaïla-AFL, ouest du Mali, 2015)

La vaccination des animaux avant le départ en transhumance a été pratiquée par près de 90% des familles enquêtées en 2014-2015, sauf dans le nord du Mali (Gao) où ce service est devenu quasi inexistant du fait de l'insécurité. Un accent particulier a été mis sur une couverture totale des bovins et des petits ruminants.



Vente de produits vétérinaires sur un marché frontalier (Burkina-Togo) (© B. Thébaud, Marché de Kounjouaré, mission AFL-NCG-CIRAD, 2015)

Sur les marchés à bétail, les vendeurs de produits vétérinaires constituent une source d'approvisionnement à laquelle les transhumants ont recours en dernier ressort, car ils connaissent leur mauvaise qualité. De fait, pendant la transhumance 2014-2015, 60% des achats de médicaments ont été effectués dans le circuit formel (vétérinaires, pharmacies vétérinaires, Service de l'Elevage, auxiliaires), souvent au prix de longs déplacements.

CONSTAT 7

La santé animale reste un problème crucial pour les éleveurs mobiles



EXPLICATION

La fréquence des risques sanitaires au cours de la transhumance est très élevée et leur impact assez grave pour l'éleveur (mortalités, pertes de production, perte de revenu). Pour la grande majorité des familles enquêtées, l'accès à des médicaments de qualité et à des professionnels de la santé reste problématique pendant la transhumance. Le recours à l'automédication et, lorsqu'ils sont accessibles, à des auxiliaires vétérinaires est ainsi généralisé.

Malgré le fait d'investir avant le départ dans la vaccination, le déparasitage et la constitution de stocks de médicaments, il en résulte des pertes de bétail qui peuvent être importantes, surtout dans les mauvaises années, le manque de pâturages accentuant la vulnérabilité des animaux.

POUR EN SAVOIR



En 2014-2015, seulement 10% des éleveurs enquêtés déclarent n'avoir rencontré aucun problème de santé animale. Pour tous les autres, l'impact des mortalités sur le total des effectifs partis en transhumance est important : 5% des bovins, 6% des ovins et 7% des caprins. Les taux les plus élevés (entre 15 et 17% selon l'espèce) sont enregistrés dans le nord du Mali où les services ne sont plus fonctionnels du fait de l'insécurité. Tous ces taux ont eu tendance à baisser l'année suivante, du fait de l'amélioration des conditions d'affouragement du bétail.

Le taux d'animaux atteints de maladies est le plus élevé chez les troupeaux enquêtés au Burkina qui se rendent dans les pays côtiers. Mais, grâce à un fort investissement des éleveurs (vaccination et stocks de médicaments avant le départ, recours à des auxiliaires vétérinaires), le taux de survie est maximal (près de 90% des animaux atteints).

La pratique de la vaccination et du déparasitage avant et après la transhumance est très répandue. En revanche, le tiers des familles n'ont pu constituer des stocks de médicaments, par manque d'accès à des produits de qualité. De fait, pendant la transhumance, les éleveurs signalent des difficultés parfois insurmontables pour trouver des professionnels de la santé, ainsi que des médicaments. Mais l'achat généralisé de trypanocides confirme l'extension des mouvements vers le sud, dans les zones infestées par la trypanosomiose.

Comparativement aux interventions des agents de l'État ou des vétérinaires privés, le recours à l'automédication est fréquent et, en seconde position, aux auxiliaires vétérinaires, ce qui montre à nouveau la difficulté pour les transhumants d'accéder à des professionnels et l'importance cruciale de disposer de services de proximité.



ET LES FEMMES ?

Si les femmes s'en remettent souvent aux hommes de la famille pour traiter leurs animaux, certaines préfèrent s'impliquer directement. Les problèmes qu'elles signalent renvoient au manque d'accès à des professionnels et à des médicaments de bonne qualité. Le recours par les femmes à l'automédication et aux auxiliaires vétérinaires est très fréquent.

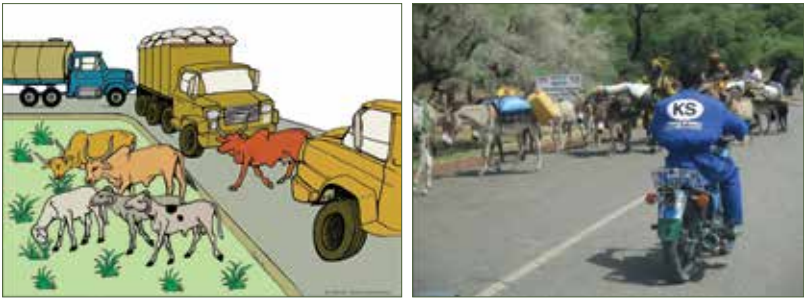
CE QU'IL FAUT RETENIR

Pour les éleveurs mobiles, la santé animale est une préoccupation constante, mais l'accessibilité des soins reste insuffisante. Suite au retrait des services publics et au manque de services privés adaptés aux éleveurs mobiles, les modèles actuels n'arrivent pas toujours à assurer une couverture sanitaire adéquate. L'absence d'une pratique (vaccination, déparasitage, stocks de produits vétérinaires) renvoie tôt ou tard aux insuffisances de l'offre en services et à l'importance vitale d'assurer des services de proximité.



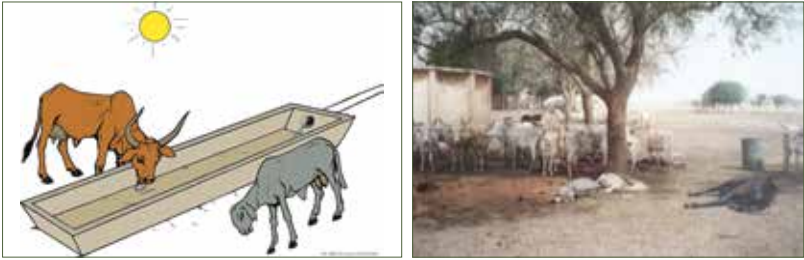
LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Dans notre zone, il n'y a plus de dépôts pharmaceutiques, ni de personnel qualifié. Mes animaux étaient malades. Pour trouver un auxiliaire, j'ai dû chercher au Niger où je connaissais quelqu'un. Mais, le temps qu'il arrive, c'était trop tard. J'ai perdu 30 bovins et 36 moutons (Alhousseini Ag Oumar, Tessit, nord du Mali).



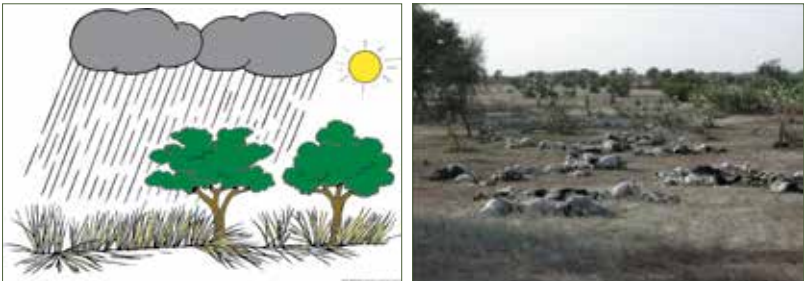
Les accidents sur les routes (© Soumaïla Fomba-AFL, Mali-ouest, 2015)

Lorsque l'accès à des couloirs à bétail pose problème, les transhumants sont souvent contraints de longer les pistes ou les routes. Il en résulte des collisions avec les animaux. Ici, une famille transhumante avec les femmes et les ânes.



Panne de forage (© B. Thébaud, Ferlo sénégalais, années 1990)

La pompe du forage est tombée en panne. Les moutons ont été rapidement conduits sur un forage voisin (à 30 km de là), mais certains éleveurs ont gardé sur place des bovins, espérant une réparation rapide. Le troisième jour, les jeunes commencent à tomber, ainsi que des chevaux et des ânes.



Pluie hors-saison dans le nord du Sénégal (© ARED-Sénégal, novembre 2002)

La pluie a été violente, pendant une période de l'année où la température est fraîche (surtout la nuit). Malgré des tentatives désespérées par les éleveurs d'allumer des feux dans les cases et de faire rentrer les moutons pour les réchauffer, les pertes ont été considérables (photo ARED-Sénégal).



Traversée d'une rivière au Togo par un troupeau transhumant du Burkina (© Gilles COULON/Tendance Floue pour AFL, année 2016)

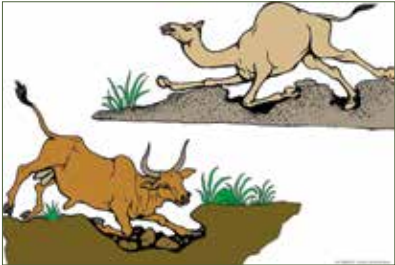
De nombreux transhumants doivent traverser des cours d'eau. C'est le cas pour les éleveurs du Mali-ouest et de la Mauritanie (traversée du fleuve), pour ceux du Niger-ouest et du Burkina qui vont dans les pays côtiers. Parfois, les transhumants assimilent aussi aux noyades le fait que des petits ruminants ou des veaux tombent et se noient dans l'eau boueuse qui entoure souvent les forages à gros débit.



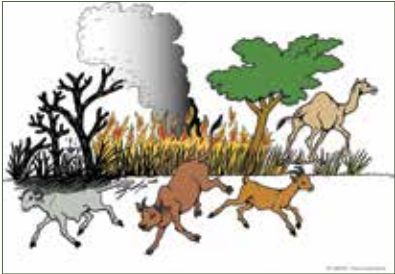
Inondations



Chacal



Blessures



Feu de brousse



Serpents



Vol de bétail

CONSTAT 8

En plus des maladies, la mobilité comporte d'autres risques qui se traduisent aussi par des pertes de bétail



EXPLICATION

Les éleveurs mobiles doivent assumer des risques pour leur bétail qui ne sont pas seulement liés aux maladies. La traversée des rivières ou des fleuves peut occasionner des noyades. Lorsque l'absence de couloirs balisés oblige à marcher sur les routes, les accidents sont fréquents. Les vols de bétail ou les coupeurs de route sont toujours à redouter, de même que les feux de brousse ou les prédateurs. Le risque peut être aussi climatique. Si la mobilité permet de gérer une sécheresse, les transhumants peuvent être confrontés le long du parcours à des inondations ou à des pluies hors-saison.

En 2014-2015, plus de 4% du total de l'effectif bovin conduit en transhumance a été ainsi perdu. Si l'on y ajoute les mortalités dues aux maladies, tous ces risques ont entraîné une perte totale de 9%, ce qui est élevé, tant à l'échelle familiale que pour les cheptels des pays.

POUR EN SAVOIR



La fréquence des risques déclarés pendant la transhumance 2014-2015 met en avant l'importance des prédateurs, des blessures, mais aussi des vols de bétail qui ont touché la moitié des familles enquêtées. Près de la moitié des familles enquêtées déclarent avoir victimes d'attaques et de coupeurs de route. Au final, les pertes encourues ont été lourdes : 4% de l'effectif bovin conduit, 6% des ovins et 16% des caprins.

Les risques peuvent varier d'une année à l'autre, mais ils restent toujours significatifs. En 2015-2016, les pertes ont été moins élevées. Les prédateurs, les blessures et les vols de bétail continuent de dominer, mais, pour les autres risques, le nombre de familles touchées est en baisse. Il faut y voir là les effets d'une année d'abondance pendant laquelle certains risques ont diminué. Par exemple, signe des bonnes conditions d'abreuvement grâce à l'assèchement tardif des eaux de surface, aucune mortalité due aux pannes de forage n'a été déclarée.

Au-delà des variations d'une année à l'autre, les pertes peuvent être conséquentes à l'échelle d'un troupeau familial, surtout si l'effectif de départ est limité. En effet, sur un troupeau important, le sinistre sera plus facilement recouvrable, par la simple croissance numérique. Toutefois, si le troupeau est plus réduit, notamment en gros bétail, les pertes prendront beaucoup plus de temps à être absorbées.

Si l'on ajoute les mortalités causées par les maladies, les risques encourus lors de la transhumance 2014-2015 ont entraîné la disparition de 9% des bovins conduits, 12% des ovins et 23% des caprins. Ce sont des taux élevés, surtout pour les bovins dont la croissance naturelle est lente.



ET LES FEMMES ?

Les animaux appartenant aux femmes et qui transhument sont confrontés aux mêmes risques. En 2014-2015, celles qui ont suivi la transhumance témoignent de pertes importantes parmi leurs petits ruminants, surtout à cause des vols de bétail et des coupeurs de route. De plus, ces femmes attribuent la même importance aux effets de la sécheresse et aux attaques à main armée dans les campements pour expliquer la diminution de leur troupeau.

CE QU'IL FAUT RETENIR

En plus des maladies, les éleveurs mobiles doivent assumer d'autres risques pour leur bétail (vols, prédateurs, noyades) dont l'impact peut être tout aussi important. Ce constat soulève la question encore trop peu explorée de l'assurance bétail, mais aussi de la sécurité des éleveurs et de leurs troupeaux pendant les mouvements de transhumance. Au final, l'ensemble des risques encourus se traduit par des taux de perte élevés.



LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Pendant la transhumance de 2014-2015, les prédateurs ont attaqué 10 de mes veaux. Je n'ai pu en sauver que quatre. Je les ai vendus pour presque rien à un villageois (Mohammed Ould Bilal, sud de la Mauritanie).



S'installer dans le pays d'accueil et ne plus revenir : une solution pour certains transhumants
(© B. Thébaud, mission AFL-NCG-CIRAD, septembre 2015)

Du fait des difficultés liées à la mobilité et des taxes importantes à payer, certains transhumants décident de s'installer durablement et de ne plus revenir. En haut, un campement d'éleveurs Peuls du Burkina, établis depuis plusieurs années dans la région de Mango, au Togo. En bas, des Peuls originaires du Bénin venus s'installer dans le « 6è continent », également au Togo. S'étendant au sud de Bassar, à la frontière du Ghana, cette région constitue une zone d'accueil très prisée les transhumants sahéliens en saison sèche. La densité de population y est faible, mais l'humidité constante.

CONSTAT 9

La transhumance fait face à des difficultés croissantes qui en font souvent un véritable parcours du combattant



EXPLICATION

Les familles transhumantes considèrent qu'il est de plus en plus difficile d'être mobiles. Les tracasseries aux passages de frontière, les contraintes d'accès à l'eau ou au pâturage, l'envahissement des champs, les vols de bétail, les attaques à main armée et les blocages sur les couloirs sont autant de difficultés qui peuvent occasionner des conflits et dont la résolution engendre souvent des coûts (argent, animaux). Les liens sociaux avec les populations locales et la mobilisation d'acteurs clefs (société civile, collectivités décentralisées) sont déterminants pour gérer les problèmes, mais font face de plus en plus à des limites. L'accès aux zones d'accueil se ferme et les logeurs tendent à se retirer, face à la multiplication des acteurs impliqués dans la gestion de la transhumance.



ET LES FEMMES ?

Pendant la transhumance, les femmes estiment qu'elles vivent aussi des difficultés, en particulier le manque de couloirs à bétail, les conflits sur les champs et les agressions autour des points d'eau. Du fait de l'insécurité, elles sont de plus en plus réticentes à partir dans les pays côtiers. Les femmes jouent pourtant un rôle essentiel dans la prévention des conflits, en tissant des relations sociales avec les populations locales dans les zones d'accueil : participation à divers événements dans les villages (baptêmes, funérailles, mariages), achat de résidus de récolte et de produits alimentaires, vente de produits laitiers, échanges d'information sur les marchés, ventes d'animaux.

POUR EN SAVOIR



Toutes les familles enquêtées mettent en avant la multitude des difficultés qu'elles doivent affronter au cours d'une transhumance, surtout après un hivernage déficitaire qui se traduit par un afflux de troupeaux dans les zones de repli et par une concurrence accrue sur les ressources. La négociation constitue la stratégie de base utilisée pour régler les problèmes. Lorsqu'un paiement en argent ne peut être évité, celui-ci s'accompagne souvent d'un ou de plusieurs animaux. Pendant la transhumance 2014-2015, les versements les plus conséquents étaient dus aux conflits de champs (6 millions Fcfa), puis aux tracasseries lors des passages de frontières et aux traversées de parcs et forêts classées.

Dans un tel contexte, la mobilité peut être une source de conflits quotidiens. En dehors des affrontements dévastateurs de ces dernières années (surtout dans les pays côtiers), la relative maîtrise de ces conflits ramène à l'effort constant fourni par les populations (tant transhumantes que résidentes) pour entretenir un capital social sans lequel bien des situations exploseraient continuellement. Mais les familles soulignent que ce système atteint de plus en plus ses limites. Elles signalent la fermeture croissante des zones d'accueil, la fragmentation extrême des aires de pâture et la position affaiblie des logeurs, face à la multiplication des acteurs villageois et communaux qui s'interposent dans les négociations. Face à ces situations, de nombreux transhumants rappellent l'importance décisive de l'administration et des collectivités décentralisées pour une transhumance apaisée, de même que la société civile, notamment les associations d'éleveurs.



LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Tous les jours il faut affronter les problèmes. Heureusement cette année, on n'a pas eu de catastrophe. A part les coupeurs de route et les attaques dans les campements, on ne doit pas se plaindre (Hama Ousseini, Djagourou, ouest du Niger).

CE QU'IL FAUT RETENIR

L'élevage mobile est confronté à des difficultés croissantes et la transhumance (surtout transfrontalière) constitue une véritable épreuve que beaucoup de familles transhumantes appréhendent. La résolution des problèmes et la prévention des conflits reposent sur des liens sociaux patiemment tissés entre les éleveurs et les populations locales, mais qui ne sont pas toujours suffisants. Les Etats, la société civile et les collectivités décentralisées ont un rôle décisif à jouer à l'avenir pour contribuer à des transhumances apaisées.



Le travail de sécurisation des couloirs (En haut ©Brigitte Thébaud., mission AFL-NCG-CIRAD, octobre 2015/ En bas © Gilles Coulon/ Tendance Floue pour AFL, année 2016)

La photo du haut a été prise dans le nord du Togo, en octobre 2015. Elle montre une zone de culture (ce sont des champs de sésame). On remarque de chaque côté un arbre avec une marque peinte en blanc. C'est un couloir pré-balisé, c'est-à-dire qu'on a négocié avec tous les acteurs concernés et on a délimité le tracé du couloir. Au cours de la négociation, on a accepté que les champs soient cultivés pour un dernier hivernage. C'est pourquoi ils sont encore là. La photo du bas montre un couloir dans une zone voisine, mais qui, lui, a été balisé. Pour en arriver là, ce sont souvent des mois de travail et de négociation. Dans le nord-Togo, la sécurisation du couloir est-ouest qui relie sur 70 km les marchés de Cinkassé et de Koundjouraré a demandé une année de travail (Projet AFL-PAPEBA, AFD). Et plus on attend et plus il est difficile et coûteux de sécuriser les couloirs, car l'espace se ferme. Il y a donc urgence.



Pour être durable, la sécurisation des couloirs repose sur des consultations nécessaires en amont (© Aliou Sall, Kawral Aynaabe, janvier 2016)

La photo a été prise au Sénégal dans le village de Samba Konta (Département de Bakel). La discussion concerne la sécurisation de couloirs entre le Sénégal et la Mauritanie. L'enjeu touche aussi l'accès à un marché à bétail et à une mare. La sécurisation demande un travail important de préparation. Tous les villages concernés doivent être impliqués, de même que les collectivités et certains services techniques. Des négociations doivent être menées entre différents acteurs pour parvenir à un accord sur l'ouverture du couloir, sur son tracé et sur sa gestion ultérieure. Des champs cultivés doivent être retirés. Il faut aussi marquer d'abord à la peinture le tracé et attendre de voir s'il y a une opposition qui se manifeste. Le balisage doit répondre à des spécifications techniques. Le couloir doit être légalisé, par exemple par un arrêté communal, un plan de développement local. Pendant les années suivantes, un système de suivi doit être mis en place qui implique tous les villages concernés pour prévenir les conflits et assurer que les champs ne reviennent pas. Il faut aussi penser aux sources de financement, car le coût peut être élevé au kilomètre.

CONSTAT 10

La sécurisation de la mobilité est une urgence qui exige une approche globale, du niveau local au transfrontalier



EXPLICATION

L'immense majorité des familles transhumantes témoignent des conditions précaires qu'elles doivent affronter lorsqu'elles sont en mouvement avec leurs animaux. Les pistes balisées sont souvent inexistantes ou fréquemment bloquées par les champs. Leur niveau d'équipement (points d'eau, aires de repos, voies d'accès aux mares, aux zones de pâture, aux marchés) est insuffisant. Les sorties forcées sont alors inévitables et motifs à des conflits potentiels. Les transhumants rappellent que la sécurisation de la mobilité locale est autant importante qu'à l'échelle régionale. De plus, selon les conditions climatiques, les parcours suivis peuvent être modifiés d'une année à l'autre et une certaine flexibilité est nécessaire.



ET LES FEMMES ?

L'absence de pistes à bétail et la multiplication des blocages sur ces pistes - quand elles existent, constituent les difficultés les plus fréquemment citées par les femmes transhumantes. Lorsqu'il faut sortir des couloirs à cause du manque de points d'eau, elles signalent aussi être souvent en première ligne des conflits autour des puits villageois lors de l'abreuvement des animaux ou du ravitaillement en eau des campements.

POUR EN SAVOIR +

En 2014-2015, près de la moitié des familles transhumantes n'ont pas utilisé de couloirs à bétail, parce qu'il n'y en avait pas ou que leur état était tellement dégradé qu'il valait mieux les contourner. Pour certains éleveurs, la seule alternative consiste à suivre les routes. Pour les familles qui utilisent les couloirs, leur perception du niveau d'équipement et d'infrastructures est très mitigée. L'insuffisance de points d'eau à proximité oblige à parcourir de longues distances en continu sans pouvoir abreuver, qui ont atteint jusqu'à 95 km en 2014-2015, obligeant souvent à des marches de nuit pour profiter de la fraîcheur. Tôt ou tard, on doit alors sortir des couloirs, d'autant plus qu'il faut aussi contourner les blocages à cause des champs. Pendant la transhumance 2014-2015, plus de 1300 sorties forcées ont été enregistrées. Certaines familles ont dû sortir 30 fois.

Les transhumants soulignent l'importance d'avoir une vision large de la sécurisation qui ne s'en tient pas au balisage de couloirs. Il faut aussi des voies sécurisées pour accéder aux mares, aux pâturages dans les zones d'accueil, aux marchés, aux postes de santé animale, aux magasins d'aliment-bétail, autant d'endroits qui sont souvent éloignés des couloirs à bétail. Les éleveurs rappellent que la sécurisation de la mobilité est aussi essentielle au niveau local. Dans les terroirs d'attache, c'est la mobilité qui permet d'éloigner les animaux des zones de culture et de préserver le capital animal dont une partie ira en transhumance. Dans les zones d'accueil, les animaux doivent aussi se déplacer d'un terroir à l'autre. Petites et grandes mobilités sont donc étroitement liées et les parcours doivent pouvoir changer selon l'année.



LA PAROLE DES TRANSHUMANTS

Les couloirs à bétail sont devenus des terres cultivées. La mise en culture est si critique qu'on passe par les collines pour contourner les couloirs, de la même façon qu'on s'éloigne des champs. En fait, pour nous, il n'y a plus de couloirs (familles transhumantes dans l'ouest du Mali).

CE QU'IL FAUT RETENIR

La mise en place de couloirs à bétail est une condition essentielle, mais non suffisante, car il faut aussi aménager l'accès à l'eau, aux zones de pâturages, aux marchés et aux services de base. La sécurisation fait ainsi appel à un processus rigoureux de construction d'accords sociaux avec toutes les parties concernées. Il y a donc urgence à le faire, surtout dans les régions densément peuplées où les conflits risquent de se multiplier et où, plus on attend, et plus les coûts de sécurisation seront élevés. De plus, ce travail de sécurisation doit s'inscrire dans une approche territoriale cohérente, car la grande mobilité à l'échelle régionale ou transfrontalière est directement liée aux conditions dans lesquelles les animaux pouvaient être aussi mobiles à l'échelle locale.

Conclusion

La mobilité du bétail – en particulier la transhumance – est souvent considérée comme archaïque, peu productive et génératrice de conflits, incitant les États ouest-africains à s’exprimer de plus en plus en faveur de mesures restrictives. Certains pays côtiers émettent l’hypothèse d’une fermeture des frontières, comme la Côte d’Ivoire, le Ghana et le Bénin, ou la pratiquent de façon temporaire comme le Togo. Face aux avantages attendus, le manque à gagner est jugé négligeable. Les éleveurs mobiles ne sont-ils pas avant tout des consommateurs de ressources qui repartent ensuite chez eux sans avoir vraiment contribué à l’économie locale ?

Dans un contexte sécuritaire troublé et dans une région caractérisée par un fort taux de pauvreté et de chômage, est-il raisonnable de soutenir cette voie, surtout face aux exigences de l’intégration régionale et de l’adaptation de plus en plus nécessaire aux changements climatiques ?

D’abord, pour la grande majorité des producteurs, la mobilité de leur bétail constitue une stratégie de base pour gérer des déséquilibres saisonniers et interannuels dont l’intensité n’ira qu’en augmentant dans le contexte actuel du climat. Mais cette pratique a aussi une raison d’être qui s’inscrit dans l’histoire. Au cours des 50 dernières années, l’élevage en Afrique de l’Ouest a subi de profondes mutations. À partir des années 1970, les sécheresses ont conféré à l’agropastoralisme une fonction vitale d’adaptation au risque climatique. Des communautés pastorales se sont investies dans l’agriculture pour se relever plus rapidement des crises et reconstituer leurs troupeaux, tandis que l’acquisition de bétail permettait aux agriculteurs de sécuriser l’économie familiale dans les mauvaises années et d’investir les revenus tirés de l’agriculture dans les bonnes années. Les dernières décennies ont vu aussi une descente de certains systèmes d’élevage vers le sud qui s’est reflétée dans l’adaptation croissante du zébu à la trypanosomiase. Longtemps confiné aux zones typiquement pastorales du nord, l’élevage s’est ainsi développé jusque dans les régions du sud du Sahel, tout en occupant une place croissante dans les pays côtiers.

Cette convergence vers l’agropastoralisme aurait pu entraîner une sédentarisation des systèmes d’élevage et une évolution générale vers l’intensification. La réalité s’est avérée plus complexe. L’intensification des productions animales est souvent restée confinée à des écosystèmes privilégiés (delta du Fleuve Niger au Mali), à des zones riches en sous-produits agricoles de qualité (bassin arachidier au Sénégal, zones cotonnières au Burkina et au Mali) ou autour des villes. Cette intensification nécessite aussi des intrants, qui sont coûteux. Pour la grande majorité des agropasteurs (y compris ceux des pays côtiers), la mobilité du bétail est

donc restée une nécessité absolue, face à des ressources en pâturages dispersées, imprévisibles et déséquilibrées d’une saison ou d’une année à l’autre. En permettant aux animaux d’accéder à différents types de pâturages herbacés et arborés, la mobilité permet d’augmenter la productivité du bétail, de maintenir le capital reproducteur et de renforcer sa résilience en situation de crise. La mobilité permet aussi d’optimiser les échanges avec les communautés locales dans les zones d’accueil et d’accéder aux marchés pour vendre des animaux et des produits laitiers. En cas de sécheresse, la mobilité du bétail remplit aussi une fonction essentielle de protection du capital-bétail, surtout dans le contexte climatique actuel, marqué par des épisodes extrêmes de plus en plus rapprochés. L’élevage mobile ne doit pourtant pas être abordé par le seuil biais de la transhumance. Même si ces mouvements pendulaires ont pris une ampleur particulière depuis les années 1980 – surtout vers les pays côtiers, la mobilité peut revêtir des formes diverses qui n’impliquent pas nécessairement un déplacement de grande amplitude. En hivernage, rappelons-le, c’est d’abord la capacité de déplacer les animaux d’un terroir à l’autre au rythme des mises en culture qui permet d’entretenir le cheptel dont une partie quittera plus tard pour la transhumance de saison sèche.

Ensuite, la transhumance constitue un enjeu économique et financier dont on a trop longtemps sous-estimé l’ampleur. Prouver le poids des échanges économiques (achats et ventes) effectués lors des transhumances était essentiel. Mais les données disponibles étaient rares ou trop souvent fragmentaires. L’objet de l’étude inédite de AFL était d’y remédier en conduisant une étude d’envergure sur la transhumance, entre 2014 et 2017. Il en ressort que les retombées économiques de la mobilité du bétail sont en fait considérables : à elles seules 386 familles enquêtées ont vendu puis dépensé au total 1 milliard de Fcfa. Sur la base de l’échantillonnage étudié, l’apport annuel de la transhumance peut être ainsi estimé au moins à plusieurs dizaines de milliards de Fcfa qui profitent à de nombreux acteurs (commerçants, artisans, agriculteurs, collectivités décentralisées, États). Chaque année, les transhumants dépensent des sommes considérables et vendent des effectifs importants de bétail dont les revenus seront directement réinjectés dans les économies locales. La mobilité du bétail génère ainsi des revenus, crée des emplois et lutte contre la pauvreté, tant dans les régions de départ en transhumance que dans les zones ou les pays d’accueil.

Pour l’Afrique de l’Ouest, l’enjeu de la transhumance est donc éminemment financier et économique, d’autant qu’il s’ajoute la mobilité commerciale (convoyage des animaux à pied), souvent en combinaison avec le transport par camion,

qui approvisionne tous les marchés des capitales ouest-africaines. Arrêter la transhumance, la restreindre ou la réglementer au point où elle ne serait plus fonctionnelle pourrait porter un coup fatal aux économies nationales et à la sous-région, sans compter les retombées sociales. En effet, la transhumance n’est pas que conflits et de nombreux témoignages recueillis pendant les enquêtes rappellent que ces mouvements saisonniers ont tissé avec le temps et des alliances durables avec les populations locales.

Que ce soit pour la transhumance ou le convoyage commercial des animaux sur pied, des mesures visant à sécuriser la mobilité du bétail revêtent désormais un caractère d’urgence. Toutefois, de telles mesures ne doivent pas déboucher pour autant sur un encadrement législatif et réglementaire qui rendrait ces mouvements quasi impossibles, avec des conséquences qui pourraient être désastreuses. Entre autres, partout où la transhumance est devenue une nécessité face à la réduction des ressources pastorales (tant au Sahel que dans les pays côtiers), l’arrêt de la transhumance se traduirait par des pertes d’animaux et une réduction des effectifs. Et puis, que se passerait-il dans une année de grande sécheresse ? Ce sont des populations entières avec leurs troupeaux qui seront aux portes des frontières, créant une situation humanitaire grave et dommageable pour l’image de l’Afrique de l’Ouest sur la scène internationale. Les entraves à la transhumance ou au convoyage commercial du bétail sur pied peuvent aussi entraîner un effondrement de la filière ouest-africaine, alors même que les alternatives envisagées (camionnage de viande sahélienne réfrigérée, augmentation des importations de viande étrangère) comportent des risques extrêmement élevés.

L’enjeu est donc aussi politique. Dans un contexte sécuritaire exacerbé au Sahel, les États se doivent de porter beaucoup plus d’attention au pastoralisme, principale activité de la zone. Toute l’Afrique de l’Ouest est concernée. Les pays côtiers reçoivent et devront recevoir de plus en plus de transhumants, en raison de la croissance démographique. L’approvisionnement « local » en viande rouge de la CEDEAO en dépend.

C’est pourquoi l’élevage mobile fait désormais l’objet d’une attention particulière de la part d’une pluralité d’acteurs, car la mobilité du bétail reste la base de la production pastorale qui concerne directement au moins 20 millions d’individus. La coopération transfrontalière est en effet en train de devenir le cheval de bataille de certaines organisations régionales, de coopérations bilatérales, d’organisations non gouvernementales et d’institutions financières internationales. Les interventions couvrent différents domaines, même ceux

jusque-là absents des programmes de développement de l’élevage : sécurité, éducation, décentralisation, santé humaine... Cependant chacun met en avant ses priorités et les programmes se chevauchent sur trop souvent sur le terrain. Ces initiatives, pour la plupart régionales, pourront avoir plus de portée si les politiques nationales sur lesquelles elles s’appuient prennent davantage en compte les enjeux de l’élevage mobile, et si les directives d’intégration régionale sont mieux appliquées.

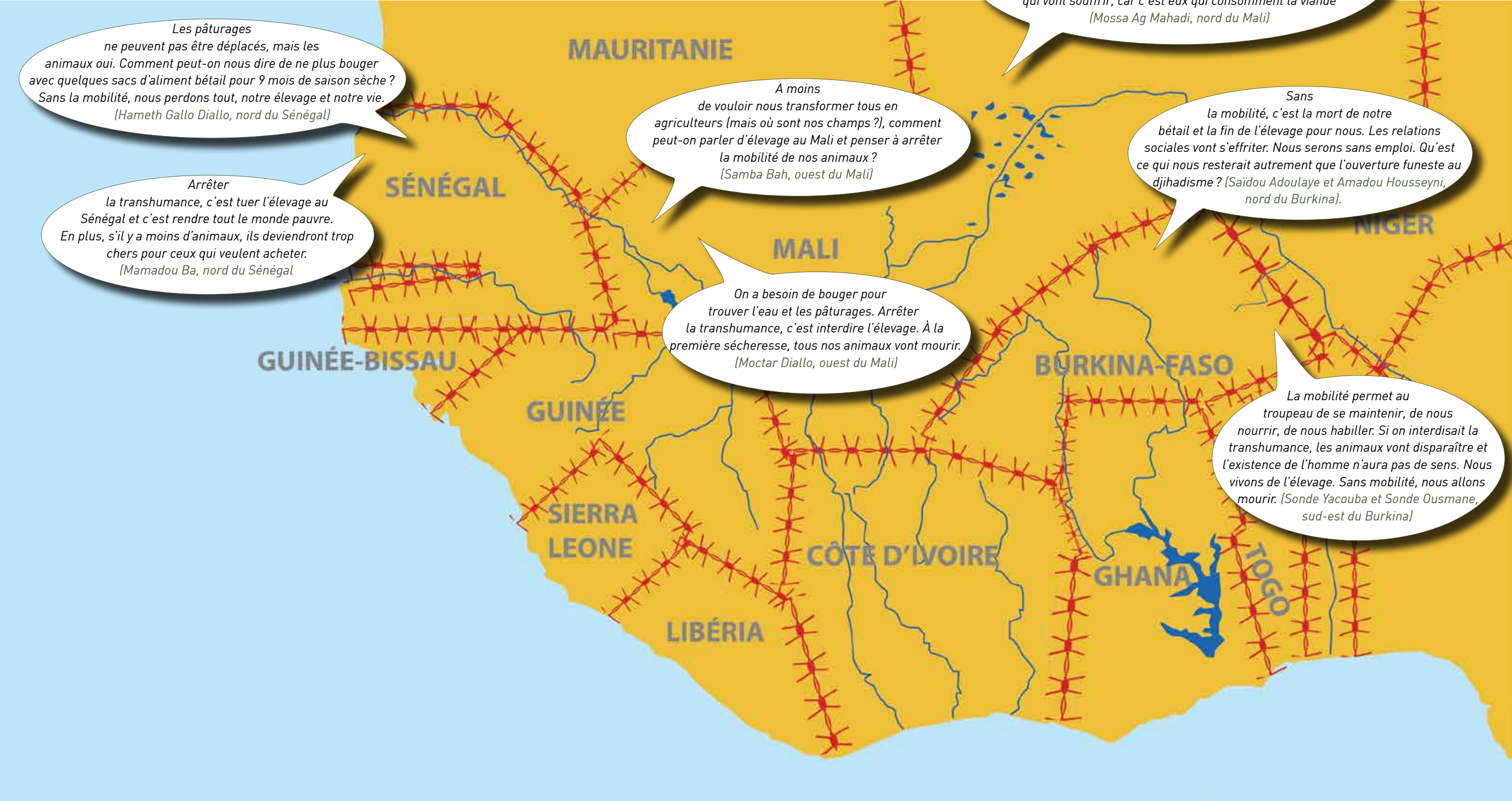
Une mobilité transfrontalière régulée et apaisée serait pourtant un exemple pour l’intégration régionale de la principale filière concernée par les échanges sous-régionaux en Afrique de l’Ouest.

Aujourd’hui plus qu’hier et moins que demain, les zones pastorales sahéliennes et soudaniennes sont interdépendantes. L’usage partagé des espaces et des ressources devient complexe et doit nécessairement être considéré à l’échelle régionale, surtout que la filière bétail est sans doute la mieux intégrée sur le plan de la production et du commerce transfrontalier. La transhumance fournit un approvisionnement apprécié en produits animaux, des revenus commerciaux et fiscaux aux frontières, sur les marchés et dans les communes, et apporte fourrages pour les transhumants, fumure et débouchés commerciaux pour les populations des zones fréquentées.

Sécuriser, apaiser la mobilité à l’échelle régionale plutôt que l’entraver ou la dénoncer est assurément la voie à suivre. Un arrêt de la mobilité aurait des conséquences graves aussi bien pour les zones de départ que pour les zones d’accueil sur le plan économique, social et politique. Il faut enfin être conscient de l’urgence à travailler sur cette sécurisation car, plus on attend et plus son coût est élevé, surtout dans les zones où les voies de passage cèdent sans cesse devant la pression agricole.

En fin d’analyse, la mobilité du bétail – et en particulier la transhumance – constitue la clef de voûte d’un secteur vital autour duquel se nouent les enjeux critiques de l’approvisionnement des consommateurs en viande, de la sécurité alimentaire, de la lutte contre la pauvreté et de la paix sociale.

ET SI LA MOBILITÉ DU BÉTAIL ÉTAIT RENDUE IMPOSSIBLE ?



La mobilité du bétail – en particulier la transhumance – est souvent considérée comme archaïque, peu productive et génératrice de conflits, incitant les États ouest-africains à s'exprimer de plus en plus en faveur de mesures restrictives. Face aux avantages attendus, le manque à gagner est jugé négligeable. Les éleveurs mobiles ne sont-ils pas des consommateurs de ressources qui repartent ensuite chez eux sans avoir vraiment contribué à l'économie locale ?

Dans un contexte sécuritaire troublé et dans une région caractérisée par un fort taux de pauvreté et de chômage, est-il raisonnable de soutenir cette voie, surtout face aux exigences de l'intégration régionale et de l'adaptation de plus en plus nécessaire aux changements climatiques ? Et puis, la transhumance n'est-elle vraiment que conflit et appauvrissement des populations locales qui l'accueillent ?

Dans le cadre de la mise en œuvre du Programme BRACED de la coopération britannique (UK-Aid), Acting for Life a ainsi conduit une étude inédite auprès de familles transhumantes qui ont été suivies de 2014 à 2017. L'aire géographique couverte par l'étude s'étend sur les deux territoires transfrontaliers qui relient à l'ouest la Mauritanie, le Mali (ouest), le Sénégal et, à l'est, le nord du Mali (Gao), le Niger et le Burkina Faso.

A partir de données solidement documentées sur le fonctionnement et les impacts de la transhumance au Sahel ou en directions des pays côtiers, cette étude amène à jeter un nouveau regard sur l'élevage mobile : Combien de temps peut durer une transhumance ? Qui part et avec quels animaux ? Les éleveurs mobiles contribuent-ils à l'économie locale des régions où ils se rendent ? De quelles façons s'informent-ils ? Traversent-ils tous des frontières internationales ? Vendent-ils du bétail ?

La présente brochure résume les principales conclusions de cette étude, sous forme de 10 constats, afin de contribuer à nourrir un débat informé sur l'avenir de la mobilité du bétail dans la sous-région.

