

UN DÉFI POUR L'AFRIQUE

Fluidifier les flux croissants de produits agro-alimentaires

par Monsieur Benjamin Steck

Géographe,

Unité mixte de recherche (UMR) Identités et différenciations

de l'environnement des espaces et des sociétés (IDEES)

Université du Havre

INTRODUCTION

Le secteur agricole demeure déterminant dans les économies africaines au sud du Sahara ¹. Les produits de la culture, de l'élevage et de la pêche sont avant tout des productions de subsistance auto-consommées, vitales pour des populations qui ne sont pas encore à l'abri de périodes de disette, voire de famine. Mais même dans ces économies de subsistance immédiate, la pratique des échanges est permanente car nécessaire, compte tenu des complémentarités entre types de productions et compte tenu de la variabilité dans le temps et dans l'espace de ces productions.

L'Afrique est ainsi terre de marchés, à toutes les échelles de l'attractivité qu'ils exercent, depuis celle de la proximité immédiate limitée à quelques heures de marche à pied jusqu'à celle des grandes métropoles aux besoins alimentaires toujours plus élevés, à due proportion de leur croissance démographique, de leur évolution économique et de l'éloignement progressif de leurs habitants des travaux de la terre. Par ailleurs, le développement de cultures liées aux besoins des économies coloniales, puis du marché mondial est venu perturber des situations déjà vulnérables, instituant certaines cultures non directement alimentaires dans les processus de production traditionnels.

C'est ainsi que, par-delà les enjeux agronomiques – eux-mêmes liés aux enjeux de la lutte contre la pauvreté – le transport des productions agricoles constitue un enjeu de développement majeur. Toutes les institutions internationales africaines soulignent l'urgence de sa prise en compte : « *Accroître l'investissement dans l'infrastructure, notamment la construction de routes de desserte et de marchés dans les zones rurales, assurant des liens commerciaux entre les secteurs et les communautés ; renforcer le commerce transfrontalier en améliorant l'infrastructure des transports et des communications et en simplifiant les procédures douanières* » ². Le manque d'infrastructures permettant d'assurer l'écoulement optimal des flux des productions agricoles constitue une limite majeure tout autant à la lutte contre les déséquilibres alimentaires saisonniers, y compris dans les campagnes, qu'à la production accrue dont les paysans revendiquent qu'ils en ont la possibilité, y compris pour s'affirmer sur le marché mondial.

Dans ce contexte, pour préciser les termes du problème, ce texte se concentrera sur le cas des États de l'Afrique de l'Ouest, comme exemple des situations de toute l'Afrique au sud du Sahara.

1. LES FLUX DE PRODUCTIONS DESTINÉES AU MARCHÉ MONDIAL

La distinction anciennement admise entre productions destinées à la subsistance et productions destinées à la vente n'est plus de mise. Toutes les productions sont susceptibles d'être commercialisées, ne serait-ce que sur un marché de proximité. Certes, il est toujours pertinent de considérer comme productions commerciales, celles manifestement destinées au marché mondial et qui, imposées par les puissances coloniales, ont été encouragées par les États indépendants, en étroite relation avec de grandes groupes agro-alimentaires ou industriels mondiaux. Parmi les flux majeurs destinés au marché mondial, figurent en bonne place le café, le cacao, la noix de cajou, les fruits dits tropicaux (bananes, ananas, mangues, ...), mais aussi des productions agricoles à finalité non alimentaire comme l'hévéaculture ou le coton, voire l'arachide ou le karité qui, bien qu'ayant un débouché alimentaire, sont aussi des produits destinés à d'autres usages (par exemple, ceux du corps). Le traitement de ces productions appelle la mobilisation de nombreux acteurs depuis les villages jusqu'aux marchés de consommation des pays du Nord. Il faut en encadrer techniquement la production, les collecter, les acheminer vers des centres de groupage, voire de premier traitement, les diriger vers les ports où les navires de commerce les chargent. Certes, depuis quelques années, la valorisation des productions s'opère aussi localement dans les grandes villes portuaires dont elle constitue l'un des premiers stades du développement industriel (chocolaterie, traitement du café, moulins, brasseries, conserveries, ...). C'est l'amorce d'un processus d'industrialisation d'économies encore faiblement industrielles. Cette valorisation est revendiquée par les pouvoirs publics. Outre le fait qu'elle crée des emplois, de la richesse par la valorisation de produit bruts et des acquisitions de savoir-faire, elle modifie les conditions d'écoulement des flux, au profit de la conteneurisation dont l'emploi se généralise, même pour des produits non traités industriellement. Ainsi, une part croissante des flux de coton, de café, de cacao ou de fruits, valorisés ou non, est-elle exportée par conteneurs, même si le recours au vrac demeure une réalité du transport maritime africain.

1 - Parmi tant de références possibles : Chaléard, 2002 ; Lesourd, 2003 ; Club du Sahel, 2012 ; FAO, 2014.

2 - Banque africaine de développement, 2014.

Mais les États africains ne sont pas seulement des exportateurs de produits agricoles. Ils sont aussi importateurs et les flux sont aussi des flux entrants. Il est fait appel au marché mondial pour approvisionner les marchés régionaux, surtout urbains, en produits alimentaires. Les céréales tiennent une place considérable dans ces débarquements : blé, maïs, riz, mais aussi orge et malt pour fabriquer la bière. Souvent liées à des programmes internationaux d'aide et de lutte contre les problèmes alimentaires, ces importations résultent aussi de choix favorisant les productions étrangères, distribuées moins cher sur les marchés que les productions locales et répondant aussi aux évolutions des pratiques alimentaires. Ces produits parviennent, le plus souvent, encore en vrac dans des cargos polyvalents disposant de leur propre système de manutention. Mais le conteneur gagne du terrain dans la manutention (Photos 1 et 2). Leur destination est généralement la ville portuaire où se trouvent, par exemple, des moulins produisant

de la farine qui sera ensuite expédiée partout pour répondre à la diffusion du pain dans l'alimentation traditionnelle.

Pour ce type de flux, l'intervention des grands groupes internationalisés est la règle car ils disposent de compétences multiples encore peu maîtrisées par les acteurs locaux. Des intégrateurs, comme Bolloré Africa Logistics (BAL), sont ainsi devenus des spécialistes de la logistique agricole africaine. Ils disposent de leur propre parc de véhicules routiers (BAL en revendique 6 000), mais travaillent aussi avec les puissants transporteurs locaux, eux-mêmes souvent commerçants à l'origine. BAL contrôle également des voies ferrées : Sitarail entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso et Camrail au Cameroun. Ces voies restent, il est vrai, encore peu efficaces, mais elles sont inscrites dans tous les projets d'avenir pour des investisseurs étrangers. Ces grands groupes collectent les productions, massifient les flux, les conditionnent et les expédient. La couverture territoriale qu'ils opèrent progressivement (Carte 1) leur permet de jouer un rôle croissant et la concurrence croît, signe de l'intérêt économique de tels flux.

Photos 1 et 2

Deux grands types d'opération sur les ports africains

(Source : Benjamin Steck)



Traitement d'un cargo polyvalent dans le port de Lomé au Togo (novembre 2009)



Terminal à conteneurs de Vridi dans le port d'Abidjan en Côte d'Ivoire (février 2008)

2. LES FLUX DE PRODUCTIONS ALIMENTAIRES INTERNES À L'AFRIQUE

Ces flux à destination du marché mondial sont d'importance pour les économies africaines. Mais ils ne doivent pas masquer une réalité beaucoup plus diffi-

Carte 1

Bolloré Africa Logistics, un opérateur de flux agro-alimentaires majeur en Afrique

(Source : Benjamin Steck d'après le site institutionnel de BAL)



cile à cerner et à mesurer : celle des flux de produits destinés à l'alimentation des populations à partir des productions locales. En fait, la première forme de flux concerne au plus près les populations paysannes qui

Carte 2
Principaux flux agro-alimentaires
internes à l'Afrique de l'Ouest
en novembre 2013
 (Source : CILSS, 2013)



échantent leurs produits contre d'autres produits. En Afrique, l'exemple le plus abouti est donné par la complémentarité entre les productions de la culture et celles de l'élevage (Carte 2).

La singularité des paysanneries tient en leur spécialisation entre ceux qui cultivent la terre et ceux qui élèvent des animaux, même si l'entremêlement entre les deux révèle des situations moins tranchées. En Afrique de l'Ouest, les flux de bétail sont considérables. Une part réduite en est connue et mesurée : celle concernant l'approvisionnement des régions sans grand élevage, situées au sud et, surtout, des villes à la croissance élevée. Une singularité est celle des flux de moutons qui, dans les régions musulmanes, traversent toute l'Afrique de l'Ouest pour approvisionner les marchés urbains à l'approche de la fête du mouton. Ces flux s'accompagnent d'acheminements massifs de fourrage destinés à nourrir les animaux dans les semaines précédant la fête (Photo 3). Les flux d'animaux se font par voie terrestre, à pied, au rythme des bergers et de leurs troupeaux. Mais un nombre croissant d'éleveurs a recours aux camions, voire au train là où c'est encore possible. Cette évolution peut représenter une réponse face à l'hostilité croissante des populations d'agriculteurs au passage des troupeaux qui constituent un risque de dégradation des cultures. Cela peut aussi traduire la

Photos 3

Acheminement du fourrage pour alimenter les moutons, route Rosso – Nouakchott en Mauritanie, mars 2001
 (Source : Benjamin Steck)



volonté de sauvegarder les troupeaux car une longue pérégrination s'accompagne toujours de risques alimentaires et sanitaires, mais aussi de risques économiques que suscite tout processus, fût-il paradoxal pour des troupeaux en marche, d'immobilisation du stock avant sa mise sur le marché. Enfin, c'est aussi une possibilité qu'offre désormais la multiplication des instruments de transport qui n'existaient pas auparavant à ce niveau.

Si les produits d'élevage sont un élément moteur des échanges ouest-africains, d'autres flux s'affirment, témoignant de la constitution d'un véritable marché régional et poussant les États à avancer vers une intégration accélérée. Les déficits de la production locale vis-à-vis de la demande, liés à des fragilités techniques et aux aléas naturels, constituent un moteur du commerce régional. La croissance démographique et l'urbanisation, mieux encore la métropolisation qui

Photos 4

Petits lopins de terre cultivés en ville, à Bamako au Mali en décembre 2005
 (Source : Benjamin Steck)



concerne surtout les littoraux, offrent des débouchés pour les productions agricoles des campagnes, même si, en ville, nombre de citadins parviennent encore à produire des cultures de type cultures maraîchères (Photo 4).

Du Nord descendent des céréales et du bétail demandées par les grosses agglomérations du Sud. D'importants flux de tubercules, de fruits et de légumes se dirigent du Sud vers le Nord pour alimenter les grandes villes des régions soudano-sahéliennes. Parmi les grandes productions accom-

Photos 5

**L'oignon du pays Dogon au Mali
en décembre 2005 : un foyer émetteur
majeur de flux ouest-africains**
(Source : Benjamin Steck)



pagnant les produits de base (céréales, tubercules) se distinguent quelques produits très commerciaux comme, notamment, les oignons dont les Africains font une très grande consommation, en particulier depuis le Niger (le violet de Galmi) ou le pays Dogon au Mali (Photo 5).

On peut également citer les flux de mangues, de pastèques ou de goyaves, mais aussi ceux de menthe, au moins pour les régions sahéniennes consommatrices de thé à la menthe : parmi elles, la nana Boghé (Mauritanie) de grande réputation et objet de flux, certes peu importants en volume mais non en valeur. Les cultures maraîchères, diffusées durant la colonisation, sont aujourd'hui devenues des générateurs dynamiques de flux agro-alimentaires. Outre les carottes et les salades, les tomates (qui poussent à peu près partout, mais dont la demande s'est accrue à des rythmes élevés) font l'objet de flux importants, suscitant une forte demande de transport routier. Les principales voies de ce commerce relient les zones de production situées au nord des États littoraux, y

compris depuis le Burkina Faso, aux grands marchés urbains situés sur les littoraux, en particulier ceux de Cotonou et de Lagos.

À toutes ces complémentarités agro-alimentaires, il faut en adjoindre une autre : celle qui place les pêcheurs dans les circuits commerciaux. L'apport des produits de la pêche est en effet une marque des marchés africains. Sur les littoraux et dans les grandes métropoles, les consommateurs peuvent trouver du poisson frais, mais, sur les marchés intérieurs et sur les marchés villageois, il s'agit plutôt de poissons séchés, un élément important des cuisines traditionnelles qui se singularisent par leurs sauces pour accompagner les plats de céréales ou de tubercules. Grâce à l'extension du réseau de routes goudronnées, les grands marchés urbains intérieurs sont eux aussi alimentés en poissons frais par des transporteurs disposant de véhicules frigorifiques. À Bamako au Mali, on trouve ainsi sur les marchés des poissons provenant du port de Nouadhibou en Mauritanie, malgré une distance avoisinant les 1 900 km représentant environ deux jours de trajet.

Tous ces échanges, souvent marginalisés dans les grandes analyses internationales, constituent des produits majeurs des flux inter-étatiques de l'Afrique de l'Ouest. Ils sont un activateur du transport routier et un point de départ de l'accumulation du capital observé chez les commerçants transporteurs locaux.

3. L'AGRO-ALIMENTAIRE, UN MOTEUR DU TRANSPORT

Les évolutions des habitudes alimentaires en milieu urbain, couplées avec la diversité avérée des populations qui y vivent, conduisent à des demandes ne pouvant être satisfaites que par des flux à longue distance. La proximité n'est plus un critère dominant. L'affirmation d'un marché régional, au sens des institutions africaines³, est mue par ces besoins nouveaux et aussi par les complémentarités évoquées ci-dessus. Tout cela constitue un appel au transport qui consonne avec la capacité revendiquée des paysans à produire davantage, ainsi qu'à l'émergence d'acteurs professionnels du transport et de la logistique. Dans ce cadre, se déploie aussi une reconfiguration territoriale d'importance. Partout où les routes sont goudronnées, se conforte un processus déjà ancien, puisqu'il est apparu avec l'ouverture de pistes permanentes, régulièrement entretenues : les villages glissent vers le goudron et y établissent des installations permanentes de vente de divers produits (Photos

3 - Lombard, 2014.

Photos 6, 7, 8 et 9

Développement des marchés sur les routes (Source : Benjamin Steck)



Un marché né de la route, à proximité de Thiès au Sénégal, route internationale Saint-Louis - Dakar en mars 2001



Des paysans apportant du bois pour le marché de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso, route internationale Ouagadougou – Bamako en novembre 2006



Un marché né de la route, à proximité de Didiéni au Mali, route internationale Dakar – Bamako en décembre 2005



Un marché né de la route, à proximité de Bobo-Dioulasso au Burkina Faso, route internationale Ouagadougou – Bamako en novembre 2006

6 à 9) destinées à approvisionner les clients potentiels, c'est-à-dire tous ceux circulant sur ces axes. Les camionneurs, les chauffeurs de véhicules collectifs, leurs passagers, ceux bénéficiant d'un véhicule de service, de retour de mission, les particuliers en déplacement : tous prennent l'habitude de s'arrêter sur ces marchés.

Les instruments du transport font défaut. Les paysans soulignent sans cesse qu'ils pourraient produire davantage si les infrastructures routières, en l'occurrence le réseau de pistes, autorisaient les transporteurs et les commerçants à venir jusque dans leurs villages charger le surplus pour les acheminer vers les marchés urbains où la demande est forte et permet un gain appréciable. Cette situation perdure, même si la révolution de la téléphonie mobile les a

conduits à modifier leurs comportements. Il règne désormais une plus grande souplesse dans le fonctionnement des flux. Nombre de paysans ont recours au téléphone pour suivre l'évolution des cours des produits sur les marchés urbains : leurs interlocuteurs les informent rapidement et ils décident ainsi du moment le plus approprié pour vendre leurs productions. Toutefois, cela n'est pas toujours possible car les transporteurs ne sont pas forcément disponibles. Améliorer le transport constitue une obligation pour les autorités africaines si elles veulent fluidifier les flux économiques internes au continent (Photos 10 et 11). Le coût des inefficacités du réseau d'infrastructures régionales de transport, présenté comme devant relier les principaux centres de commerce entre eux et avec le reste du monde, est évalué à

172 milliards de dollars ⁴. Autrement dit, s'affirme l'urgence d'une politique d'infrastructures qui permettra de lever les obstacles déterminants pour les flux agro-alimentaires et, par conséquent, les limites aux capacités productives des paysans.

Mais il faut aller au-delà du seul lancement de programmes d'infrastructures. Désormais, les questions de sécurité et de sûreté se situent au premier rang des préoccupations politiques. La corruption, sans cesse dénoncée mais toujours active, les dysfonctionnements techniques de véhicules non conformes

aux réglementations, la diffusion des pratiques criminelles liées aux coupeurs de route, les effets des instabilités chroniques des régimes politiques face à la montée du terrorisme international : toutes ces contraintes, à prendre en compte par les acteurs, perturbent gravement les acheminements des productions agro-alimentaires. Les flux suscitent toujours la captation d'une partie de la richesse dont ils sont porteurs par ceux qui n'ont rien. L'un des enjeux du développement des populations africaines réside dans la capacité des pouvoirs à les protéger pour le bien commun.

4 - PIDA, 2012.

Photos 10 et 11

Moderniser les réseaux, réguler les pratiques (Source : Benjamin Steck)



Deux modes de circulation des flux de produits agricoles, route de Bla à Falo au Mali en décembre 2005



Régulation urgente des pratiques routières, route de Ouagadougou à Bobo Dioulasso au Burkina Faso en décembre 2006

Quelques références bibliographiques

- Chaléard Jean-Louis *et al.*, 2002, « L'approvisionnement vivrier des villes en Guinée : entre fragilité et dynamisme », *Autrepart* 3/ 2002 (n° 23), p. 5-23.
- CILSS (Comité permanent inter-états de lutte contre la sécheresse dans le Sahel), 2013, *Flux transfrontaliers de produits agricoles et d'élevage en Afrique de l'Ouest*, novembre 2013 <http://www.cilss.bf/>
- Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, OCDE, 2012, *Perspectives ouest-africaines peuplement, marché et sécurité alimentaire*.
- http://www.oecd.org/fr/sites/semainedusahaletdelafriquedelouest/FR-POA_synthese_web.pdf
- Banque africaine de développement, 2014, *PIDA*, <http://www.afdb.org/fr/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/programme-for-infrastructure-development-in-africa-pida/>
- FAO, 2014, <http://www.fao.org/>
- Lesourd Michel [sous la dir. de], 2003, *L'Afrique, vulnérabilité et défis*, Paris : éditions du Temps.
- Lombard Jérôme, Ninot Olivier, Steck Benjamin, 2014, « Corridors de transport en Afrique et intégration territoriale en questions », in *La régionalisation du monde, construction territoriale et articulation global/local* (Alia GANA et Yann RICHARD dir.), Paris, IRMC - Karthala, 272 p., pp.253-272.