



**HAL**  
open science

# Délimitation de pistes à bétail dans le Nord de la Côte d'Ivoire : dans quelle mesure la délimitation de pistes à bétail permet-elle de sécuriser la mobilité pastorale ?

Suzanne Plouviez

## ► To cite this version:

Suzanne Plouviez. Délimitation de pistes à bétail dans le Nord de la Côte d'Ivoire : dans quelle mesure la délimitation de pistes à bétail permet-elle de sécuriser la mobilité pastorale ?. Géographie. 2019. dumas-02301274

**HAL Id: dumas-02301274**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02301274>**

Submitted on 30 Sep 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Mémoire de recherche de Suzanne PLOUVIEZ  
Sous la direction d'Alexis Gonin  
Année 2018-2019

## Projet de délimitation de pistes à bétail dans le Nord de la Côte d'Ivoire

« Dans quelle mesure la délimitation de pistes à bétail permet-elle de sécuriser la mobilité pastorale ? »



Mémoire soutenu le 1<sup>er</sup> juillet 2019

Membres du jury : Alexis Gonin, Jean-Fabien Steck, Arnaud François, Emmanuelle Dié



**ACTING  
FOR LIFE**

**Université  
Paris Nanterre**

**Mosaïques  
LABORATOIRE**

## Remerciements

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont contribué au bon déroulement de mon stage et qui m'ont aidé lors de la rédaction de ce mémoire.

Je voudrais dans un premier temps remercier mon directeur de mémoire, Monsieur Alexis Gonin, pour sa disponibilité et son aide qui ont contribué à ma réflexion.

Je remercie également Arnaud Francois et Emmanuelle Dié de l'ONG Acting for Life pour m'avoir permis de réaliser ce stage, et pour la confiance qu'ils m'ont accordé.

Un merci sans fin, à tous les membres de l'OPEF pour leur accueil. Je n'aurais jamais pu réaliser ce travail de recherche sans leur précieuse connaissance du terrain.

Un merci tout particulier au coordinateur Amadou et aux animateurs de terrain Niagadou et Adama pour le temps qu'ils m'ont accordé, leur patience, leur disponibilité, leur gentillesse et leur bonne humeur en toute circonstance. Surtout, je remercie Kigoba, « celui qui ne renonce jamais », qui m'a accompagné dans mon travail de terrain pendant plus de deux mois. Sans lui, ma première expérience de terrain aurait été différente à bien des égards

Merci à tous les éleveurs, agriculteurs, chefs de village et de terre pour leur accueil et leur patience lors des entretiens.

Evidemment, un grand merci à Monsieur Alassane Soro, pour avoir fait en sorte que mon stage se déroule dans les meilleures conditions possibles, j'espère que ce travail sera à la hauteur de vos attentes.

Enfin, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à la famille SORO dans son intégralité : Madame, pour son humour, sa gentillesse, et sa cuisine ; Sheita pour toutes les fois où elle m'a apporté des cigarettes tant attendues ; Ami et Nora pour leur gentillesse et pour tous les moments inoubliables passés ensemble, Assita pour toutes les fois où elle m'a fait rire à n'en plus finir, même si c'était souvent malgré elle ; et enfin à Affou pour sa tendresse et ses beaux dessins qui ne me quittent jamais. Un merci infini pour votre merveilleux accueil et pour m'avoir fait me sentir si bien à la maison. Sans vous, ma première expérience en Afrique n'aurait pas pu être aussi fabuleuse.

# INTRODUCTION

## *La mobilité, clé de voute de l'activité pastorale en Afrique de l'Ouest*

En Afrique de l'Ouest, le pastoralisme se caractérise par un élevage extensif dont la mobilité est la clé de voute. L'existence de zones semi-arides dans les pays sahéliens rend nécessaire le déplacement des troupeaux vers les pays côtiers bénéficiant d'un climat plus clément et de ressources pastorales plus abondantes, garantes de la productivité des troupeaux.

La mobilité pastorale se caractérise alors par des migrations saisonnières et transfrontalières des pays sahéliens vers les pays côtiers, stratégie d'adaptation à l'alternance de périodes sèches et de périodes pluvieuses et donc aux variations de l'offre fourragère.

En saison sèche les éleveurs des pays sahéliens partent à la recherche de ressources pastorales dans les pays côtiers où ils y attendent le retour des pluies dans leur pays. La complémentarité bioclimatique entre les espaces sahéliens et soudaniens est alors garante du maintien de l'élevage dans les pays du Sahel.

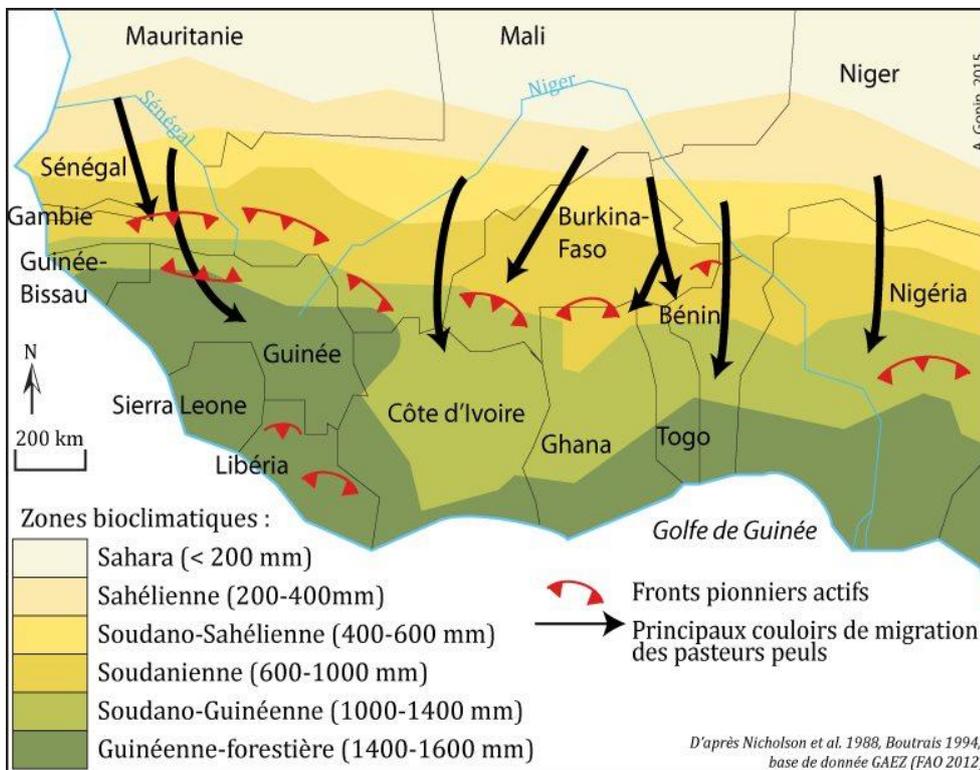


Figure 1 : Complémentarité des différentes zones bioclimatiques

Mais la mobilité pastorale se caractérise également par des déplacements sur de plus courtes distances, au sein des pays côtiers tel que la Côte d'Ivoire. Les parcours régionaux pratiqués par les transhumants comme les parcours locaux pratiqués quotidiennement par les éleveurs « sédentaires » ou « semi-transhumants » sont alors structurés de façon à maximiser l'utilisation des ressources pastorales (ressources fourragères et points d'eau).

Ainsi, l'élevage pastoral domine dans toute l'Afrique de l'Ouest et la mobilité est la clé de sa productivité.

### ***L'importance des enjeux économiques liés à l'élevage pastoral***

En plus d'être essentielle dans le cycle de production, la mobilité pastorale répond aussi à une logique commerciale puisque de nombreux animaux sont vendus dans les pays côtiers, après avoir fini leur cycle de production pendant leur transhumance. L'élevage transhumant participe ainsi à la filière bétail des pays côtiers, notamment la Côte d'Ivoire. La forte augmentation de la demande en viande dans est amenée à doubler d'ici 20 ans dans ces pays (inter-réseaux, 2017) et la dépendance aux importations extrarégionales de denrées alimentaires n'est pas sans risque en raison de la variabilité des cours mondiaux. En Côte d'Ivoire l'élevage est encore une activité économique marginale avec une contribution de 2% au PIB total. Le pays est donc est donc très dépendant des importations.

Les produits issus de l'élevage sont les plus échangés en Afrique de l'Ouest et contribuent ainsi à l'intégration régionale (inter réseaux, 2017). De plus, la contribution des éleveurs transhumants aux économies locales est considérable et profite à une grande diversité d'acteurs en raison des dépenses effectuées au cours de la transhumance.

L'élevage emploie 20 millions de personnes environ et les retombées économiques profiteraient à environ 80 millions de personnes en Afrique de l'Ouest (Rapport d'activité 2016 de l'ONG Acting For Life).

### ***Le système d'élevage pastoral est fragilisé***

Si dans les années 1980, la Côte d'Ivoire a mené une politique d'accueil des populations pastorales dans le Nord du Pays - qui s'est accompagnée de l'aménagement de différentes infrastructures -, les dynamiques politiques à l'œuvre aujourd'hui tendent à une restriction de l'activité pastorale en Côte d'Ivoire, qui profite pourtant à beaucoup d'acteurs de la filière, en

plus des 360 000 exploitants ivoiriens (RFI, 2018). De plus, les tentatives de remplacement de l'élevage extensif pastoral par un élevage sédentaire sont vouées à l'échec car ce dernier est peu adapté à la forte pression foncière que connaît le pays. La satisfaction de la demande en viande nationale par un élevage sédentaire, nécessiterait de très grandes superficies, dont la Côte d'Ivoire ne dispose pas.

L'augmentation démographique et l'extension des fronts pionniers agricoles sur la brousse fragilise l'élevage extensif. Les espaces de parcours pastoraux se réduisent et les éleveurs des pays sahéliens pratiquant des transhumances Nord-Sud comme les éleveurs ivoiriens pratiquant des mobilités locales, ont de plus en plus de difficultés à se déplacer et à accéder aux ressources, ce qui met à mal les logiques pastorales. Les couloirs de transhumance sont fragilisés, voir fragmentés par les champs. Ces dynamiques ont des répercussions sérieuses sur le climat social de la Côte d'Ivoire car les dégâts causés par des bœufs sur les cultures sont de plus en plus fréquents, entraînant alors une situation conflictuelle entre agriculteurs et éleveurs.

### ***Acting For Life, acteur de la sécurisation de la mobilité pastorale en Afrique de l'Ouest***

Face à l'augmentation constante des pressions sur les ressources pastorales, l'ONG française Acting For Life s'est engagée avec ses partenaires africains dans différents programmes régionaux visant à sécuriser la mobilité pastorale. Cette dernière passe principalement par la délimitation de pistes à bétail. Les pistes à bétail doivent permettre de renforcer l'élevage pastorale extensif en assurant une continuité spatiale entre les pâturages des pays sahéliens et des pays côtiers. Elles sont mises en place à l'échelle locale, en concertation avec les villages concernés, mais s'inscrivent dans un vaste réseau transnational de couloirs de passage.

En Côte d'Ivoire, ce projet est mis en place par l'Organisation des Eleveurs Professionnels de Ferkéssédougou et concerne pour l'instant trois régions du Nord du pays : la Bagoué, le Poro et le Tchologo (voir carte-ci dessous).

C'est dans cette structure que j'ai été accueillie pour effectuer un stage portant sur la délimitation de pistes à bétail. J'ai concentré mon travail de terrain sur la Région du Tchologo, plus particulièrement dans les sous-préfectures de Ferkéssédougou et de Koumabala.

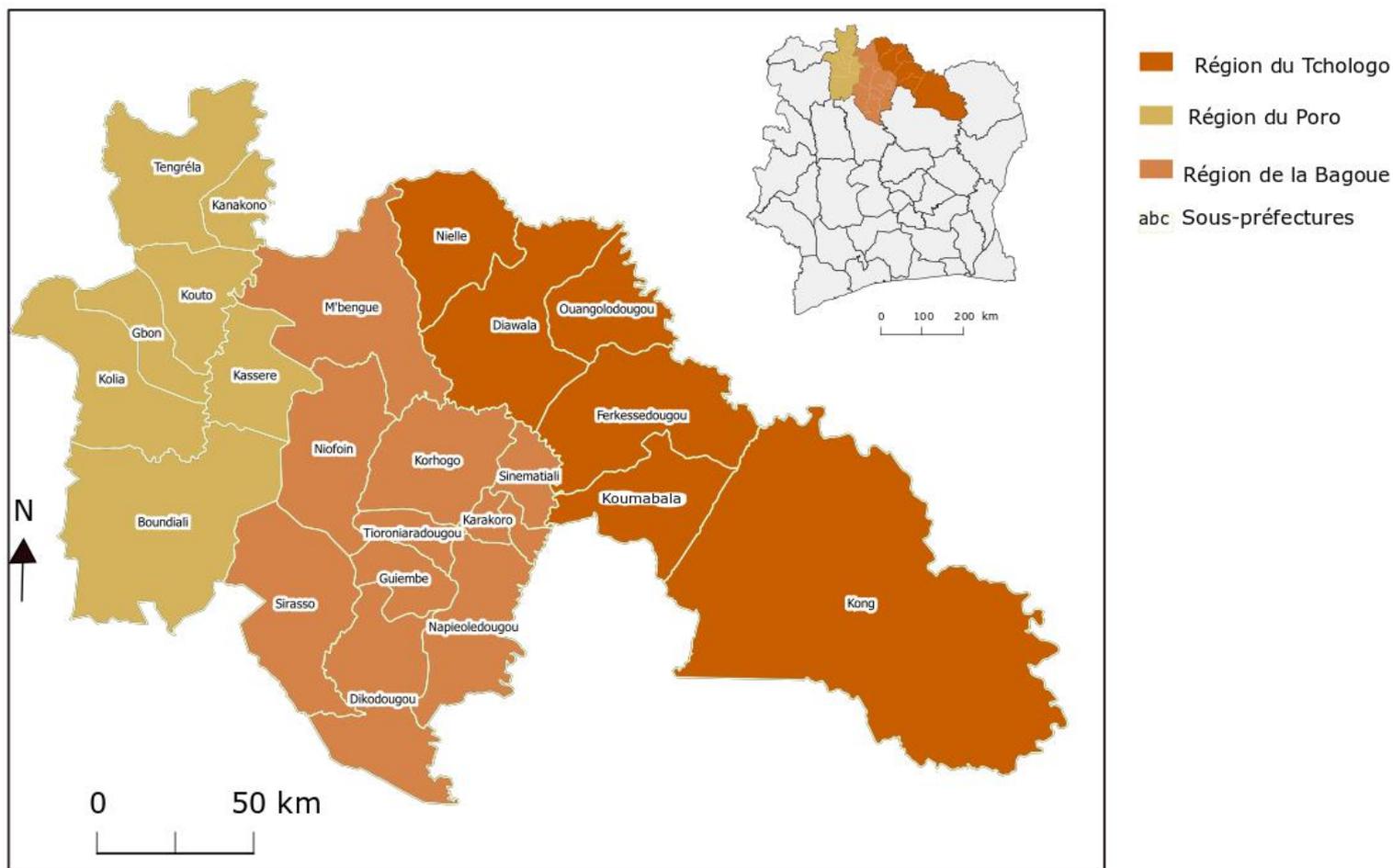


Figure 2: les régions d'interventions de l'OPEF (S.PLOUVIEZ, 2019)

## Problématisation du sujet d'étude

**« Dans quelle mesure la délimitation des pistes à bétail permet-elle de sécuriser la mobilité pastorale ? »**

Face aux enjeux de la mobilité pastorale en Afrique de l'Ouest, et à sa fragilisation à laquelle entendent remédier les projets de délimitations de piste à bétail, il convient d'interroger l'impact de ces derniers sur la sécurisation des mobilités. Le travail de recherche présenté dans ce mémoire ambitionne d'apporter des éléments de réponses sur l'efficacité que peut avoir la création de pistes à bétail sur la sécurisation des mobilités pastorales. Il s'agira dans un premier temps d'explicitier les logiques des mobilités pastorales et leur fragilisation par différents facteurs dans le Nord de la Côte d'Ivoire. Dans un second temps une étude de cas sur la mise en place concrète d'une piste à bétail dans un contexte foncier complexe sera détaillée. Cette étude

de cas permettra d'une part d'émettre des hypothèses sur l'impact que peuvent avoir les pistes de transhumance, et d'autre part d'expliciter des enjeux qui dépassent la simple circulation du bétail.

## **Terrain d'étude**

J'ai effectué mon stage du 25 février 2019 au 9 mai 2019 au sein de l'Organisation Professionnelle des Eleveurs de Ferkéssédougou (OPEF).

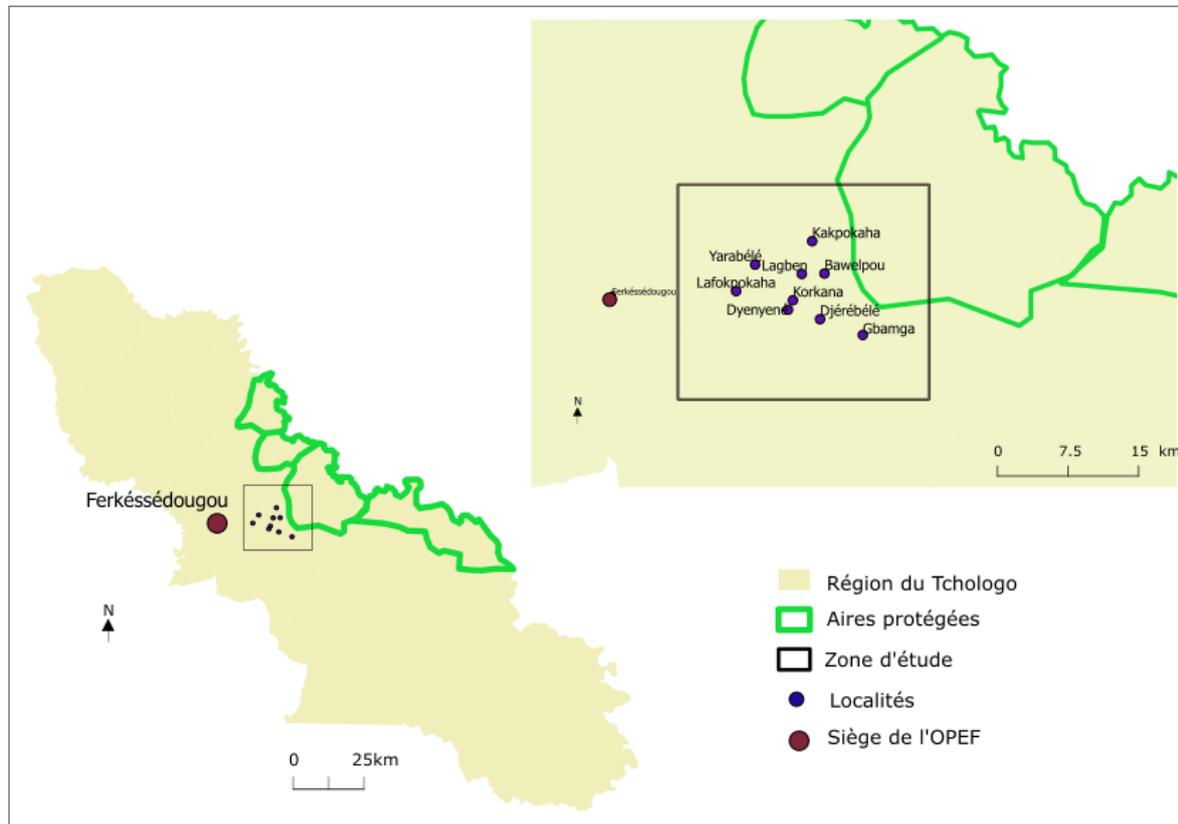
Le terrain d'étude choisi est situé dans la région du Tchologo, dans le département de Ferkéssédougou. J'ai axé mon travail sur les villages situés à l'Est de Ferkéssédougou, car une piste était en cours de délimitation dans cette zone et que le contexte sécuritaire actuel a limiter mes possibilités de déplacements dans d'autres zones.

La population y est en grande majorité Sénoufo, ethnie traditionnellement tournée vers l'agriculture. Ainsi, il s'agit d'une zone agricole où sont produites des cultures maraichères et céréalières.

La majorité des agriculteurs possèdent aujourd'hui des bœufs de culture mais les éleveurs (je considère comme éleveur les individus ayant au moins 30 têtes) constituent une minorité. Cependant, en raison de la disponibilité de la ressource pastorale (pâturages et points d'eau), de nombreux éleveurs transhumants originaires du Mali et du Burkina Faso traversent cette zone pour rejoindre la forêt de Warigué ou pour descendre vers le département de Kong, ou s'y installent quelques mois (février-mai). Les petits transhumants originaires des départements situés plus au Nord de la Côte d'Ivoire traversent eux aussi cette zone en saison pluvieuse afin de rejoindre la forêt classée de Warigué lorsque l'espace est saturé par les champs.

La proximité avec la forêt classée de Warigué et la croissance du nombre d'éleveurs dans cet espace agricole entraîne des dégâts sur les cultures et place cette zone au cœur de nombreux enjeux. Ainsi, dans le cadre de la mise en place du Projet d'appui à la mobilité du bétail pour un meilleur accès aux ressources et aux marchés en Afrique de l'Ouest (PAMO-BARMA) il a été décidé de délimiter une piste à bétail dans cette région.

Cette zone comprend donc les villages ( Kakpokaha, Lagben , Bawelpou, Korkana, djéhéné, djérébélé, Gbanga) dont les terres seront normalement traversées par la piste qui quitte le département de Ouangalodougou au Nord et qui continuera vers le département de



Kong situé plus au Sud.

Figure 3 : Localisation de la zone d'étude (S. PLOUVIEZ, 2019)

## METHODOLOGIE

### *Méthodologie et recueil de données*

Méthodes utilisées	Type de données obtenues
Entretien avec des grands transhumants	<ul style="list-style-type: none"> <li>- itinéraires empruntés</li> <li>- points stratégiques : ressources pastorales</li> <li>- les difficultés rencontrées (taxes, conflits, manque de ressources)</li> </ul>
Entretien avec des agro-éleveurs, agro-pasteurs et éleveurs locaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>- mobilités locales</li> <li>- logiques d'accès aux ressources pastorales</li> <li>- les difficultés rencontrées (conflits) et les stratégies d'évitements/ de résolutions</li> </ul>
Entretien avec les agriculteurs riverains de la piste	<ul style="list-style-type: none"> <li>- relations avec les éleveurs locaux/ transhumants (pour l'accès aux ressources, les dégâts, les conflits)</li> <li>- connaître leur avis / leur rôle dans le projet de délimitation des pistes</li> </ul>
Entretien avec les autorités coutumières	<ul style="list-style-type: none"> <li>- enjeux fonciers sur les ressources pastorales (terres où doit passer la piste, barrage)</li> <li>- mode de gestion des conflits</li> </ul>
Entretien avec des agents/lieutenants de la SO-DEFOR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- connaître les limites des Forêts classées</li> <li>- avoir des informations sur les déguerpissements à venir (dans les villages concernés par le projet de piste)</li> <li>- leur relation avec l'AGEREF</li> <li>- information sur la pratique de l'élevage au sein des FC (législation, taxes pour l'accès aux ressources pastorales etc...)</li> </ul>
Observation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- éléments physiques sur les pistes (relief, type de végétation)</li> <li>- évolution de l'état des barrages au fil des semaines</li> <li>- place de l'agriculture</li> </ul>
Relevés GPS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- des différents villages</li> <li>- des points d'eau</li> <li>- des champs en bordure de piste</li> <li>- de la piste elle-même</li> </ul>

## Nombre d'entretien réalisés par type d'acteurs

	Lagben	Kapokaha	Djérébélé	Gbamga	Kamelekore	Sépéné-djo	Krouta	Ferké	La-fopokaha	Yarabélé
Agriculteurs riverains de la piste		7		0						
Éleveurs locaux	3	3		5					1	1
Transhumants		3			1	3	5			
Agents de la SODEFOR								3		
Autorités coutumières (chef de village et de terre)	1	1	4	1		1				
Salariés du quai d'embarquement de Ferké								1		

### *a- Ressenti et difficultés*

Les négociations pour les cessions de terre à Lagben et Kapokaha ont débuté avant le début de mon stage. J'avais donc prévu d'étudier la suite des négociations dans ces deux villages mais aussi de suivre le début des négociations avec les villages de Gbamga et Djérébélé afin de pouvoir analyser le processus de négociation du début à la fin.

Finalement, bien que nous ayons animé les premières réunions d'informations à Gbamga et Djérébélé il y a environ deux mois, les négociations n'ont pas avancé. La lenteur des processus de négociations constitue ainsi la première difficulté à laquelle j'ai été confronté. Étant donné la délicatesse du travail de négociations, il est impossible d'accélérer les processus sans risquer de braquer les villageois. De même, j'aurais souhaité pouvoir mener des entretiens avec les agriculteurs et les éleveurs de ces deux villages mais cela constituait un risque pour le succès de la mission étant donné que j'étais associé au projet de délimitation de piste.

Les indisponibilités des acteurs concernés, le nombre très important de funérailles organisés pendant la saison sèche, l'absence quasi-total de réseau téléphonique, les annulations de rendez-vous aux derniers moments ou simplement les individus ne se présentant pas aux rendez-vous ont fait partie de mon quotidien et ont compliqué l'avancé de mon travail.

L'absence des transhumants dans ma zone d'étude cette année et le contexte sécuritaire m'interdisant l'accès aux zones privilégiées par ces derniers ont été source de frustrations.

Enfin, le fait de ne pas pouvoir être indépendante que ce soit pour mes déplacements ou pour la rencontre avec les populations villageoise (barrière de la langue), n'a pas été facile.

INTRODUCTION.....	03
Problématisation du sujet d'étude .....	06
<b>Méthodologie</b> .....	09
<b>INDEX</b> .....	12
<b>TABLE DES FIGURES</b> .....	14
CHAPITRE I : La place de la région de Ferkéssédougou dans le schéma régional de mobilité pastorale.....	15
I- Les mobilités pastorales locales : stratégies d'adaptation aux variations pluviométriques à grande et petite échelle .....	17
A- Les mobilités locales en saison sèche .....	17
B- Les mobilités locales en saison pluvieuse .....	19
II - Recomposition des mobilités pastorales .....	23
A- Des éleveurs de moins en moins cantonnés à leur territoire d'attache .....	23
A.1 : Transhumance de saison sèche pratiquée par les éleveurs locaux.....	23
A.1.1 L'abreuvement .....	23
A.1.2 : Réduction du pâturage de saison sèche .....	29
A.2 : Transhumance de saison pluvieuse en réponse à la réduction des parcours locaux en raison de l'augmentation des surfaces cultivées.....	31
A.2.1 : Saturation de l'espace et réduction des parcours pastoraux. ....	31
A.2.2 : Dégâts causés sur les cultures, dédommagements et risque de conflits .....	33
A.3 : Mobilité des grands transhumants : des trajets opportunistes .....	35
B- Des mobilités régionales contraintes .....	39
B.1. Les forêts classés, zones refuges risquées.....	39
B.1.1 : La Forêt Classée de Warigué ou la Zone de Biodiversité de Warigué : différentes territorialisations.....	39
B.1.2 Les conséquences sur les mobilités pastorales de la superposition de différents pouvoirs sur le site de Warigué .....	43
B.2 Un contexte social globalement défavorable à la mobilité pastorale régionale .....	48
B.2.1 Des dégâts toujours plus fréquents lors des mobilités régionales .....	48
B2.2 Des populations de plus en plus réticentes à la présence de transhumants dans leurs localités.....	48
B.2.3 : Un contexte institutionnel au désavantage des mobilités pastorales régionales.....	49
CHAPITRE II : Délimitation de piste à bétail pour sécuriser la mobilité pastorale dans le Nord de la Côte d'Ivoire.....	51
I- Le Projet d'Appui à la Mobilité du Bétail pour un Meilleur Accès aux Ressources et Marchés en Afrique de l'Ouest (PAMOBARMA).....	51

A- Actions de l'ONG Acting For Life pour la sécurisation de la mobilité pastorale En Afrique de l'Ouest.....	51
B- La mise en place de pistes de transhumance .....	53
II- Négociation d'une piste de transhumance dans une zone sous forte pression foncière.....	55
A -Le contexte foncier dans les villages situés à l'Est de Ferké, facteur de complexification des négociations .....	56
A.1 Des conflits fonciers réanimés par la réforme foncière de 1998 .....	56
A.2 Des négociations rendues délicates par la proximité avec la Forêt Classée de Warigué .....	59
B - Déroulés des négociations et résultats obtenus .....	63
B.1 Faire accepter le projet aux populations locales .....	63
B.1.1 Sensibilisation, patience et communication .....	63
B.1.2 Faire preuve de stratégie .....	65
B.2 : Des négociations et des résultats propres à chaque village selon les enjeux. ....	66
B.2.1 Djérébébé et Gbamga, des négociations gelées .....	66
B.2.2 A Kakpokaha et Lagben : un tronçon en cours de balisage. ....	69
III- Les pistes de transhumance : un outil de réappropriation spatiale ? .....	74
A- Les pistes s'inscrivent dans les dynamiques de territorialisations à l'oeuvre.....	74
A.1 La territorialisation de la brousse par les agriculteurs.....	74
A.2 La territorialisation de la brousse par la création d'aires protégées.....	76
A.3 La piste de transhumance : un acte territorial ? .....	77
B- Un acte efficace pour la sécurisation des mobilités pastorales ? .....	77
B.1 La piste participe à la fermeture des espaces de parcours.....	77
B.2 Des pistes peu adaptées à la variabilité des ressources dans l'espace et dans le temps .....	78
B.3 La piste de transhumance, facteur aggravant les tensions entre agriculteurs et éleveurs ? .....	79
CONCLUSION.....	81
BIBLIOGRAPHIE .....	83

## TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Complémentarité des différentes zones bioclimatiques)	3
Figure 2: Les régions d'interventions de l'OPEF (S.PLOUVIEZ, 2019)	6
Figure 3 : Localisation de la zone d'étude (S. PLOUVIEZ, 2019)	8
Figure 6 : Des bœufs pâturent dans un champ pas encore mis en culture à Lagben en début de saison des pluies. 05/2019, S. PLOUVIEZ	20
Figure 8 : Evolution des parcours pastoraux pratiqués par un éleveur de Lagben selon les saisons	21
Figure 7 : Evolution des parcours pastoraux pratiqués par un éleveur de Lagben selon les saisons.	21
Figure 9 : De nombreux barrages à vocation pastorale situés à l'Est de Ferké	24
Figure 11 : Le tarissement du barrage à caractère pastoral de Naniévogo en saison sèche, 08/03/19	26
Figure 12 : Image Satelite du barrage à caractère pastoral de Lagben ( 2011)	27
Figure 13 : Image Satelite du barrage à caractère pastoral de Naniévogo, entouré par des champs ( 2017)	27
Figure 15 : Barrage agro-pastoral de Kapokaha, seul barrage fonctionnel de la zone en fin de saison sèche ( avril 2019), S. PLOUVIEZ	28
Figure 14 : Le barrage pastoral de Lagben ne permet plus d'abreuver les bêtes en fin de saison sèche, (15/04), S. PLOUVIEZ	28
Figure 17 : Mode d'occupation du sol de la zone d'étude en 2013 (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World)	32
Figure 16 : Mode d'occupation du Sol de la zone d'étude en 2000 (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World)	32
Figure 18 : Superposition d'aires protégées	40
Figure 19 : Les différentes territorialisations du site de Warigué	43
Figure 20 : La Zone Intégrale de Biodiversité, un passage obligé pour beaucoup de transhumants originaires du Burkina Faso, S. PLOUVIEZ, 2019 ( source : données de terrains)	46
Figure 21 : Localisation de la Zone intégrale de Biodiversité de Warigué et des forêts classées de la région de Ferké (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World, et rapports de l'AGEREF)	47
Figure 22 : Les différents projet de sécurisation de la mobilité pastorale en Afrique de l'Ouest menés par AFL (source : AFL)	52
Figure 23 : Représentation schématique des pistes à bétail en cours de création, carte réalisée par Adama Si-lue avec l'aide de l'ensemble des animateurs de l'OPEF, 2019	55
Figure 24 : Tensions foncière liées à l'histoire du peuplement (source: données de terrain), 2019, S. PLOUVIEZ	58
Figure 25 : Situations des villages de la zone d'étude par rapport à la Forêt Classée de Warigué et au projet GEPRENAF (source : carte en noir et blanc : archive de l'AGEREF / figurés ponctuels ajoutés : donnes de terrain), S. PLOUVIEZ, 2019	61
Figure 26: Une situation foncière complexe	63
Source (données de terrain / fond de carte : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World, rapport de l'AGEREF), S plouviez, 2019 S.PLOUVIEZ, 2019	63
Figure 27 : Cession de terre à l'AGEREF, source : archives de l'AGEREF	66
Figure 28 : Représentation schématique des terroirs villageois des villages de Djérébébé et de Gbamga ainsi que des différents projets nécessitant la cession de portions de leurs terres. (S.PLOUVIEZ, sources : données de terrain, archive de l'AGEREF)	67
Figure 29 Ressource fourragère sur la piste au niveau de Kapokaha, (S. PLOUVIEZ, 03/05/19)	70
Figure 29: Ressource fourragère sur la piste de Kakpokaha (05/05/19), S.PLOUVIEZ	70
Figure 30 : Un cour d'eau encore asséché sur la piste au niveau de Kakpokaha (S.PLOUVIEZ, 03/05/19), S.PLOUVIEZ	70
Figure 31: Trace du passage des troupeaux sur la piste de Kakpokaha (S.PLOUVIEZ 03/05/19)	71
Figure 32 : La piste à bétail dans une zone agricole (source : données de terrain), S. PLOUVIEZ	72
Figure 33 : Des fils barbelés entourent un champ d'igname dans le village de Lagben, avril 2019, S. PLOUVIEZ	72
Figure 34 : Privatisation d'un espace de brousse à Gbamga, S.PLOUVIEZ, avril 2019	72

## **CHAPITRE I :**

### **La place de la région de Ferkessedougou dans le schéma régional de mobilité pastorale.**

Le nord de la Côte d'Ivoire bénéficie d'un climat tropical qui se divise en deux saisons : la saison des pluies s'étend d'avril à octobre et la saison sèche d'octobre à mars. Ces saisons sont cependant susceptibles de varier d'une année sur l'autre en raison de la variabilité des pluies. Ainsi, en 2019 la saison des pluies a débuté environ un mois plus tard que l'année précédente.

Cette région constitue la zone d'élevage de ce pays principalement tourné vers l'agriculture, et connaît chaque année l'arrivée de transhumants originaires du Mali et du Burkina Faso à partir du mois de février. Ces derniers quittent leurs terroirs d'attache (qui correspondent à l'espace où il passe le plus de temps et où vit leur famille, (Thébaud, 2002) en début de saison sèche, à partir de novembre, et commencent leur descente vers le Sud pour pallier au manque de ressources. Ils quittent la Côte d'Ivoire en début de saison des pluies, à partir de mai, lorsque le pâturage redevient suffisamment abondant dans leur pays d'origine.

A ces mobilités régionales s'ajoute les mobilités des éleveurs ivoiriens. D'une part, les mobilités quotidiennes des éleveurs vivant dans la zone, réalisées sur de courtes distances afin de faire pâturer et d'abreuver les troupeaux dans un rayon de 10km environ. D'autre part, les mobilités saisonnières réalisées sur de plus longues distances, principalement en saison des pluies lorsque l'espace devient saturé par les champs.

Ainsi, la proximité avec la forêt classée de Warigué, très prisée par les éleveurs transhumants étrangers mais aussi ivoiriens en raison du faible nombre de surfaces cultivées entraîne l'arrivée de nombreux éleveurs originaires d'autres départements de Côte d'Ivoire en saison des pluies. Ces derniers traversent la région dans le but de rejoindre la forêt classée qui constitue un refuge à cette période où les pâturages disparaissent en raison de l'augmentation des surfaces cultivées.

## **Mobilité des éleveurs locaux : stratégies variées d'adaptation aux facteurs naturels et sociaux**

L'étude des mobilités des éleveurs locaux menée dans les villages situés à l'Est de Ferkéssédougou laisse apparaître des logiques de mobilités variées et propre à chaque éleveur. Ces dernières se structurent en fonction de différents facteurs : naturels (disponibilité des ressources pastorales), économiques (taille du cheptel, moyens financiers de l'éleveur), et sociaux. Ainsi, chaque éleveur suit une logique qui lui est propre et deux éleveurs habitant un même campement et possédant des cheptels de taille équivalente ne suivront pas forcément le même schéma de mobilité. Ajoutons à cela le fait que les logiques de mobilité sont en perpétuelle évolution puisque ces dernières s'adaptent aux contraintes et aux opportunités qui sont-elles mêmes mouvantes, il devient difficile d'établir une typologie des éleveurs selon leurs itinéraires pastoraux.

En effet, un des éléments marquants qui est ressorti des entretiens sous des modalités différentes, est l'absence de constance de la mobilité au fil des ans. S'il n'est pas surprenant que les éleveurs adaptent leurs parcours locaux en fonctions de l'évolution des surfaces cultivées, des pâturages disponibles et des points d'abreuvement, il semble que depuis une dizaine d'années, de nouvelles logiques de mobilités soient apparues. Tous les éleveurs interrogés ont opéré des changements d'itinéraires aussi bien à très grande échelle lors des mobilités quotidiennes qu'à plus petite échelle pour les éleveurs quittant leur territoire d'attache le temps d'une saison.

Avant d'aborder les facteurs perturbant les schémas de mobilité pastorale depuis une dizaine d'années, j'explicitierai de façon générale les logiques de structuration des mobilités locales en fonction des différentes périodes de l'année en me basant sur plusieurs entretiens réalisés dans cinq villages situés à l'Est de Ferkéssédougou et sur une séance de cartographie participative réalisée à Lagben.

## **I- Les mobilités locales, stratégie d'adaptation aux variations pluviométriques à grande échelle**

Les parcours locaux pratiqués quotidiennement par les éleveurs se structurent en fonction de la localisation de la cour de l'éleveur et du point d'eau le plus proche. Chaque matin les éleveurs, leurs enfants ou leurs bouviers quittent le campement et débutent la conduite du troupeau vers le point d'eau auquel ils arriveront aux alentours de 14h. Du campement au point d'abreuvement, le chemin emprunté n'est pas rectiligne puisque le troupeau doit éviter les obstacles que sont les champs mis en culture tout en pâturant grâce aux différentes ressources fourragères rencontrées. Il peut s'agir de zones de brousses, c'est à dire des espaces non agricoles (on distingue une grande variété de brousse : des forêts claires, de bas-fonds humides), de champs pas encore mis en culture, ou de champs déjà récoltés dans lesquels les animaux se nourrissent des résidus de récoltes.

L'utilisation de ces espaces varient selon les saisons qui déterminent leur accessibilité et la disponibilité des ressources fourragères. Ainsi les mobilités quotidiennes s'organisent selon les ressources pastorales disponibles et les champs à éviter, et varient donc beaucoup d'une saison à l'autre.

### **A- Les mobilités locales en saison sèche**

En début de saison sèche, lorsque les champs viennent d'être récoltés, le pâturage est abondant puisque les troupeaux se nourrissent des résidus de récolte de maïs, de mil ou de coton qui constituent un fourrage de qualité. Ainsi les espaces de parcours pastoraux correspondent à l'espace agricole et les troupeaux avancent de champs en champs dans un espace plus élargi qu'en saison des pluies. Les éleveurs ne se limitent pas à aux terres de leurs villages mais circulent dans un rayon de 10km environ autour de leur cour/campement.

Les modalités d'accès aux résidus ne sont pas les mêmes pour tous les éleveurs et changent selon les villages. Ainsi, à Kapokaha ou à Lagben, tous les éleveurs (senufos agro-éleveurs et migrants peuls) et les agriculteurs interrogés m'ont expliqué que l'accès aux résidus de récolte était libre et gratuit pour tout le monde. En revanche les éleveurs interrogés dans un campement peul sur les terres de Gbanga m'ont expliqué que les modalités d'accès aux résidus variaient selon les agriculteurs et selon les années. Certains agriculteurs leur font payer l'accès à leurs champs, d'autre les autorisent à y rentrer gratuitement et d'autres encore refusent tout

simplement leur présence. Ils expliquent ce refus par le fait que l'agriculteur en question possède souvent des bœufs et souhaite conserver ses résidus pour son propre cheptel. Si l'accès à un champ le temps d'une journée est parfois gratuit, lorsque les éleveurs souhaitent nourrir leur cheptel plusieurs jours sur un espace agricole appartenant à un même agriculteur, l'accès est toujours payant. Les agriculteurs possédant des bœufs les font pâturer en priorité dans leur champ. De même, la majorité des éleveurs peuls rencontrés ont aussi une parcelle de terre qu'ils cultivent, mais les surfaces sont faibles et leur permettent de nourrir leurs bêtes une semaine maximum. Ils doivent alors négocier l'accès aux champs avec les exploitants agricoles.

L'accès à l'eau n'est pas encore problématique à cette période puisque les différentes retenues d'eau n'ont pas encore tari (*voir figure 8 trajet 2*)

Au fur et à mesure de l'avancée de la saison sèche, les pâturages se réduisent drastiquement. Les résidus de récoltes ont tous été consommés et de nombreux points sont taris. Cette année par exemple, sur les cinq barrages des villages de Yarabélé, Lafopokaha, Gbamga, Kapokaha et Lagben, seul le barrage de Kapokaha permettait d'abreuver les bêtes en fin de saison sèche, tous les autres étant taris. Afin de pallier au manque de pâturage, les éleveurs coupent les feuilles de certains arbres ayant des qualités nutritives afin de nourrir les bœufs. Ces derniers continuent malgré tout à brouter des espèces herbacées mais elles sont de médiocre qualité.

C'est à cette période que la survie du troupeau est la plus difficile. Ainsi, il n'est pas rare de voir des bœufs affaiblis, attachés sous l'ombre d'un arbre dans un village, entrain de se nourrir de tourteaux pour reprendre des forces. Les éleveurs les plus riches peuvent ainsi avoir recours à l'aliment bétail, lorsque la saison sèche est particulièrement longue et que les ressources fourragères manquent. Bien que j'aie rencontré un éleveur qui utilisait des tourteaux pour nourrir son cheptel, cette pratique semble assez rare et la majorité des éleveurs rencontrés n'en avaient pas les moyens : « *l'aliment bétail, c'est pour les riches* ». Les éleveurs qui en ont les moyens peuvent aussi décider de quitter leur territoire d'attache et de partir en transhumance le temps de la saison dans des localités rarement situées à plus de 100km de leur village. Le facteur financier est en effet déterminant, car partir en transhumance à un coût. L'organisation logistique demande un certain investissement, notamment parce que les éleveurs ne partent pas seuls et doivent engager plusieurs bouviers pour encadrer le déplacement du troupeau. Selon la taille du troupeau, il n'est donc pas toujours rentable de partir. Comme lors des transhumances régionales, elles sont principalement orientées vers le Sud, notamment dans la zone de Niakara et de Kong.



Figure 4 : *Un arbre coupé par un éleveur afin de nourrir son troupeau en fin de saison sèche, dans une zone de brousse à Kapokaha, 04/2019, S.PLOUVIEZ*

## **B - Les mobilités locales en saison pluvieuse**

Le début de la saison des pluies est une période optimale pour les éleveurs. En effet, les premières repousses sont de très bonne qualité et les champs n'ont pas encore été mis en culture. Ainsi l'espace de parcours correspond toujours à l'espace agricole mais les ressources fourragères sont abondantes et l'abreuvement ne constitue plus un problème. Très rapidement, les points d'eau abondent. Les troupeaux se concentrent principalement dans les bas-fonds.



Figure 5 : *Un troupeau vient de s'abreuver dans un bas fond à Lagben après les premières pluies de la saison, 05/2019, S. PLOUVIEZ*



Figure 6 : Des bœufs pâturent dans un champ pas encore mis en culture à Lagben en début de saison des pluies. 05/2019, S. PLOUVIEZ

Au fur et à mesure de l'avancée de la saison pluvieuse, l'espace agricole devient impraticable car les champs sont cultivés, et le passage des bœufs est dévastateur pour les cultures. Si en saison sèche, les troupeaux sont toujours accompagnés d'un bouvier, en saison pluvieuse la conduite des troupeaux se complique et les enjeux sont importants. En effet, les bœufs doivent se faufiler entre les champs afin de pâturer. Il est donc fréquent que des bœufs pénètrent dans des champs et causent des dégâts sur les cultures. Dans ce cas-là, l'éleveur doit dédommager l'agriculteur et les montants peuvent être très importants.

Comparé à la saison sèche, les distances de parcours se réduisent étant donné que les troupeaux n'ont plus besoin de se rendre à des points d'eau potentiellement éloignés du campement, et que la ressource fourragère est bien plus importante (*voir figure 7 et 8*). Sur une courte distance, le troupeau aura pâture la même quantité d'herbe que sur une longue distance en saison sèche.

Ainsi, la réduction des espaces de parcours s'explique d'une part par la variabilité des ressources pastorales mais aussi par le fait que ces villages soient habités en très grande majorité par des agriculteurs. Un éleveur m'a dit : « *en saison sèche il y a plus de place mais moins à manger donc on marche beaucoup. En saison pluvieuse il y a moins de place (en raison des champs) et plus à manger, donc on marche moins* » (un éleveur de Lagben)

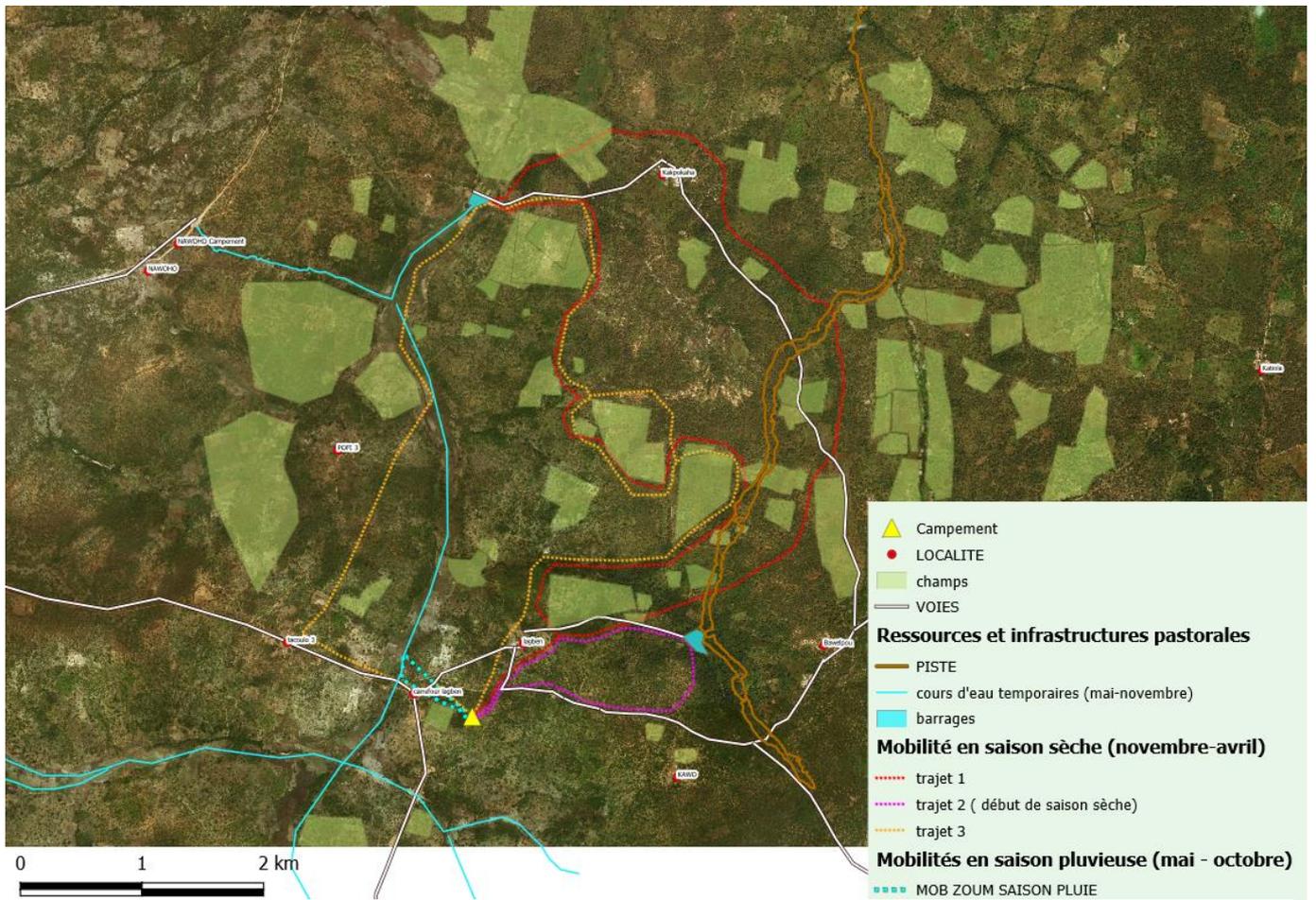
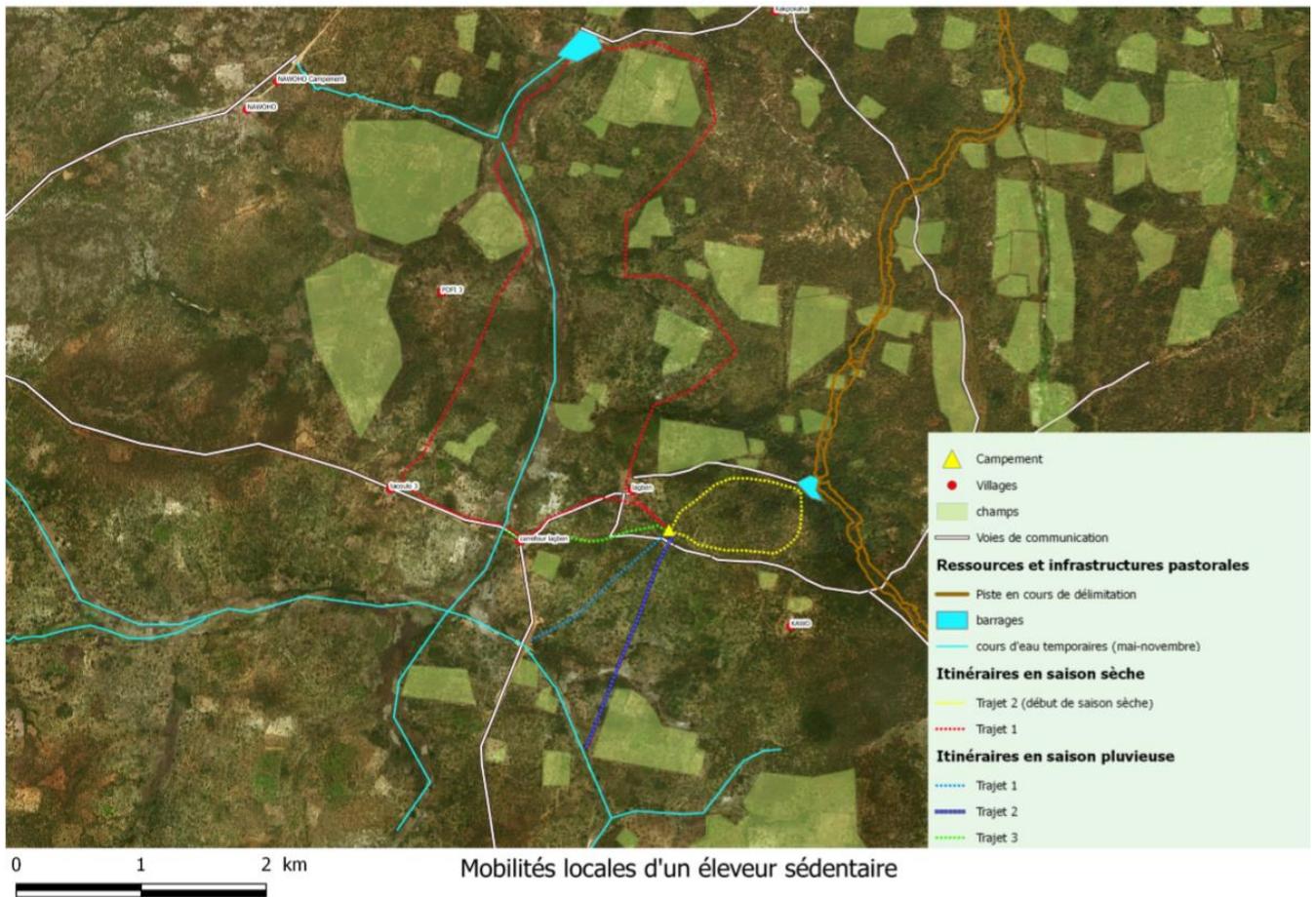


Figure 7 : évolution des parcours pastoraux pratiqués par un éleveur de Lagben selon les saisons.



Mobilités locales d'un éleveur sédentaire

Figure 8 : évolution des parcours pastoraux pratiqués par un éleveur de Lagben selon les saisons

### **Résultats des séances de cartographies participatives à Lagben**

Ces deux cartes ont été réalisées à partir d'une représentation schématique des mobilités de deux éleveurs de Lagben. L'objectif était de leur faire dessiner les trajets empruntés chaque jour en saison sèche et en saison des pluies afin d'explicitier le changement des pratiques pastorales selon les saisons.

Ainsi, après leur avoir fait dessiner des « lieux repères » (leurs cours, barrages, cours d'eau, villages, routes) je leur ai demandé de tracer les différents trajets qu'ils empruntent en saison sèche et en saison pluvieuse.

Le résultat est parlant, en saison sèche les parcours pastoraux sont allongés par rapport à la saison des pluies car les troupeaux ont besoin de parcourir plus d'espace pour pâturer et il est nécessaire de se rendre dans les barrages pour abreuver les troupeaux, contrairement à la saison pluvieuse où ils abondent.

### **Cet équilibre est cependant fragilisé par de nouvelles dynamiques à l'œuvre depuis une dizaine d'année.**

D'une part, le développement des cultures de contre saison, en particulier l'anacarde remet en question les logiques de mobilité des éleveurs en saison sèche. Traditionnellement, à cette saison les animaux étaient laissés assez libre dans leur mouvement, puisque le risque de dégât était absent. A ce propos, dans de rares villages du nord de la Côte d'Ivoire, le calendrier pastoral de la Côte d'Ivoire est appliqué. Ce dernier stipule que durant une période définie, les champs doivent être clôturés afin que les animaux puissent divaguer sans causer de dégâts sur les cultures. L'espace est alors pensé pour l'activité pastorale. Mais les villages dans lesquels j'ai travaillé sont constitués en très grande majorité d'agriculteur et l'élevage y est considéré comme une activité minoritaire même pour les agriculteurs possédant des bœufs. Ainsi l'organisation spatiale prend peu en compte l'activité pastorale, et même en saison sèche, les bouviers doivent porter une attention particulière à la conduite du troupeau afin d'éviter des dégâts sur des vergers d'anacardiens.

D'autre part, les surfaces cultivées en saison des pluies augmentent rapidement d'une année sur l'autre. Bien que les troupeaux n'aient plus besoin de parcourir de longue distance pour pâturer et s'abreuver, les parcours se réduisent au fil des ans et les risques de dégâts sur des cultures augmentent.

Face à ces nouvelles dynamiques, certains éleveurs décident de quitter cette zone pour partir en transhumance de saison sèche comme de saison pluvieuse. Ainsi, sur les 13 éleveurs « sédentaires » interrogés, seul trois d'entre eux ne quittent jamais leur territoire d'attache, tous les autres peuvent alors être considérés comme des semi-transhumants.

## **II- Recomposition des schémas de mobilités pastorale**

### **A- Des éleveurs de moins en moins cantonnés à leur territoire d'attache**

#### **A.1 : Transhumance de saison sèche pratiquée par les éleveurs locaux**

Sur les 13 éleveurs interrogés, seul trois d'entre eux ne sont jamais parti en transhumance de saison sèche au cours de ces 10 dernières années. Tous les autres ont déjà effectué des transhumances régionales mais chaque éleveur suit un schéma de mobilité qui lui est propre. Ainsi la fréquence et la durée de départ varient beaucoup d'un éleveur à l'autre, et les mobilités de chaque éleveur sont façonnées par des facteurs naturels, économiques ou encore sociaux. J'ai rencontré un éleveur qui partait chaque année pendant toute la durée de la saison sèche, d'autres qui décidaient de partir ou de rester selon les années, et d'autres encore qui partaient constamment mais pas toute la durée de la saison.

Les principales causes de départs invoquées sont les mêmes : le manque d'eau et de pâturage.

#### **A.1.1 L'abreuvement**

#### **Des éleveurs privés des barrages en raison de l'agriculture irriguée**

Dans les années 1970, le nord de la Côte d'Ivoire a connu une politique de rééquilibrage économique et de développement axé sur l'agriculture et l'élevage. Le gouvernement a ainsi financé l'installation de 270 retenues d'eau dans cette région, dont certaines à caractère uniquement pastoral, implanté par la Société de Développement de la Production Animale (Leguen, 2004) . «Les barrages réalisés par les différents services de la Sodepra ont une vocation pastorale absolument prioritaire. (...). Cependant d'autres activités secondaires peuvent se développer autour de ces plans d'eau : pisciculture intensive en étang, élevages associés, cultures de décrue, maraîchage. (...). Toute nouvelle activité autour des barrages doit être soumise à l'autorisation préalable de la Sodepra. Les barrages réalisés par la Sodepra restent la propriété inaliénable de la Sodepra, même si la surveillance en est confiée à un Comité

de Gestion. » (Extrait de *Entretien et gestion des barrages pastoraux. Les comités de Gestion*, note technique de la Sodepra, février 1985. In CECCHI, 1998) .

La gestion de ces barrages a été confiée à des comités de gestion mis en place par la SODEPRA, composés principalement de jeunes hommes alors physiquement capables d'entretenir ces aménagements. Cette responsabilité rémunératrice, signe d'ascension sociale, évinçait alors de la gestion des barrages les autorités coutumières, en particulier le chef de terre, garant traditionnel de l'attribution des droits d'usages des ressources naturelles. Ces comités de gestion entraient alors en contradiction avec les systèmes coutumiers. La réappropriation de la gestion des barrages par les autorités traditionnelles s'est accompagnée du développement de l'activité agricole autour des barrages, entraînant un glissement de la fonction pastorale de ces aménagement vers une fonction agricole (A.Coulibaly, 2007). Ainsi dans beaucoup de villages la riziculture et le maraichage qui étaient auparavant uniquement possibles en saison des pluies se sont développés. Aujourd'hui, la SODEPRA n'existe plus et les villages ont l'entière gestion des barrages.

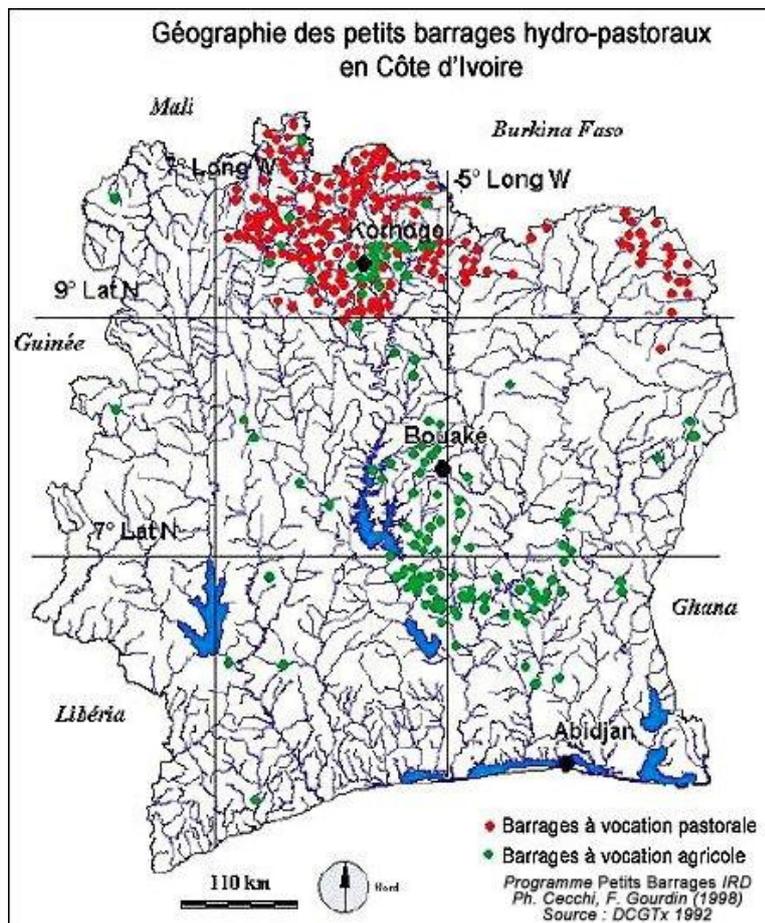


Figure 9 : de nombreux barrages à vocation pastorale situés à l'Est de Ferké

Si les dégâts causés sur les cultures irriguées sont un facteur à prendre en compte dans les difficultés connues par les éleveurs, la situation se complique d'avantage lorsque l'accès au barrage est interdit aux éleveurs à une certaine période de l'année. J'ai pu observer un cas où l'utilisation d'un barrage à caractère pastoral était désormais réservé aux agriculteurs en fin de saison sèche, période où l'abreuvement constitue la difficulté majeure rencontrée par les éleveurs. Il s'agit du barrage de Naniéfongo, sur lequel l'irrigation individuelle s'est développée. Les agriculteurs utilisent des motopompes afin d'irriguer les cultures maraichères, en particulier l'aubergine et le piment, cultures très rentables. L'utilisation abusive et non régulée de ces motos pompes a entraîné un tarissement précoce du barrage auquel les éleveurs non désormais plus le droit d'accéder. Les agriculteurs se sont donc appropriés cette ressource pour le bon développement de leur culture en espérant qu'en excluant les éleveurs, le barrage tiendrait jusqu'au retour des pluies. Les éleveurs du village doivent se rendre au grand barrage agro-pastoral de Kapokaha, situé à 17km.

Cette exclusion des éleveurs est encore une fois à mettre en relation avec le fait que la population pastorale soit minoritaire dans cette zone. Les éleveurs ont alors peu de poids dans les rapports de force relatif à l'utilisation des ressources « naturelles ».



Figure 10 : Culture irriguée grâce à des motopompes en pleine saison sèche, Naniéfongogo, 8/03/19, S.PLOUVIEZ,



Figure 11 : Le tarissement du barrage à caractère pastoral de Naniévogo en saison sèche, 08/03/19

A Lafopokaha, le développement de l'utilisation des motopompes individuelles pour la culture du piment aurait également été en partie responsable du tarissement précoce du barrage. J'ai pu interroger un éleveur âgé, qui m'a confié que c'était la première fois que le barrage, construit par les habitants du village, tarissait si tôt : « *Depuis février, il n'y a plus rien ! c'est la première fois qu'il n'y a plus d'eau du tout* ». Il pointe du doigt une mauvaise gestion du barrage « *le piment rapporte beaucoup d'argent, alors les gestionnaires ne font rien* » (pour prévenir l'assèchement du barrage). Dans ce village, les agri-éleveurs possédant un petit cheptel abreuvent alors leurs bœufs en creusant des puits individuels dans le sol, mais l'abreuvement leur prend alors beaucoup de temps. Les éleveurs ayant un important cheptel sont eux, obligés de s'abreuver dans d'autres barrages de la zone, ou alors de partir plus au Sud, en transhumance de saison sèche.

A Yarabélé, le même discours revenait. Fin mars, un éleveur m'a expliqué que d'ici 10 jours, il n'y aurait plus d'eau dans le barrage : « *ce sera la première fois. Et c'est à cause des motopompes* ».

La gestion des barrages et la place accordée à l'agriculture est très variable d'un village à l'autre. Si à Lafopokaha ou à Naniévogo les agriculteurs semblent avoir un accès privilégié aux barrages, il n'en est pas de même à Lagben, village pourtant habité en très grande majorité par des agriculteurs. Le chef de terre estime qu'il s'agit d'un aménagement destiné à l'élevage, et qu'il n'est pas envisageable de développer des activités agricoles étant donné qu'« *il n'y a même pas toujours assez d'eau pour les bœufs* ». La taille de la retenue d'eau est aussi à prendre en compte dans ces différences d'utilisation.



Figure 12 : Image Satellite du barrage à caractère pastoral de Lagben ( 2011)



Figure 13 : Image Satellite du barrage à caractère pastoral de Naniévogo, entouré par des champs ( 2017)

### Des barrages pastoraux anciens et peu fonctionnels

Les barrages de Lagben, Gbanga et Yarabélé étaient tous taris à la fin du mois d'avril, bien que l'agriculture y soit peu développée. Cela s'explique par le mauvais état des barrages et par la longueur de la saison sèche cette année. Tous les éleveurs de la zone présents en saison sèche, allaient donc abreuver leurs bœufs au barrage agro pastoral de Kapokaha, rénové en décembre et disposant de beaucoup d'eau. Cela a une influence sur les parcours en saison sèche car les éleveurs font pâturer leurs bêtes à proximité du barrage où ils abreuvent leurs troupeaux.



*Figure 14 : Le barrage pastoral de Lagben ne permet plus d'abreuver les bêtes en fin de saison sèche, (15/04), S. PLOUVIEZ*



*Figure 15 : Barrage agro-pastoral de Kapokaha, seul barrage fonctionnel de la zone en fin de saison sèche (avril 2019), S. PLOUVIEZ*

Face à ces tarissements précoces qui sont de plus en plus fréquents, les autorités administratives en charge des ressources animales préconisent une utilisation « raisonnée » des barrages, en particulier des barrages mis en place par l'ancienne SODEPRA. Elles préconisent notamment la diminution de l'utilisation des motopompes en fonction du niveau d'eau présent dans les barrages en saison sèche.

### A.1.2 : Réduction du pâturage de saison sèche

En plus de la contrainte liée au manque d'eau, les éleveurs sont confrontés au manque de pâturage en saison sèche. D'après les éleveurs interrogés le pâturage réduit d'années en années : « *il y a deux ans, ici il y avait assez d'herbe. Là, il n'y a rien* » (un éleveur de Lagben). Avant la rénovation et l'agrandissement du barrage agro-pastoral de Kapokaha, il y avait deux petites retenues d'eau qui étaient entourées de « pâturages permanents ». Les éleveurs m'ont expliqué que c'était autour de ces deux retenues d'eau qu'ils trouvaient les meilleurs pâturages en saison sèche. Aujourd'hui ces pâturages se retrouvent sous l'eau. Ainsi, si la réhabilitation du barrage leur garantit un point d'abreuvement fonctionnel pour toute la durée de la saison sèche, elle a entraîné la disparition d'une grande zone de pâturage.

Comme expliqué dans la partie « **I - Les mobilités locales, stratégie d'adaptation aux variations pluviométriques à grande échelle** », les éleveurs parviennent à nourrir leur cheptel avec des espèces herbacées de faible qualité nutritive et en coupant les feuilles de certains arbres mais les ressources fourragères manquent et peu d'entre eux sont suffisamment riches pour compléter l'alimentation de leurs bœufs avec des tourteaux.

Le développement rapide des vergers d'anacarde produisant la noix de cajou, constitue aussi une contrainte à cette saison car les bœufs sont attirés par le fruit et avalent la noix pouvant ainsi mener à des différends entre éleveurs et agriculteurs.

Soumis à ces contraintes, certains éleveurs quittent leur territoire d'attache et transhumant dans d'autres localités situées plus au Sud à la recherche de meilleurs pâturages et d'eau. Ainsi les transhumances régionales pratiquées par les éleveurs locaux correspondent aux mêmes logiques que les grandes transhumances pratiquées par les éleveurs des pays sahéliens comme le Mali ou le Burkina.

Sur les 13 éleveurs interrogés, 5 d'entre eux sont descendu vers Niakaramandougou et Tafiéré ces 10 dernières années, zone très prisée par les éleveurs ivoiriens, comme étrangers, pour ses pâturages abondants, notamment situés dans les forêts classées de Niakara. Ils sont tous passés par Kong lors de leur descente qui n'est donc pas rectiligne mais s'organise en fonction des ressources rencontrées. Un éleveur envoie systématiquement ses bœufs passer la saison sèche à Kong, car son fils vit là-bas et que la zone est « *propice à l'élevage* », mais il souligne que si son fils ne vivait pas à Kong, il ne partirait pas en transhumance de saison sèche. Un autre éleveur se rend parfois à Tendela, dans un bas fond qui est un affluent du fleuve Comoé

et qui dispose de plus de pâturage que son territoire d'attache. Les autres éleveurs avaient l'habitude de se rendre quelque mois dans les forêts classées situées à l'Est de leurs villages pour la qualité des pâturages, mais l'absence de barrage dans les forêts constituent une forte contrainte. L'éleveur possédant un troupeau de trente têtes et les deux agro-éleveurs possédant entre 30 et 50 têtes ne partent jamais en transhumance de saison sèche. Ils justifient ce choix par le fait que le faible nombre de bœufs qu'ils possèdent leur permet de trouver suffisamment de ressources dans leurs territoires d'attache, par l'absence de confiance dans leurs bouviers chargé de la conduite des troupeaux, mais aussi pour des raisons financières. Il ne serait pas rentable pour eux de partir en transhumance avec un cheptel si restreint. Enfin, j'ai rencontré un éleveur dont les bœufs passaient l'intégralité de la saison pluvieuse et de la saison sèche dans un campement situé en forêt classée dans lequel habite son fils. Habituellement, il revient en saison sèche à Lagben car il n'y a pas de barrage en forêt classée. Mais cette année, comme le point d'eau dans lequel il avait l'habitude d'abreuver ses bœufs est tari (barrage de Lagben) il a décidé de ne pas faire revenir ses bœufs.

Ainsi, ces dix dernières années, la majorité des éleveurs rencontrés sont partis en transhumance de saison sèche, à la recherche de ressources pastorales plus abondantes ailleurs.

## **A.2 : Transhumance de saison pluvieuse en réponse à la réduction des parcours locaux en raison de l'augmentation des surfaces cultivées**

### **A.2.1 : Saturation de l'espace et réduction des parcours pastoraux.**

La cohabitation des activités agricoles et pastorale dans le Nord de la Côte d'Ivoire sont depuis longtemps la cause de nombreux conflits. Particulièrement en saison pluvieuse lorsque les champs occupent la majeure partie de l'espace, entraînant ainsi une réduction drastique des espaces de parcours pastoraux. Un certain nombre de travaux, en particulier ceux de Thomas Basset et de Philippe Bernadet, montrent que les conflits entre éleveurs et agriculteurs dans le Nord de la Côte d'Ivoire ne sont pas nouveaux. En effet, depuis l'introduction de l'élevage dans le Nord de la Côte d'Ivoire dans les années 1970, les conflits entre éleveurs et agriculteurs concernant la sécurité des cultures ont été récurrents. Cependant, les autorités administratives (les sous-préfets) et coutumières (comité de gestion des conflits ou chef de village) en charge de la gestion des dégâts et/ou des conflits s'accordent à dire que les dégâts sur les cultures causés par le passage des bœufs sont de plus en plus fréquents. Cela s'explique par l'augmentation démographique qui induit d'une part une augmentation des surfaces cultivées, et d'autre part une augmentation du nombre de cheptels bovins dans le Nord de la Côte d'Ivoire.

En plus des productions vivrières de riz, de maïs et de mil, les cultures commerciales que sont la mangue, l'anacarde, le coton et les productions maraichères se développent d'années en années, saturant toujours plus l'espace. Désormais, en saison pluvieuse les éleveurs estiment qu' « *il n'y a que des champs* ». Ils n'ont alors pas d'autres choix que de se faufiler entre ces derniers pour faire pâturer leurs troupeaux. Comme expliqué dans la Partie **I,B**, si la quantité et la qualité de la ressource fourragère ne constitue pas un problème en cette saison, le risque de dégâts sur les cultures est très élevé et fait partie du quotidien des éleveurs, comme des agriculteurs.

Cette situation n'est pas propre à la Côte d'Ivoire mais s'inscrit dans une dynamique générale de saturation de l'espace dans les savanes d'Afrique de l'Ouest. Cependant, dans certaines régions, les éleveurs peuvent trouver des lieux refuges où les animaux peuvent se nourrir sans causer de dégâts. Il s'agit de tous les lieux non mis en culture, bien souvent les zones de collines. Or, dans la zone à l'Est de Ferkéssédougou ce type de relief n'existe pas. Ainsi, les éleveurs ne disposent d'aucune zone libre de champs et leur zone de parcours se réduit à des fragments d'espace entourés de champs. Sur la figure 16 représentant le mode d'occupation du sol en 2013, on peut ainsi noter que l'espace de ma zone d'étude est largement

occupé par des champs et que les zones de brousses restantes sont enchevêtrées dans des zones de cultures. Ainsi l'espace pastoral n'est absolument pas continu, et les troupeaux pâturent dans des espaces qui ne sont pas reliés entre eux, mais séparés par des champs, aboutissant à une complexification de leurs déplacements quotidiens.

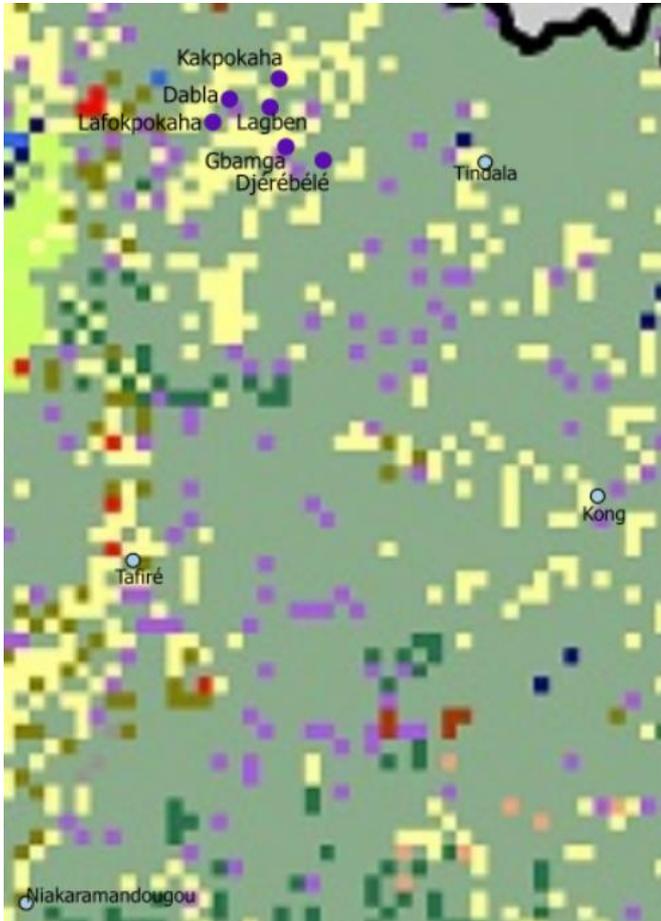


Figure 16 : Mode d'occupation du Sol de la zone d'étude en 2000 (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World)

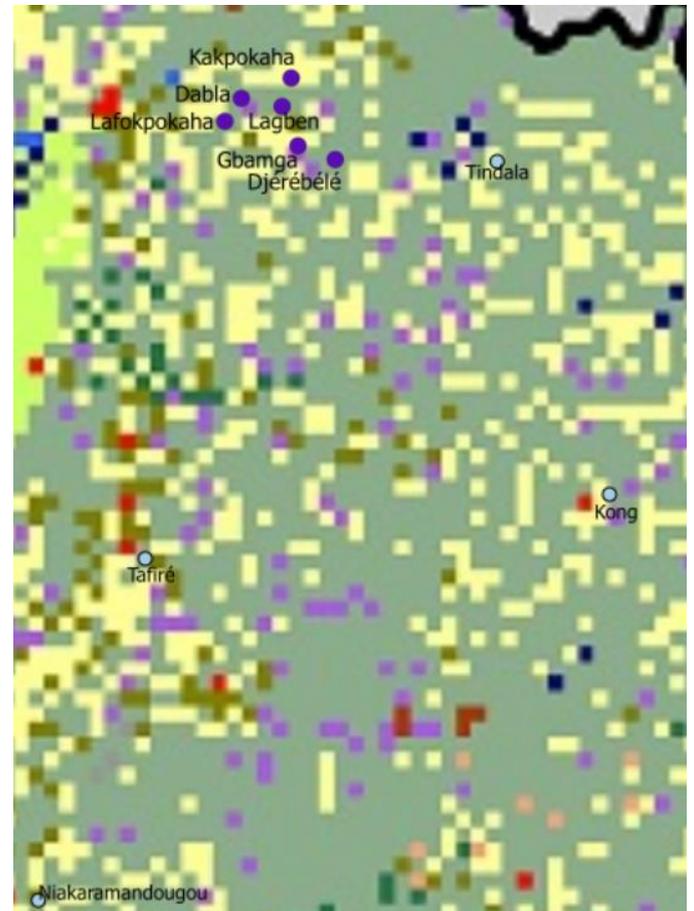


Figure 17 : Mode d'occupation du sol de la zone d'étude en 2013 (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World)

#### Occupation des Terres / Land Cover

- Forêt / Forest
- Forêt dégradée / Degraded forest
- Forêt galerie & formation ripicole / Gallery forest & riparian forest
- Forêt claire / Woodland
- Forêt marécageuse / Swamp forest
- Mangrove
- Savane / Savanna
- Savane herbacée / Herbaceous savanna
- Bowé
- Fourré / Thicket
- Zone de culture / Agriculture
- Cultures irriguées / Irrigated agriculture
- Cultures des bas-fonds et de décrue / Agriculture in shallows and recession
- Plantation
- Habitation / Settlements
- Soils dénudés / Bare soil
- Terrains rocheux / Rocky land
- Surfaces sableuses / Sandy area
- Carrière / Open mine
- Plans d'eau / Water bodies
- Prairie marécageuse - vallée inondable / Wetland - floodplain

#### Recul des zones de brousse

L'analyse de ces cartes des modes d'occupation du sol datant respectivement de 2000 et 2013 laisse apparaître une augmentation des surfaces cultivées au détriment des zones de savanes. Les zones de culture, et de plantation dans une moindre mesure, se sont grandement développées.

On peut considérer que cette savane correspond aux principaux espaces de parcours pastoraux pratiqués par les éleveurs, uniques zones libres de champs.

On note cependant un maintien des zones forestières sur toute la zone d'étude, ce qui corrobore les choix d'itinéraire de la majorité des éleveurs interrogés qui, lorsqu'ils quittent leurs territoires d'attache, orientent leur transhumance vers les forêts, aussi bien en saison sèche qu'en saison pluvieuse.

Aussi, les communes de Niakara, de Kong et de Tindala vers lesquels transhument les éleveurs locaux interrogés, semblent moins saturées par l'activité agricole que les villages dont ils sont originaires.

### A.2.2 : Dégâts causés sur les cultures, dédommagements et risque de conflits

Dans ma zone d'étude les dégâts causés sur des cultures sont très fréquents mais n'ont jamais débouché sur de réels conflits. C'est-à-dire que les agriculteurs et les éleveurs parviennent toujours à s'entendre, parfois avec l'aide d'une personne extérieure. Cet arrangement sous-entend en fait un dédommagement de la part de l'éleveur mis en cause. En fonction de la gravité des dégâts sur les cultures, l'agriculteur demande un certain montant en guise de compensation, et l'éleveur peut soit accepter de payer le montant demandé soit négocier.

Si les dégâts sont fréquents en saison sèche sur les vergers d'anacarde, la saison pluvieuse est la période durant laquelle le plus de dégâts sont enregistrés. Les éleveurs interrogés déclarent causer 1 à 5 dégâts par an. Ils sont causés lorsqu'un ou plusieurs bœufs échappent à la surveillance des bouviers, qui sont très souvent les enfants de l'éleveur, et pénètrent dans un champ. La grande majorité des dégâts causés concernent les cultures de coton et de maïs, et les montants demandés en dédommagements varient selon l'ampleur des dégâts et selon chaque agriculteur. En effet, les pertes estimées sont assez aléatoires.

Un certain nombre de dégâts se règle en bordure de champ, avec la seule présence de l'agriculteur et de l'éleveur concerné, ce qui signifie que les deux individus sont parvenus à s'entendre. Mais de nombreux autres cas qu'on m'a rapporté ont été réglés chez le chef de village, où avec le comité de gestion des conflits lorsque celui-ci existe (uniquement à Kapokaha). En effet, lorsque l'éleveur n'est pas d'accord avec le montant demandé par l'agriculteur, les deux individus s'en vont négocier chez un tier. Les montants sont la plupart du temps réduits de moitié après un passage chez les autorités en charge de la gestion des conflits, mais restent importants. Les éleveurs que j'ai rencontrés et qui ont dû payer des frais de dédommagements me rapportaient des montants compris entre 50 000 cfa et 150 000 cfa (d'après la Banque Mondial, le revenu national brut par habitant s'élevait à 75 000 cfa par mois en 2016). Dans le cas où un agriculteur et un éleveur ne parviennent pas à s'entendre même avec la médiation des autorités coutumières, ils peuvent alors porter l'affaire à la sous-préfecture. Ça n'est jamais arrivé dans ma zone d'étude, car même si un éleveur n'est pas d'accord avec le montant demandé, il ne souhaite pas prendre le risque de porter l'affaire aux autorités administratives car les montants demandés en dédommagements sont extrêmement élevés, notamment en raison du paiement des techniciens en charge de constater les dégâts, et des montants prélevés par la préfecture.

A titre d'exemple, les deux résolutions de conflits chez le sous-préfet auxquelles j'ai assisté ont débouché sur des demandes de dédommagement s'élevant respectivement à 480 000 cfa et 230 000 fcfa pour des dégâts causés dans d'autres villages que ceux dans lesquels j'ai travaillé.

Les agriculteurs, les éleveurs et les autorités coutumières interrogées dans ma zone d'étude considèrent tous que la cohabitation – non pas entre activités agricoles et pastorales - mais entre agriculteurs et éleveurs se déroule bien puisque malgré les montants importants que doivent payer les éleveurs aux agriculteurs en cas de dégâts, aucun conflit violent n'est à déplorer. Ce constat ne vaut pas pour toute la Côte d'Ivoire. Les conflits entre agriculteurs et éleveurs sont récurrents et peuvent s'avérer d'une extrême violence, menant souvent à la mise à mort de bœufs, et dans le pire des cas à des pertes humaines. Les derniers événements en date remontent au mois de mars 2016, lorsque 33 personnes ont trouvé la mort dans des affrontements entre agriculteurs et éleveurs dans la commune de Bouna, située à l'extrême Nord-Est du pays.

Finalement, ce n'est pas tant la réduction des espaces de parcours qui pousse les éleveurs à quitter leur territoire d'attache en saison pluvieuse, puisqu'ils s'accordent tous à dire que ni l'eau ni la ressource fourragère ne constitue un problème à cette saison, mais bien les risques de causer des dégâts sur des cultures. Ainsi, un peu plus de la moitié des éleveurs interrogés à l'Est de Ferkéssédougou sont partis en transhumance de saison pluvieuse ces dix dernières années, soit dans la forêt classée de Warigué, soit dans les environs de Tafiéré et Niakara, particulièrement dans les zones forestières. Si la durée de la transhumance dépend des éleveurs et des années, les mois de juin, de juillet et d'aout constituent la période à laquelle le plus d'éleveurs ivoiriens quittent leur territoire d'attache pour se réfugier en grande majorité dans les forêts, fuyant ainsi les champs.

Les deux agro-éleveurs et l'éleveur qui ne possèdent pas plus de 30 têtes ainsi que l'éleveur qui envoie ses bœufs à Kong en saison sèche, ne partent jamais en saison pluvieuse. Les premiers car ils estiment que leur cheptel est suffisamment restreint pour pouvoir éviter les dégâts et que partir ne serait pas rentable. Le dernier justifie ce choix par le fait que lorsque ces bœufs sont à Kong avec son fils, il doit effectuer de nombreux déplacements afin de vérifier l'état de son troupeau : *« je peux me débrouiller ici en saison pluvieuse, et puis il faut bien que la famille soit réunie »*. Cet éleveur possède pourtant un cheptel d'environ 150 têtes, ce qui est plus élevé que la plupart des troupeaux partant en saison des pluies.

Finalement, l'étude des mobilités régionales des éleveurs vivant dans la zone située à l'Est de Ferké laisse apparaître des logiques propres à chaque éleveur. Les mobilités se structurent ainsi selon les opportunités d'accès aux ressources pastorales et par les obstacles que constituent les champs, mais aussi par d'autres facteurs tels que la taille du cheptel, la présence d'un membre de la famille de l'éleveur dans une zone plus propice à l'élevage, ou encore le fait de disposer « *d'un bon berger qui maîtrise bien les champs en saison des pluies* » (un éleveur de Gbamga).

Mais on peut retenir que les transhumances de saison sèche et de saison pluvieuse se sont développées ces dix dernières années en raison du manque de ressources pastorales et de l'augmentation des surfaces cultivées qui rend la conduite des troupeaux risquée. Ainsi, les mobilités des éleveurs sédentaires qui ne quittaient jamais leur territoire d'attache il y a quelques années, sont en pleine recomposition. Bien que j'ai axé mon travail de recherche dans les villages situés à l'Est de Ferké, les entretiens menés avec les autorités coutumières et les habitants des villages m'ont appris que les éleveurs originaires d'autres départements du Nord de la Côte d'Ivoire étaient chaque année plus nombreux à traverser ma zone d'étude afin de rejoindre la forêt classée de Warigué en saison pluvieuse.

Ainsi, si les transhumances régionales étaient un fait principalement attribué aux éleveurs étrangers originaires des pays sahéliens, les dynamiques actuelles indiquent que les éleveurs vivant en Côte d'Ivoire sont plus nombreux qu'avant à se déplacer, et allongent leurs parcours vers le Sud où la pluviométrie est plus élevée et les ressources plus abondantes en saison sèche, et vers les forêts classées en saison pluvieuse.

### **A.3 : Mobilité des grands transhumants : des trajets opportunistes**

Bien que les itinéraires empruntés par les transhumants restent similaires dans leurs orientations, les entretiens réalisés avec onze transhumants pratiquant des mobilités régionales mettent en évidence une adaptation constante de leur mobilité en fonctions des opportunités et des contraintes rencontrées. Les ressources fourragères, déterminées par les pluies, connaissent une variabilité croissante dans l'espace et dans le temps.

Les quatre éleveurs originaires du Burkina que j'ai rencontré dans le village de Krouta (Tchologo) ont commencé à pratiquer la transhumance vers la Côte d'Ivoire il y a 7 ans pour le

plus ancien transhumant et il y a 4 ans pour le plus récent. Auparavant, ils effectuaient des déplacements sur de plus courtes distances à l'intérieur de leur pays. Mais le manque de barrage et la réduction des espaces de parcours qui s'est accentuée en raison du développement de la culture d'anacardes, les ont poussé à allonger leurs parcours vers le sud .

Ils sont originaires de localités différentes, et excepté un arrêt de quelques jours à Mangodara (Burkina Faso) qui dispose d'un barrage, leur stratégie est de rejoindre rapidement la Côte d'Ivoire (leur trajet dure 5 à 15 jours maximum) afin de profiter des ressources à Krouta , où ils restent de janvier à juin, en attendant le retour des pluies dans leur pays. Cette localité qui connaît depuis une dizaine d'années un afflux massif de transhumants Burkinabés, dispose de vastes zones de pâturages et le chef de terre est favorable à leur présence, ce qui est de plus en plus rare dans ces régions agricoles où même les zones de brousses sont appropriées par des agriculteurs souvent hostiles à la présence d'éleveur par crainte de potentiels dégâts.

La zone ne dispose d'aucun barrage, ce qui explique en partie le faible nombre de surfaces cultivées en saison sèche comparé à d'autres villages de Côte d'Ivoire. Les transhumants doivent creuser de nombreux puits pour abreuver leurs troupeaux. Une fois arrivée dans la zone de Krouta, ils ne sont pas statiques pour autant mais se déplacent quotidiennement à la recherche de pâturages dans un rayon de 10 km.

Les deux transhumants rencontrés à Nanyéfongo sont des éleveurs commerçants originaires du Mali. Comme les Burkinabés, ils progressent rapidement vers la région du Humbol en Côte d'Ivoire en raison du manque de ressources fourragères sur le trajet et ne marquent aucun arrêt de plus d'un jour.

Ils structurent leurs trajets par les points d'eaux en longeant les fleuves au Mali. En Côte d'Ivoire, tous les villages par lesquels ils passent disposent de barrages. Leur objectif est de rejoindre Niakara (Humbol) où ils restent deux à quatre mois depuis 7 ans afin d'engraisser leurs bêtes, puis ils continuent leur descente vers les marchés finaux de Bouaké ou d'Abidjan. L'itinéraire est alors adapté à la stratégie commerciale.

Niakara dispose de pâturages abondants, de forêts, de nombreux cours d'eau et de barrages agro-pastoraux mis en place à l'époque de la SODEPRA. Mais cette année, en raison de conflits avec les villageois, ils ne pourront pas s'établir à Niakara, étape majeure de leur transhumance et devront trouver d'autres localités disposant de ressources suffisamment abondantes et disposées à les accueillir. C'est pourquoi lorsque nous les avons rencontrés, les transhumants étaient à Nanyéfongo, situé à une dizaine de kilomètre de Sépénédyokha. Ils s'y sont arrêté une semaine afin de profiter des pâturages et du barrage (dont l'accès n'était pas

encore interdit aux éleveurs), et le temps de trouver une autre alternative à Niakara. Leur tuteur est parvenu à négocier une zone de pâturage où ils pourraient s'établir pour engraisser les animaux à Tafiéré, mais la localité ne disposant pas de barrage, ils doivent attendre le retour des pluies avant de rejoindre cette zone. De même, ils avaient l'habitude de passer par le village d'Aboutogo pour abreuver les troupeaux mais cette année ils n'ont pas pu accéder au barrage et ont réorienté leur trajet en direction de Moura, pour la première fois.

Sépénédyokaha a été très prisé des transhumants en 2018 en raison de pluies précoces et donc de ressources pastorales plus abondantes que dans la plupart des autres localités. Nous y avons rencontré un transhumant, originaire de la même région que les transhumants rencontrés à Nanyéfongo et ayant la même stratégie commerciale (engraissement des bœufs à Niakara et vente sur les marchés finaux). S'il passait par Sépénédyoha depuis 7 ans, la première fois qu'il s'y est arrêté pour une longue durée (1 mois) était en 2018. Cette année il a décidé d'y revenir en espérant que les ressources pastorales soient aussi optimales que l'année dernière, mais la pluie s'est fait attendre. L'offre fourragère est très insuffisante et le barrage étant tari, l'abreuvement des bêtes est réservé aux éleveurs sédentaires. Arrivé un mois avant notre rencontre, il y attendait encore la pluie.

De même, la zone située entre Ferkéssédougou et la forêt classée de Warigué est très prisée des transhumants Maliens mais surtout Burkinabés. Les autorités coutumières des villages de Lagben et Kapokaha m'ont expliqué que chaque année, les transhumants sont de plus en plus nombreux à venir s'établir pour une durée variant de 1 mois à 4 mois. Cependant en 2019 l'arrivée des pluies a tardé comparé aux autres années et un seul barrage n'était pas tari. Les transhumants burkinabés, qui disposent d'un solide réseau pour le recueil d'informations ont alors été très peu présents dans cette zone cette année, et auraient réorienté leur parcours plus au Nord, notamment à Kamélékor (Village située en Forêt classée, dans le département de Ouangolodougou). En effet, le développement de la téléphonie mobile permet aux éleveurs d'être en contact permanent et de pouvoir s'informer sur l'état des ressources pastorales dans différentes zones. Cette mise en réseau des transhumants est un réel atout dans l'adaptation de leurs trajets selon les variations des ressources mais aussi selon les autres contraintes rencontrées.

J'ai pu rencontrer trois transhumants burkinabés à Kapokaha. Ils sont venus en raison du barrage et expliquent que s'il est vrai que les ressources fourragères sont plus abondantes à Kamélékor (campement situé en forêt classée), des déguerpissements orchestrés par des agents de la SODEFOR (services étatiques des forêts classées) sont en cours et que les villageois

comme les transhumants doivent partir. Ainsi ils ont décidé de rester à Kapokaha malgré le peu de ressources fourragère présentes pour le moment et espèrent que les pâturages abonderont avec l'arrivée des pluies. Si celles-ci se font trop attendre, ils descendront plus au Sud, vers la localité de Kong.

Ainsi, bien que les trajectoires empruntées par les transhumants soient souvent transmises de générations en générations, les mobilités ne sont pas figées mais évoluent perpétuellement au gré des circonstances naturelles et sociales. Denis Retaillé parle d'« espace mobile » pour désigner les pratiques des nomades fondées sur « la mobilité des repères plus que sur leurs ancrages ». Si les repères (ressources pastorales) qui structurent les parcours des transhumants ne sont pas figés dans l'espace et dans le temps, un système d'élevages mobile performant doit pouvoir garantir le déplacement des troupeaux.

Ces informations sur les évolutions et la structuration des itinéraires des transhumants interrogés, démontrent en effet que dans un contexte géographique où l'incertitude pluviométrique est grande, la mobilité pastorale est la réponse la plus adaptée aux variations des ressources pastorales. Dans un monde utopique, les transhumants parcourraient alors un espace fluide (Retaillé, 1997), qui leur permettrait de circuler sans contraintes en fonctions des variations de l'offre fourragère. Les logiques de mobilité des transhumants nécessitent donc une certaine fluidité de l'espace (Gonin, 2016), garante d'une adaptation des déplacements. Comment adapter les espaces de parcours pour maximiser l'accès aux ressources dans un espace qui serait obstrué ?

## **B- Des mobilités régionales contraintes**

Les entretiens réalisés auprès des éleveurs ivoiriens vivant dans les villages situés à l'Est de Ferkéssédougou et les entretiens réalisés auprès des transhumants originaires du Mali et du Burkina Faso mettent en exergue une multitude de facteurs qui compliquent leurs transhumances régionales.

### **B.1 Les forêts classées, zones refuges risquées**

Nous avons vu dans la partie **I,A**, que beaucoup d'éleveurs ivoiriens choisissaient de se rendre dans les zones forestières, non seulement en saison sèche mais particulièrement en saison pluvieuse. Ces forêts apparaissent comme des lieux de replis, où les ressources pastorales sont abondantes et où les risques de dégâts sur les cultures sont minimales en comparaison à leurs terroirs d'attache. L'utilisation des aires protégées comme espace de transhumance pour l'élevage extensif est un phénomène étendu en Afrique de l'Ouest et documenté. Un certain nombre de travaux mettent en avant l'expansion du pastoralisme au sein de zones protégées et soulignent que si l'occupation de ces espaces a longtemps été un phénomène extraordinaire - dans le sens où les éleveurs s'y rendaient de façon ponctuelle, par exemple pour faire face à une sécheresse- les dynamiques récentes tendent à une fréquentation ordinaire de ces espaces, alors pleinement intégrés dans les parcours de transhumance (J. Boutrais, , 2008 et S. Kiéma 2009).

Si les sites protégés ne sont normalement pas supposés accueillir d'activités humaines, qu'elles soient agricoles ou pastorales, dans les faits l'exploitation des sites protégés a paradoxalement été et est encore souvent tolérée.

#### **B.1.1 : La Forêt Classée de Warigué ou la Zone de Biodiversité de Warigué : Les différentes territorialisations du site de Warigué...**

Le site de Warigué situé à l'Est de Ferkéssédougou, très prisé par les éleveurs, est au cœur de conflits territoriaux entre deux structures. L'une étatique, la Société Des Eaux et Forêts (SODEFOR), l'autre associative, l'Association de Gestion des Ressources Naturelles et de la Faune (AGEREF). Il me semble important de revenir sur l'histoire des différentes territorialisations de ce site, car la légitimité de ces dernières est aujourd'hui ambiguë, et alimente grandement l'insécurité des éleveurs. Je m'appuierai pour cela sur l'article *Les nouvelles orientations de la gestion du patrimoine naturel en Côte d'Ivoire* (J.Ibo en 2005), sur

des rapports d'activités de l'AGEREF, et sur des entretiens réalisés auprès d'agents de la SODEFOR et d'un ancien membre de l'AGEREF.

A partir de 1926 la SODEFOR est en charge de la gestion du service forestier de la Côte d'Ivoire dans une logique très centralisatrice. Dans la seconde moitié du XXème siècle, plus de 200 forêts sont classées, dont la forêt de Warigué en 1954. La délimitation de cette forêt classée a été faite en accord avec les autorités coutumières des villages impactés, qui ont soit cédé une partie de leurs terres au domaine forestier de l'Etat, soit demandé la création d'enclaves, permettant à leur village de se maintenir au sein de cet espace désormais protégé.

A partir des années 1990, sous la pression des instances environnementales internationales, l'Etat ivoirien abandonne progressivement sa gestion centralisatrice et sanctuarisante, et délaisse peu à peu la gestion de certaines forêts. Ainsi, il cède la gestion de plusieurs parcs nationaux à des organisations non gouvernementales étrangères et délimite deux Zones de Biodiversité en 1996. Une de ces deux zones de biodiversité a été créé à l'emplacement de la Forêt Classée de Warigué. Ces zones de biodiversités financées en grande partie par l'Union Européenne et le Fond Environnemental Mondial, ont été créées dans le cadre de la mise en place d'un projet intitulé « Gestion Participative des Ressources Naturelles et de la Faune » (GEPRENAF), dont l'objectif était d'expérimenter la gestion communautaire des ressources dans une optique de développement local et de préservation des écosystèmes. Elles sont scindées en deux parties : une zone agropastorale qui doit concentrer les activités humaines dans une optique de respect de l'environnement et de durabilité, et une zone de biodiversité destinée à la préservation et au développement des espèces animales et végétales, notamment dans le but d'y développer de l'écotourisme. La zone comprend 28 villages dont les villages de Gbamga et Djérébélé, dans lesquels j'ai travaillé.

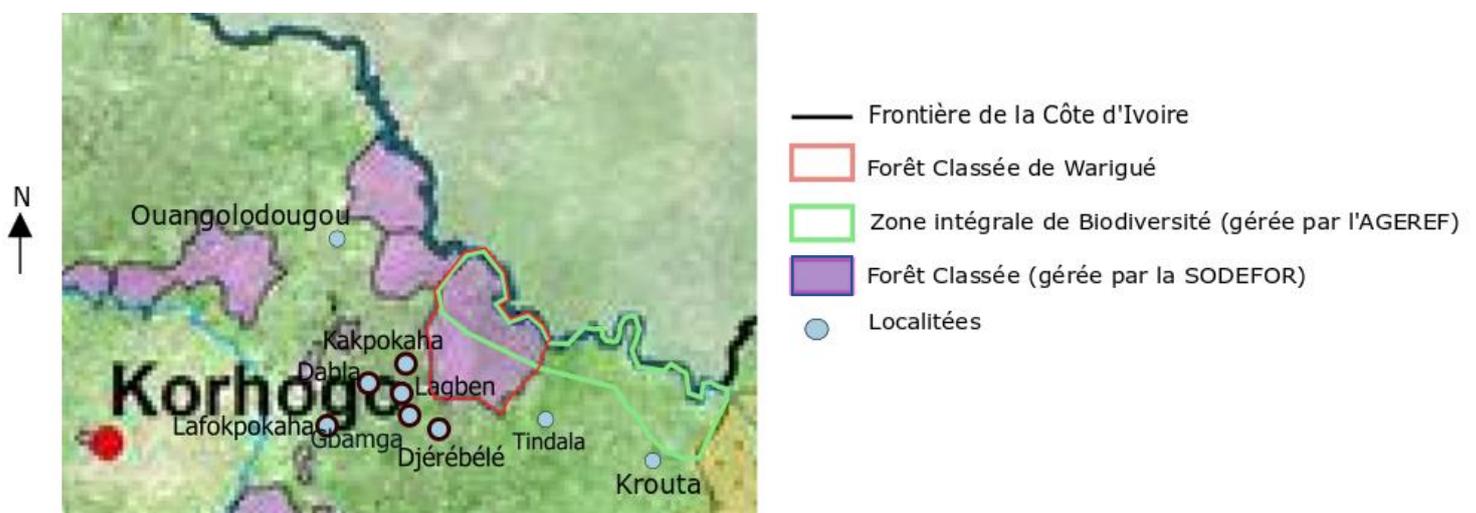


Figure 18 : superposition d'aires protégées

La gestion de ces zones de biodiversité et par conséquent de la forêt de Warigué ne relève alors plus de la SODEFOR mais est confié à un bureau d'étude en charge de sensibiliser et de former les populations locales concernées à la gestion de la zone. Les populations se sont organisées à l'échelle de chaque village en « Associations Villageoises de Développement », puis à l'échelle de chaque sous-préfecture en « Associations Inter villageoises » et enfin à l'échelle l'ensemble de tous les villages concernés en « Association de Gestion des Ressources Naturelles et de la Faune », l'AGEREF, en 1999.

Un glissement s'est ensuite opéré entre le projet GEPRENAF et la structure AGEREF. En effet, un rapport rédigé en 1999 par cette association stipule que c'est désormais « elle (l'AGEREF), qui gère la Zone de Biodiversité afin de soutenir le développement local de l'ensemble des villages du projet » et que « le projet GEPRENAF a eu le mérite d'initier les populations à une nouvelle approche de gestion communautaire des ressources naturelles et de la faune et qu' il a pu mettre en place un mécanisme de pérennisation des acquis qui est l'AGEREF responsabilisée, qui s'est approprié ces acquis ». Ce même rapport précise qu'« il est bon de noter que le processus de législation de l'AGEREF n'est pas allé à son terme en raison de la crise militaro-politique de 2002 qui a mis fin aux activités du projet (..) en 2004 la banque mondiale a cessé tout financement du projet (...) l'AGEREF était livrée a elle-même sans moyens financiers ni technique . Néanmoins avec l'appui financier de certains leaders et responsables politiques (...) elle a pu maintenir certaines activités et même la surveillance de la ZBD (patrouille mixte ) a timidement recommencé ».

Il est difficile de connaître aujourd'hui précisément le statut du site de Warigué : s'agit-il d'une forêt classée ou d'une Zone de Biodiversité ? Les entretiens réalisés auprès de trois agents de la SODEFOR rendent compte de l'ambiguïté du statut de ce site. Le bureau de la SODEFOR du département de Ferkéssédougou a été créé en 2009, et les agents rencontrés estiment que le site de Warigué est une forêt classée et dépend donc des compétences de la SODEFOR. Ils ne reconnaissent d'ailleurs pas la partition du site en deux parties, l'une où les activités humaines sont autorisées (correspondant à la zone agro-pastoral) et l'autre où elles sont interdites (zone de biodiversité intégrale), pour eux il n'y a qu'un seul régime foncier qui régit cette espace : celui des forêts classées. Mais sur le terrain, les agents étatiques de la SODEFOR sont confrontés à l'AGEREF, qui a seulement un statut d'association, mais qui dispose de moyens techniques et financiers, et de l'appui de hauts responsables politiques qui ont des intérêts financiers dans le parc. Bien que je n'aie pas pu vérifier ces informations par moi-même

en raison de la délicatesse du sujet, des sources concordantes m'ont expliqué que cette association qui s'est érigée comme défenseuse de la biodiversité, superviserait des activités illégales en lien avec le braconnage avec le soutien de certains hommes politiques ivoiriens. Elle prélèverait aussi des taxes sur des éleveurs et des orpailleurs dans une zone où ces activités sont interdites. Ces informations sont bien entendu à prendre avec beaucoup de précaution mais elles peuvent apporter des éléments de compréhension dans les rapports de forces qui régissent les délicates relations entre l'AGEREF et la SODEFOR.

Les agents de la SODEFOR que j'ai pu rencontrer n'ont ni infirmé ni confirmé ces informations et sont restés très vague sur ce sujet. Quand j'ai demandé à un sergent de la SODEFOR son avis sur la question des activités illégales de l'AGEREF et sur ses prétendus liens avec des acteurs politiques, il m'a simplement répondu : « *On est en Afrique, on est apolitiques* ». Un autre agent m'a aussi laissé entendre que lorsque le président actuel de la République de Côte d'Ivoire, Monsieur Alassane Ouattara quittera son poste, « l'AGEREF disparaîtra ». Implicitement, ces agents de la SODEFOR reconnaissent que l'AGEREF se maintient grâce au soutien d'hommes proches du gouvernement de Mr. Ouattara. On peut estimer que la crise politique qu'a connu la Côte d'Ivoire de 2002 à 2011 a participé à cette prise de pouvoir de l'AGEREF au sein du site de Warigué, puisque l'administration (et donc les services forestiers étatiques) n'étaient plus en mesure de contrôler le nord du pays, alors assiégé.

Il faut retenir de ces entretiens que la SODEFOR est impuissante face à l'AGEREF et que ces deux organisations tentent tant bien que mal de coexister sur le site de Warigué.

### B.1.2 : Les conséquences sur les mobilités pastorales de la superposition de différents pouvoirs sur le site de Warigué

La superposition de ces différents pouvoirs sur le site de Warigué alimente l'insécurité des éleveurs.

#### Représentation schématique des différentes territorialisations du Site de Warigué

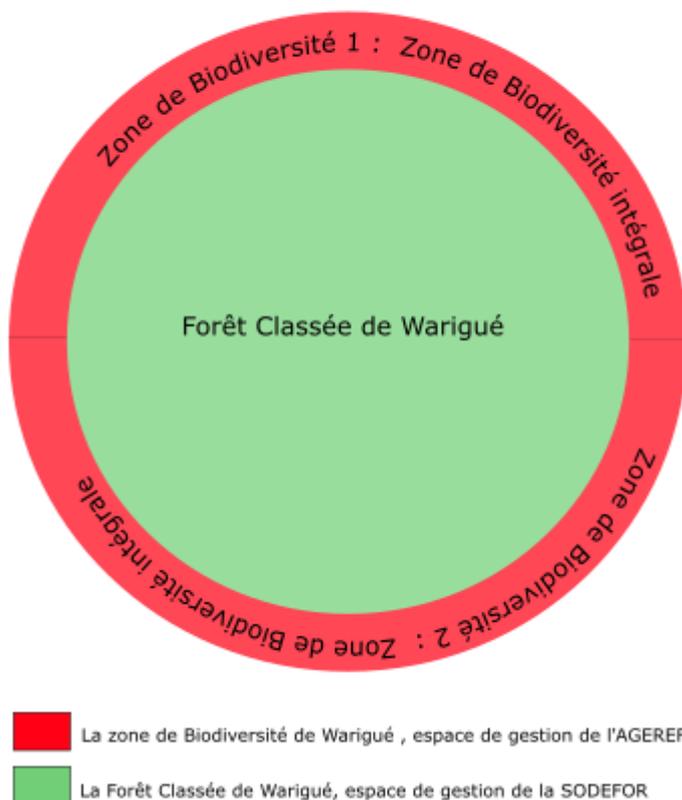


Figure 19 : les différentes territorialisations du site de Warigué

A partir des années 2010, l'Organisation Professionnelle des Eleveurs de Ferkéssédougou a débuté des négociations avec la SODEFOR dans le but de permettre aux éleveurs de rejoindre la forêt classée de Warigué. Ces dernières ont abouti à la création de laissez-passer payant (15 000 cfa par troupeau de 50 têtes par mois) permettant aux éleveurs de pâturer dans la forêt. Avant la mise en place de ces laissez-passer, les éleveurs qui pénétraient dans la forêt étaient dans l'illégalité et s'exposaient théoriquement à des amendes allant de 250 000 cfa à 5 000 000 cfa (selon le Code Forestier de la Côte d'Ivoire). Ces laissez-passer ont donc été très

appréciés par les éleveurs, particulièrement les éleveurs vivant en côte d'Ivoire et rejoignant la forêt en saison pluvieuse.

Cependant, l'AGEREF estime que les éleveurs n'ont pas le droit d'entrer dans la Zone de Biodiversité. Ils ne reconnaissent pas les autorisations délivrées par la SODEFOR et mènent une véritable traque aux éleveurs. Ces exactions leur permettent de s'enrichir, de par les amendes extrêmement élevées imposées aux éleveurs et de par leur emprisonnement (dans une prison privée située à Bouna). Pour être libérés, les éleveurs doivent s'acquitter de la somme de 500 000 cfa.

Si dans la partie I.A.1 et I.A.2 nous avons vu que les éleveurs locaux étaient nombreux à transhumer dans la forêt de Warigué, ces derniers sont désormais de plus en plus réticents à s'y rendre. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai pu rencontrer tant d'éleveurs en saison sèche dans les villages situés à l'Est de Ferké. Un certain nombre d'entre eux avaient l'habitude de se rendre dans la forêt classée à cette période mais ont arrêté de le faire car ils ne s'y sentent pas en sécurité et préfèrent se débrouiller dans leurs terroirs d'attache, malgré le manque de ressource : « *avant, j'allais beaucoup en forêt classée en saison sèche, mais l'année dernière j'ai entendu trop de choses (concernant les exactions perpétrées par les membres de l'AGEREF) alors cette année je n'y suis allé qu'un mois* » (un éleveur de Kapokaha). Ce choix est partagé par d'autres éleveurs : « *En 2018 j'étais en forêt classée à cette date (mois de mars) mais il y a trop de stress alors là je reste ici* » (un éleveur de Gbamga), « *J'avais l'habitude d'allée en forêt classée mais avec les exactions, je préfère me débrouiller ici.* » (un éleveur de Yarabélé).

En saison pluvieuse, la majorité d'entre eux continue de s'y rendre car la réduction des espaces de parcours de saison pluvieuse rend trop difficile l'activité pastorale dans leurs villages. Mais certains éleveurs hésitent à s'y rendre cette année « *l'année dernière j'y suis allé, j'ai réussi à éviter les agents. Mais là je ne sais pas* » (un éleveur de Lagben), « *Il y a 5 ans j'allais tout le temps en forêt mais ils ne reconnaissent pas les papiers (...) j'ai dû payer 500 000 cfa (...) maintenant même quand un bœuf s'échappe en forêt, je préfère l'abandonner, ça revient moins cher (...) mais si les papiers sont fiables je vais y retourner* » (un éleveur de Gbamga).

Ainsi, la superposition des territorialisations du site de Warigué par l'AGEREF et la SODEFOR crée une grande confusion pour les éleveurs. Ils estiment que les laissez-passer ne sont pas fiables et se sentent trahis : « *même quand tu prends les papiers, tu payes* » (un éleveur de Kapokaha). Cette situation est due au fait que les éleveurs ne font pas la différence entre les

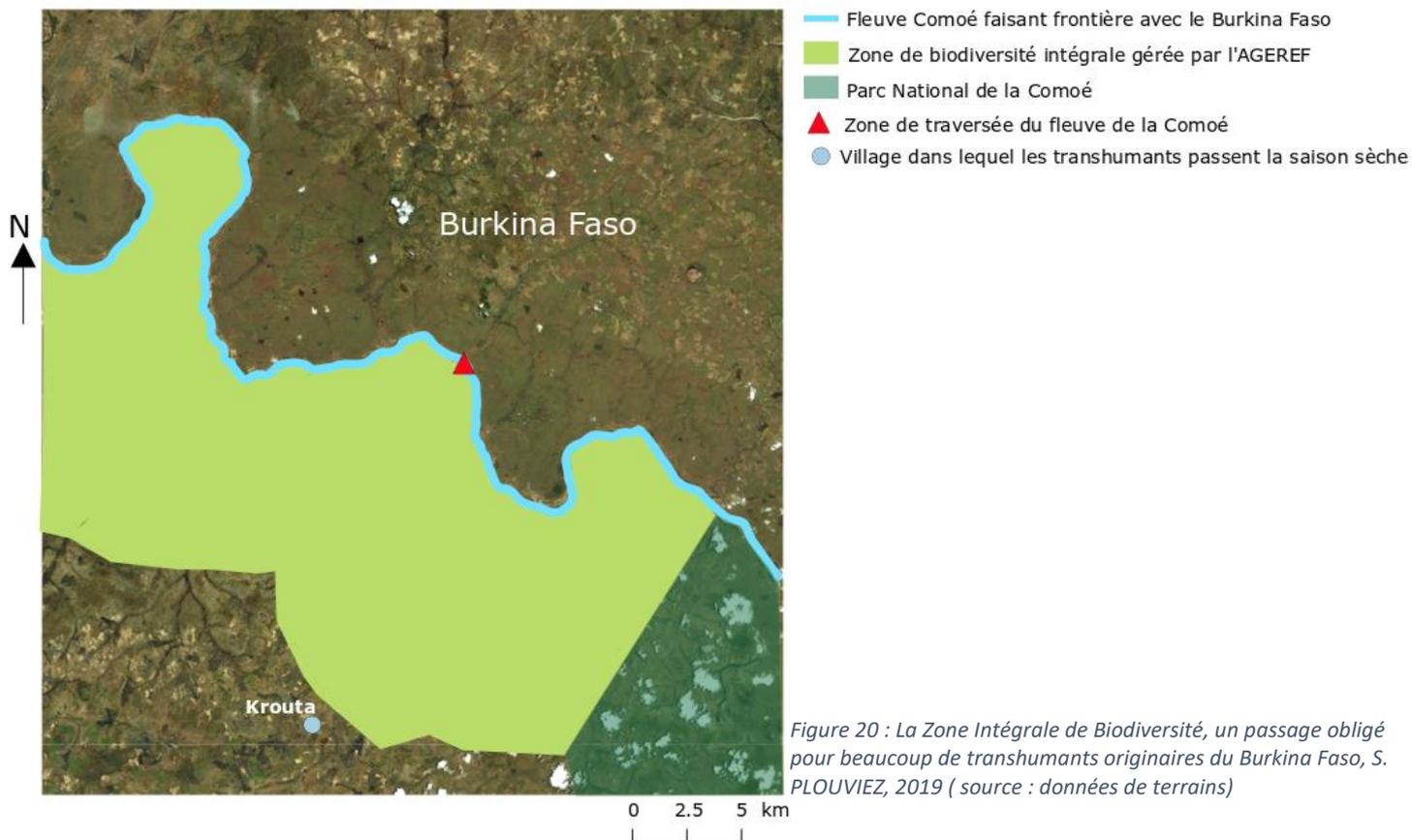
agents de la SODEFOR et les membres de l'AGEREF, puisque ces derniers portent des treillis militaires alimentant ainsi la confusion des éleveurs.

Face à cette situation tendue, qui alimente en plus une certaine hostilité des éleveurs envers les agents de la SODEFOR (qui sont souvent pris à partis par des éleveurs, et subissent régulièrement des agressions), ces derniers déconseillent aux éleveurs la zone gérée par l'AGEREF, qui correspond à la Zone de Biodiversité Intégrale. Cependant, d'une part un certain nombre d'éleveurs ont arrêté de prendre ces laissez-passer qu'ils n'estimaient pas fiables et ne sont donc pas au courant de cette situation et de la zone à éviter, et d'autre part, c'est justement la Zone de Biodiversité Intégrale qui est particulièrement intéressante pour les éleveurs puisqu'il n'y a pas de champs contrairement à la Zone Agro-pastorale et que le fleuve de la Comoé permet d'abreuver les troupeaux en saison sèche

La situation foncière est donc extrêmement complexe et met en péril la pérennité de ces zones refuges, ce qui est illustré par la réticence grandissante des éleveurs à se rendre en forêt. On peut s'inquiéter quant à l'avenir des mobilités des éleveurs locaux. Si malgré les difficultés de déplacement et les dépenses engagées pour dédommager des dégâts, les éleveurs peuvent encore se maintenir dans leurs terroirs d'attache en saison pluvieuse, en sera-t-il de même dans une dizaine d'année ? Qu'advient-il alors de l'élevage extensif dans cette région si le peu d'espace refuge restant disparaît ?

Les mobilités des transhumants originaires du Mali ne sont pas impactées par la situation foncière du site de Warigué puisqu'ils transhument en saison sèche, période à laquelle l'espace pastoral ivoirien est de toute façon élargi, et qu'ils orientent leur trajet vers d'autres localités en fonction des ressources disponibles. Cependant, la situation est plus compliquée pour les éleveurs Burkinabés. Le fleuve Comoé fait frontière entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, et un des seuls endroits où le passage du fleuve est possible se trouve dans la Zone de Biodiversité Intégrale contrôlée par l'AGEREF.

Les quatre transhumants Burkinabés rencontrés à Krouta sont donc confrontés aux agents de l'AGEREF à chaque fois qu'ils rejoignent la Côte d'Ivoire. Ainsi, ils ont dû payer respectivement 300 000 cfa, 300 000 cfa 350 000 et 500 000 cfa cette année. Un des éleveurs a réussi à échapper à la surveillance des agents de l'AGEREF lors de la traversée de la Zone de Biodiversité Intégrale, mais ces derniers ont suivi les traces de bœuf jusqu'au village de Krouta, et l'éleveur n'a pas eu d'autre choix que de payer.



Le passage de transhumants dans cette zone interdite a par ailleurs entraîné un développement des activités marchandes. En effet, les commerçants de bétail savent qu'il est très difficile de traverser le fleuve en échappant aux agents de l'AGEREF, et ont alors eu l'ingénieuse idée de se rendre dans cette zone. Ainsi, lorsqu'un éleveur est arrêté par un membre de l'AGEREF il trouve sans difficulté un commerçant prêt à lui acheter une ou plusieurs têtes, lui permettant ainsi de payer l'amende.

On peut se demander pourquoi ces transhumants persistent à rejoindre le village de Krouta alors qu'ils payent tous chaque année d'importantes sommes aux membres de l'AGEREF. En effet, ils pourraient choisir de traverser la frontière plus au Nord, au niveau de la Forêt Classée proche de Ouangalodougou ( où il est aussi possible de prendre des laissez-passer), mais comme les éleveurs ne font pas la différence entre l'AGEREF et la SODEFOR, ils estiment que passer plus au Nord ne changerait rien à ce problème. De plus, Ils ne connaissent pas forcément de villages où ils peuvent s'établir dans cette région, et y passer pour redescendre dans le village de Krouta plus au Sud constitue un important détour.

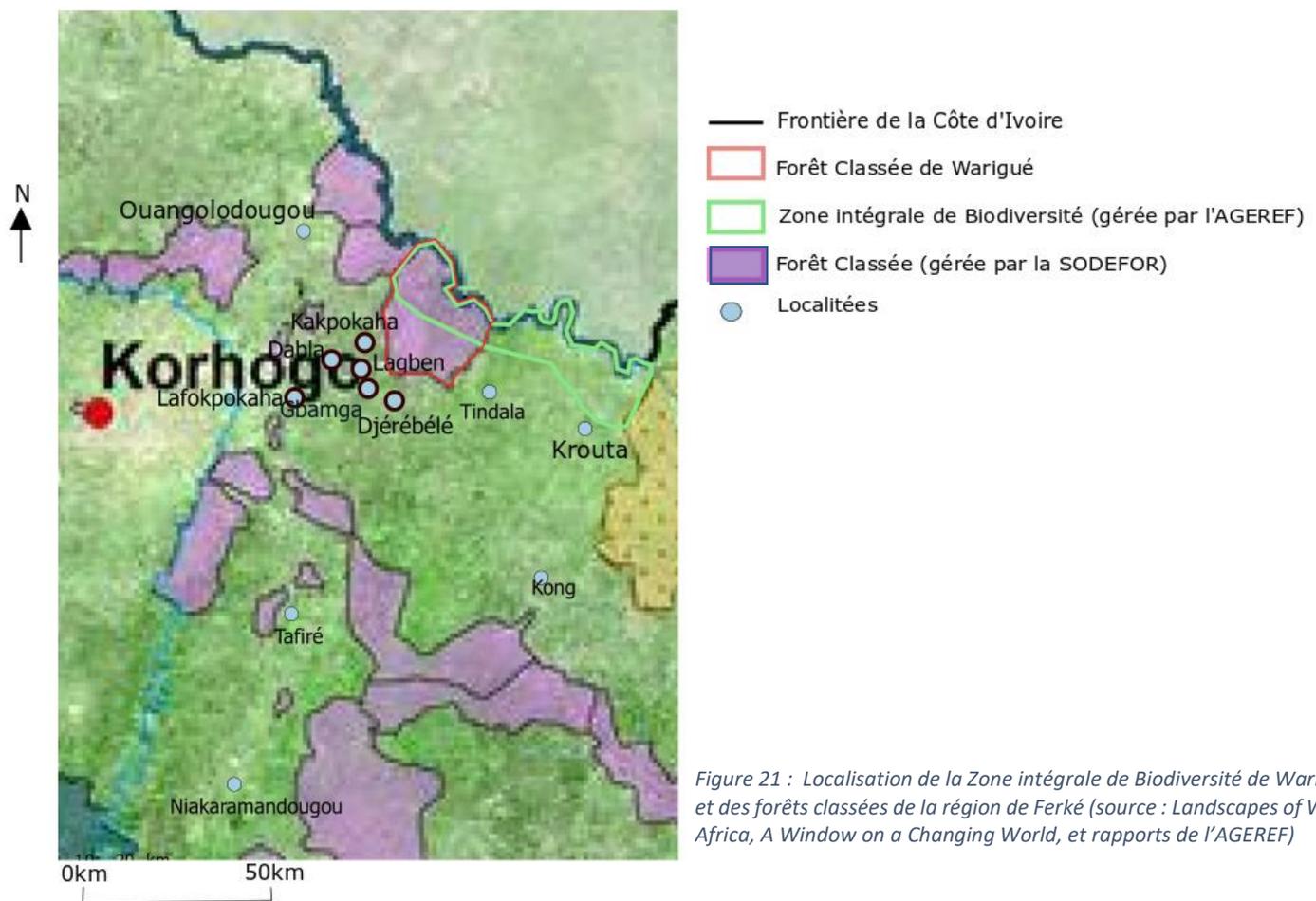


Figure 21 : Localisation de la Zone intégrale de Biodiversité de Warigué et des forêts classées de la région de Ferké (source : Landscapes of West Africa, A Window on a Changing World, et rapports de l'AGEREF)

De plus, le chef de village de Krouta est favorable à l'établissement des transhumants dans son village, qui dispose de vastes espaces de parcours en raison du faible nombre de surfaces cultivées. En échange d'un taurillon et de 50 000 cfa (ce qui constitue une contrepartie élevée), les transhumants sont libres de rester plusieurs mois sur ces terres. On comprend donc mieux le choix des éleveurs Burkinabés de payer d'importantes sommes à l'AGEREF car le village de Krouta constitue une aubaine dans un pays où les populations et le gouvernement sont de moins en moins favorables à la présence de transhumants.

## **B2. Un contexte social globalement défavorable à la mobilité pastorale régionale**

### **B.2.1 Des dégâts toujours plus fréquents lors des mobilités régionales**

Nous avons vu précédemment que les espaces de parcours se réduisaient au fil des ans en raison de l'augmentation des superficies cultivées. Si ce phénomène complique les déplacements locaux des éleveurs et les pousse souvent à partir dans des zones moins obstruées par les champs, il complique aussi les mobilités régionales, pratiquées par les éleveurs locaux et sahéliens.

Ainsi les transhumants burkinabés et maliens rencontrés m'ont expliqué devoir dédommager chaque année toujours plus d'agriculteurs en raison de dégâts causés sur des cultures. Ils payent environ 100 000 cfa de dédommagements lors de leur transhumance. Si tous les transhumants rencontrés ont causé des dégâts en saison sèche (particulièrement sur des vergers d'anacardes), la majorité des dégâts s'est produite en début de saison pluvieuse, lorsque les transhumants commencent à remonter vers le Nord pour rentrer dans leurs terroirs d'attaches. Il arrive qu'ils partent trop tard par rapport à l'arrivée des pluies, et se retrouvent alors bloqués par des champs déjà semés. Une des alternatives qu'ils ont est de circuler sur les voies de communication, ce qui n'est pas sans risque. Les accidents entre les bœufs et les véhicules sont fréquents. Il m'a notamment été rapporté à plusieurs reprises qu'il arrivait que des conducteurs déclenchent volontairement des « accidents » en percutant des bœufs, dans le but d'obtenir un dédommagement des éleveurs dont la présence n'est pas légitime sur les routes.

### **B.2.2 Des populations de plus en plus réticentes à la présence de transhumant dans leurs localités.**

Lorsque l'éleveur dédommage un agriculteur à la suite de dégâts causés sur des cultures les relations restent alors pacifiques. Mais il est très fréquent que l'agriculteur soit absent de son champ et qu'il ne prenne donc pas l'éleveur en tort sur le fait accompli. Dans ce cas-là il est rare que l'éleveur se présente de lui-même à l'agriculteur, soit parce qu'il n'a pas remarqué les dégâts, soit parce qu'il veut éviter d'avoir à payer. De nombreux agriculteurs ont alors vu les bénéfices de leur travail s'envoler, ce qui n'est pas sans conséquence sur leur qualité de vie, sachant que l'agriculture constitue très souvent leur unique source de revenus.

Ainsi l'augmentation des surfaces cultivées qui complexifie déjà les mobilités des transhumants de par la réduction des parcours pastoraux, tend à s'accompagner d'un rejet croissant des éleveurs transhumants. Dans la partie I, A.3 j'ai rapidement évoqué la situation de

deux transhumants maliens établis à Nanyéfongo le temps de trouver une alternative à Niakara, localité dans laquelle ils avaient l'habitude d'engraisser leurs bœufs plusieurs mois avant de descendre vers les marchés finaux de Bouaké et d'Abidjan. Cette année, pour la première fois depuis qu'ils partent en transhumance ils n'ont pas pu atteindre Niakara en raison d'un contexte sécuritaire dégradé. L'année dernière, un conflit violent a éclaté entre agriculteurs et éleveurs et des centaines de bœufs auraient été abattus (selon deux transhumants et des articles de presse ivoiriens). Cette année le même scénario semble se reproduire. Les deux transhumants maliens ont été informés par d'autres éleveurs, que des villageois de Niakara abattaient tous les bœufs qu'ils voyaient. Au jour de notre rencontre, 56 têtes avaient déjà été abattues.

Au-delà de ces situations extrêmes, il est courant que des villageois et/ou des autorités coutumières refusent la présence de transhumants dans leur localité, par crainte de dégâts. D'ailleurs ces deux transhumants avaient été priés de quitter Nanyéfongo sur le champ. Bien d'autres éleveurs m'ont raconté avoir été chassés de villages, avant même de s'être approché d'une zone agricole : *« j'aimerais que les gens soient plus indulgents (...) parfois il y a des zones où il y a du bon pâturage, mais les propriétaires terriens n'acceptent pas qu'on vienne »* (un éleveur transhumant rencontré à Kapokaha). Dans une dynamique de rejet similaire, des transhumants se sont aussi vus refuser l'accès à un barrage par des chasseurs Dozos dans la localité d>Aboutogo située au Nord du pays, pour la première fois depuis des années.

Les populations locales semblent alors être de plus en plus hostiles à la présence de transhumants même en l'absence de dégâts avérés, et l'accès aux ressources pastorales s'en trouve complexifié.

### B.2.3 : Un contexte institutionnel au désavantage des mobilités pastorales régionales

Face à ce contexte social de plus en plus tendu, l'Etat ivoirien entend mettre en place des mesures permettant d'atténuer les tensions. L'une de ces mesures-phares est l'interdiction du convoi commercial à pied. Or, la pratique du convoi à pied fait partie intégrante de la stratégie des commerçants transhumants puisque les animaux sont engraisés tout le long de leur trajet vers les marchés finaux. En plus de remettre en question ce mode de fonctionnement, l'application de cette loi aura des conséquences sur le coût de la viande qui augmentera, puisque le convoi en camion est plus cher.

Les abus de pouvoir de la part des forces de l'ordre sur les éleveurs transhumants sont courants, et ne se limitent pas à la Côte d'Ivoire (G-F. Ankogui-Mpoko, 2009). Plusieurs éleveurs transhumants m'ont expliqué avoir dû payer des amendes injustifiées (allant de 10 000 cfa à 80 000 cfa) lors de leur transhumance, alors même qu'ils étaient en règle. Lorsque que je

demandais aux transhumants sahéliens quelle était leur plus grosse difficulté, le comportement des forces de l'ordre revenait très régulièrement. D'ailleurs, l'organisation de leur parcours prend en compte ce facteur puisqu'un des bouviers précède toujours le troupeau en moto et prévient les autres de la présence de force de l'ordre dans telle ou telle zone. Ainsi, les transhumants attachent une attention particulière à la discrétion lors de leur trajet.

### **Conclusion du Chapitre 1**

Nous avons vu que les éleveurs locaux ont dû adapter leur logique de mobilité au contexte actuel, qui tend à une raréfaction des espaces de parcours pastoraux en saison sèche comme en saison pluvieuse. Ils sont désormais de plus en plus nombreux à partir en transhumance régionale et sont alors confrontés aux mêmes difficultés que les éleveurs transhumants originaires des pays sahéliens.

En effet, des facteurs de natures différentes fragilisent les mobilités pastorales qui constituent pourtant la clé de voute de l'élevage en Afrique de l'Ouest.

## **CHAPITRE 2: Délimitation de pistes à bétail pour sécuriser la mobilité pastorale dans le Nord de la Côte d'Ivoire**

### **I- Le Projet d'Appui à la Mobilité du Bétail pour un Meilleur Accès aux Ressources et Marchés en Afrique de l'Ouest (PAMOBARMA)**

#### **A- Actions de l'ONG Acting For Life pour la sécurisation de la mobilité pastorale en Afrique de l'Ouest**

La fragilisation de la mobilité pastorale est un fait inhérent à l'ensemble des pays d'Afrique de l'Ouest. Le déplacement des troupeaux sahéliens vers les pays côtiers ainsi que les déplacements au sein même des pays côtiers sont pourtant déterminants dans le maintien de cette activité dans des pays où la variabilité pluviométrique est grande, aussi bien spatialement que temporellement.

Face à ce constat, l'ONG française Acting For Life s'est engagée à travers différents programmes sous-régionaux dans la sécurisation de la mobilité pastorale à l'échelle transnationale. En collaboration avec ses partenaires africains, Acting For Life met en œuvre des investissements structurants (pistes à bétail, aires de pâtures, aires de repos, points d'eau, marchés à bétail, quais d'embarquement, banques d'aliment-bétail, dépôts vétérinaires) afin de sécuriser la mobilité du bétail et de faciliter l'accès aux ressources pastorales. L'objectif global étant d'améliorer les conditions de vie des populations pastorales.

Aussi, elle s'emploie à renforcer les compétences des acteurs clés du pastoralisme, notamment les collectivités territoriales de façon à ce qu'elles puissent être indépendantes, condition à la pérennité des avancées obtenues dans le cadre des différents programmes.

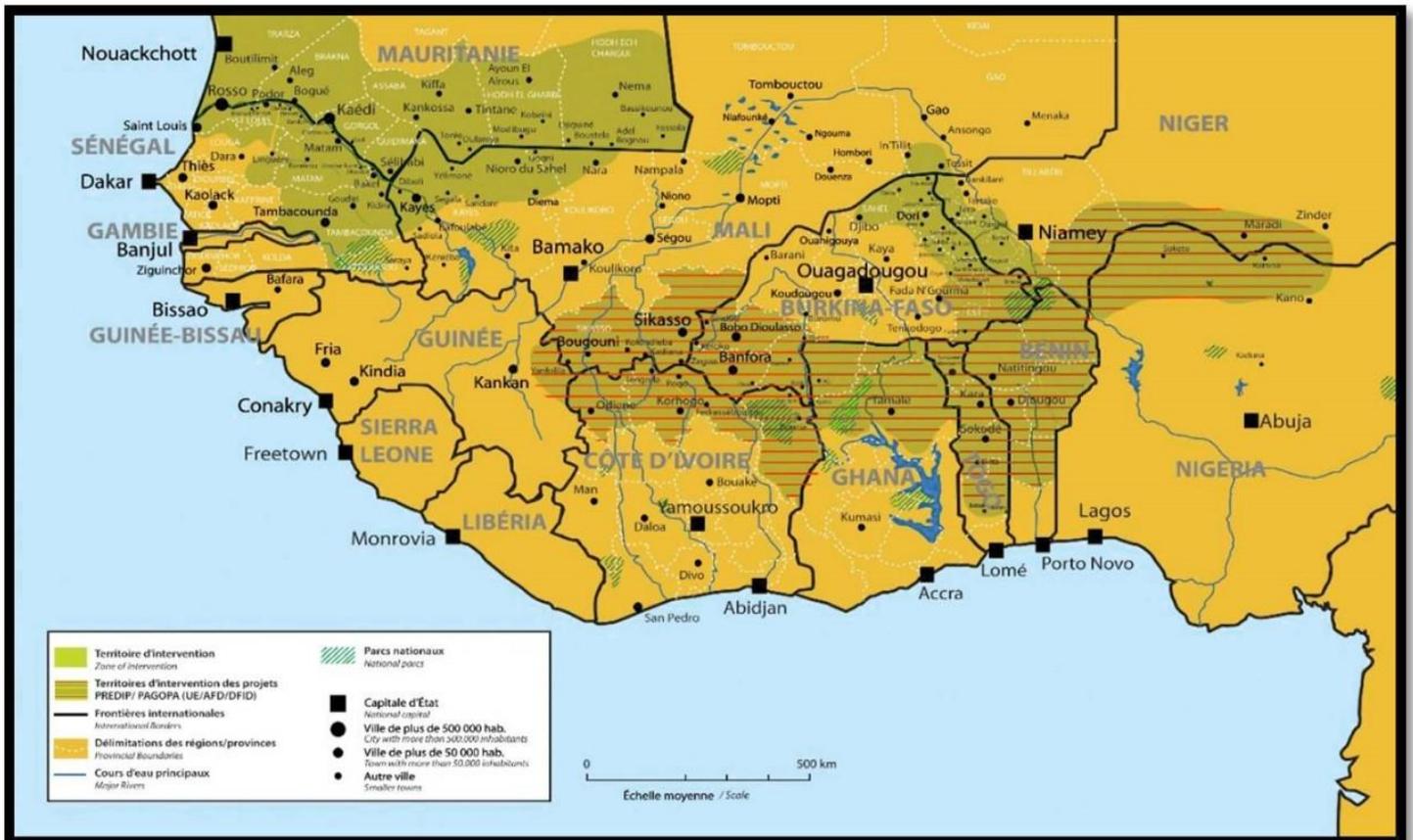


Figure 22 : les différents projet de sécurisation de la mobilité pastorale en Afrique de l'Ouest menés par AFL (source : AFL)

Le Projet régional de dialogue et d'investissement pour le pastoralisme et la transhumance au Sahel et dans les pays côtiers de l'Afrique de l'Ouest (PREDIP) s'inscrit dans cette volonté. Il concerne 5 pays côtiers ( la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria) et 3 pays sahéliens ( le Burkina Faso, le Mali et le Niger). Il dispose d'un budget de 25 000 000 d'euros financé en grande partie par l'Union Européenne pour une durée de 5 ans (2018-2023).

Le PAMORBARMA, composante 3 du PREDIP, fait suite au PARSAAO, premier programme mis en place par AFL en Côte d'Ivoire qui concernait uniquement la région du Tchologo. Ce dernier a permis le balisage de 35kilomètre de piste à bétail.

Le PAMOBARMA a débuté en août 2018 et ambitionne de continuer les actions menées dans la région du Tchologo tout en s'élargissant à deux autres régions du Nord de la Côte d'Ivoire : la Bagoué et le Poro. D'une durée de 50 mois, il dispose d'un budget de 11 750 832 d'euros.

Il est mis en œuvre par l'intermédiaire de l'Organisation Professionnelle des Eleveurs de Ferkessedougou (OPEF) qui entend contribuer à l'amélioration des conditions de travail des

éleveurs locaux et étrangers. Cette organisation professionnelle, présidée par Monsieur Alassane Soro, joue un rôle important dans la médiation des conflits opposants les agriculteurs et les éleveurs et se veut un intermédiaire entre les populations pastorales et les autorités administratives de la région.

Les membres de l'OPEF mettent en œuvre plusieurs actions dans le cadre du programme : la récolte de données quantitatives sur les quais d'embarquement et les marchés à bétail, la mise en place de banque d'aliments à bétail, et la création de pistes de transhumance devant faciliter la mobilité mais aussi l'accès aux ressources pastorales. C'est sur cette dernière action que j'ai concentré mon travail de terrain.

## **B- La mise en place de pistes de transhumance**

L'objectif des pistes de transhumance est de sécuriser la mobilité des éleveurs en créant un couloir de passage délimité par des balises, et inscrit dans le domaine public. Cet aménagement doit ainsi permettre de protéger et de pérenniser des espaces de parcours pastoraux. Il s'accompagne de la mise en place d'infrastructures parallèles : points d'eau, aires de repos, aires de pâture ou encore banque d'aliment bétail.

La création de pistes de transhumance nécessite un travail de terrain délicat et complexe. Elle est mise en œuvre par les six animateurs de l'OPEF qui se répartissent sur l'ensemble des trois régions d'interventions du PAMOBARMA en Côte d'Ivoire.

Cette mise en œuvre suit une méthodologie particulière que j'entends détailler ici.

La première phase consiste en l'identification des couloirs de transhumance. L'objectif étant de connaître avec précision les itinéraires empruntés par les transhumants dans le but de créer des pistes qui correspondent réellement à leur mobilité, ce qui est une des conditions de leur utilisation. Étant donné que les investissements ne permettent pas le balisage de tous les couloirs de passage, il s'agit ensuite de prioriser des tronçons. Cette priorisation se fait en fonction de la fréquence d'utilisation mais aussi des difficultés rencontrées : il est plus pertinent de baliser un axe emprunté sur lequel les transhumants connaissent des difficultés (passage obstrué par des champs par exemple), qu'un axe dont l'utilisation n'est pas fragilisée. Ainsi, la priorisation se fait en partie en fonction de la pression foncière sur l'axe concerné. La présence de ressources pastorales est aussi essentielle dans le choix de la piste.

Une fois le tronçon priorisé, il s'agit d'identifier les villages qu'il traversa et de convaincre les populations des villages concernés d'accepter le projet. C'est la première phase des négociations. Une fois que la population et particulièrement les autorités coutumières ont accepté le projet, des comités de négociation sont mis en place. Ils sont constitués des chefs coutumiers, des notables du village (bien souvent des agriculteurs) et d'au moins un éleveur. C'est ces derniers qui décident en concertation avec la population et l'OPEF du choix précis du tracé de la piste dans leurs villages. Une fois l'identification physique de l'itinéraire de la piste réalisée par le comité de négociation et l'animateur de l'OPEF, il faut identifier les exploitants qui seront impactés par le tracé de la piste, puisque cette dernière traverse des zones agricoles. Lors de l'identification de la piste, les arbres correspondant aux limites de la piste sont marqués à la peinture : le but étant de retenir le trajet choisi mais aussi d'avertir les agriculteurs qu'un projet en cours risque d'impacter leurs champs.

Le comité de négociation est en charge de l'identification des exploitants impactés et des négociations avec ces derniers. L'objectif étant de les convaincre de céder les portions de leurs exploitations qui seront traversées par la piste. Ensuite, il faut procéder aux relevés de superficie des portions de champs impactées, qui figureront dans les accords sociaux.

Une fois obtenu l'assentiment des agriculteurs concernés, des accords sociaux sont signés afin de rendre officiel la cession de terre pour la délimitation de la piste. Ces accords seront ensuite validés par l'autorité compétente qui se chargera d'inscrire la piste dans le domaine du patrimoine public. Le tronçon négocié est géoréférencé.

Une fois que l'accord des populations est officialisé, des balises marquant les limites de la piste sont installées. Elles correspondent au marquage à la peinture réalisée en amont.

La dernière étape consiste en la création de comité de suivis, composé souvent des mêmes individus que le comité de négociation. L'animateur doit le former afin qu'il soit compétent dans le suivi de la piste. Il doit s'assurer de son respect.

## II- Négociation d'une piste de transhumance dans une zone sous forte pression foncière

Les animateurs de l'OPEF ont donc pour mission principale l'identification des couloirs de passage des transhumants et la création de pistes à bétail matérialisées dans les régions de la Bagoué, du Poro et du Tchologo.

La réalisation d'une piste de transhumance dans les villages situés à l'Est de Ferkessedougou est prévue. Elle doit notamment passer dans les villages de Kakpokaha, Lagben, Djérébébé, Gbanga, Bawelpou et continuer vers le Sud, en direction du Kong.

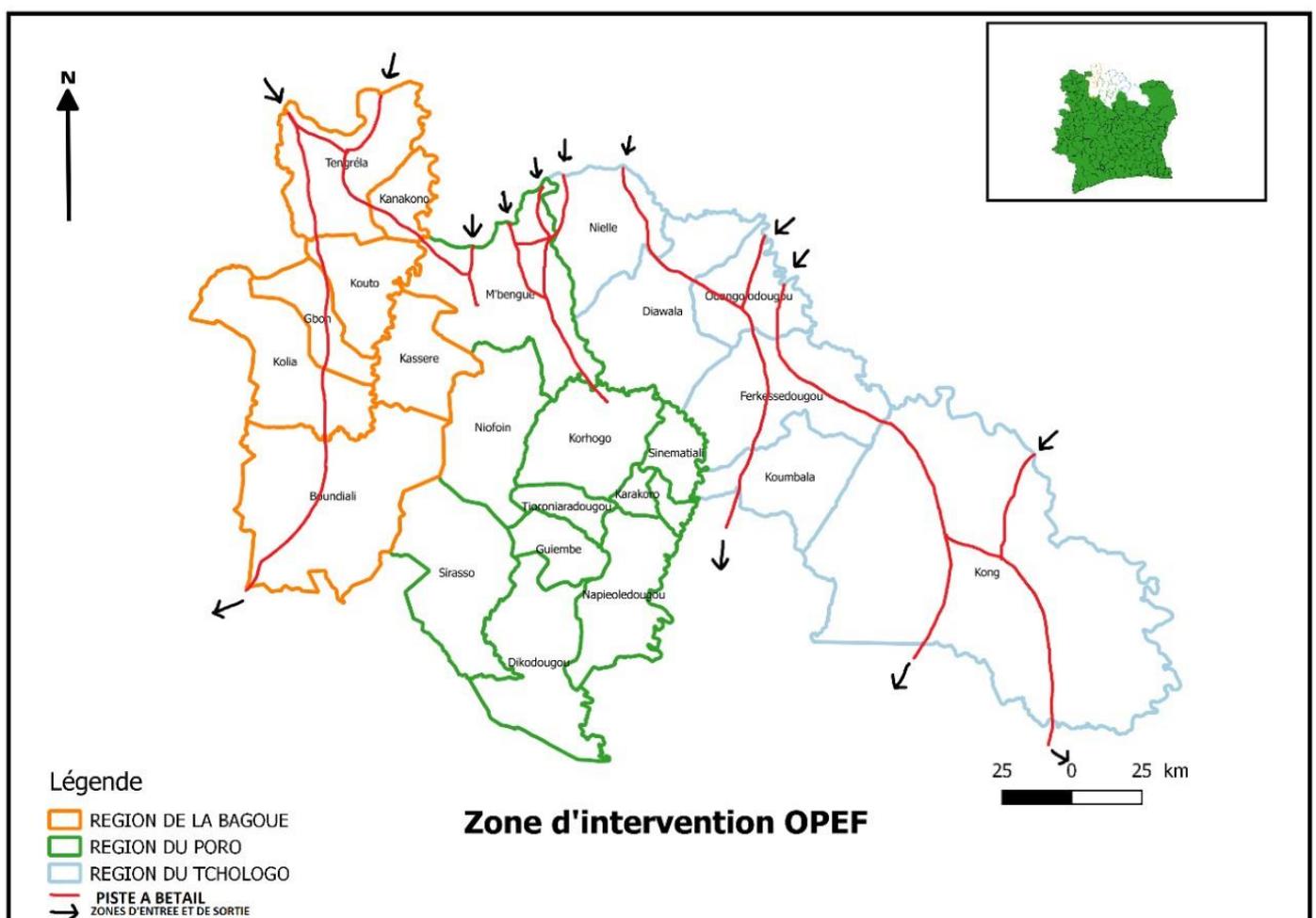


Figure 23 : Représentation schématique des pistes à bétail en cours de création, carte réalisée par Adama Silue avec l'aide de l'ensemble des animateurs de l'OPEF, 2019

Si théoriquement la terre est propriété de l'Etat, dans les faits les droits fonciers coutumiers régissent toujours l'utilisation de l'espace. Le terme « droit foncier coutumier » désigne « l'ensemble des règles juridiques non écrites que constituent les coutumes » (selon une définition de la FAO). Dans ma zone d'étude, la coutume veut que la terre appartienne au

premier migrant qui l'a mise en culture, ce dernier devenant alors le « chef de terre ». Il a la main mise sur le foncier. Il cède des parcelles aux villageois qui en font la demande, mais ces derniers disposent uniquement d'un droit d'usage. Ils ne peuvent pas donc pas la vendre, la louer ou la prêter sans l'accord préalable du chef de terre. La transmission du patrimoine foncier se fait ensuite par lignage. Si originellement le chef de terre, représentant le plus âgé des chefs fondateurs du village détenait à la fois le pouvoir politique, administratif et foncier, il peut arriver qu'un autre individu prenne le pouvoir politique et administratif, devenant alors « chef de village » (Bernardet, 1994). Dans ce cas-là, le chef de terre ne détient plus que les droits sur le foncier.

Ainsi, dans certains villages comme à Lagben ou Kapokaha une seule personne détient le titre de chef de village et de chef de terre, alors que dans d'autres villages comme à Gbanga ou à Djérébéle on distingue le chef de village des chefs de terre. En effet, il arrive qu'il y ait plusieurs chef de terre au sein d'un même village.

Ces informations sur l'organisation politique et administrative traditionnelle sont importantes car les négociations sont impactées par cette dernière. En effet, les animateurs de l'OPEF doivent négocier le passage de la piste auprès des autorités coutumières : les chefs de villages et les chefs de terre.

## **A- Le contexte foncier dans les villages situés à l'Est de Ferké, facteur de complexification des négociations**

### **A.1 Des conflits fonciers réanimés par la réforme foncière de 1998**

Pas encore appliquée, la loi sur le domaine foncier rural de 1998 entend certifier par immatriculation les titres de propriété émanant des droits coutumiers. Ainsi, les villages sont appelés à donner leurs limites. Or, les limites de certains villages se chevauchent, chaque village contestant les limites de l'autre, et l'histoire particulière du peuplement engendre des contestations.

Afin de comprendre certaines tensions foncières existantes dans la zone d'étude, il faut différencier deux catégories de villages : les villages mère et les villages issus des hameaux de culture. Un village mère est le premier (au sens temporel du terme) village d'une zone donnée. Les hameaux de culture sont créés lorsqu'un individu quitte le village mère pour s'installer et

commencée à cultiver la terre dans une zone un minimum éloignée du village mère dans laquelle il s'installe pour y vivre définitivement. Au fil du temps, ces hameaux de culture s'étendent en taille et en habitants et deviennent de véritables villages.

Dans la zone d'étude nous distinguons trois villages mère qui sont Lafopokoha, Korkana et Djérébélé, tous les autres villages de la zone sont d'anciens hameaux de culture issus de ces trois premiers villages.

Chaque village mère conçoit la gestion des villages issus des hameaux de culture à sa manière. Ainsi, le chef de terre de Lafopokaha, bien qu'il conserve son titre de chef de terre, délègue son pouvoir aux chefs des autres villages issus des hameaux de culture qui ont donc une gestion indépendante. A contrario, les villages mères de Korkana et Djérébélé ont une gestion différente des villages issus des hameaux de culture et estiment qu'aucune décision ne peut y être prise sans leur accord. On peut alors parler d'une hiérarchie entre les chefs de terre des villages mères et des chefs de terre des hameaux de culture qui n'ont finalement que peu de pouvoir sur le foncier.

Des tensions entre villages mères et entre villages issus des hameaux de cultures existent. Ainsi, le chef de terre de Korkana estime que Lagben est issu de son village, alors que le village de Lagben reconnaît lui, l'autorité du chef de terre de Lafopokaha. De même, le chef de terre de Bawelpou, village issu de Korkana est en conflit foncier avec Lagben à propos de la gestion du barrage de Lagben. Il estime que le barrage est situé sur ses terres et pendant la crise politico-militaire il s'en est approprié la gestion avant que des autorités administratives de la sous-préfecture n'interviennent et reconnaissent le village de Lagben comme le gestionnaire légitime du barrage.

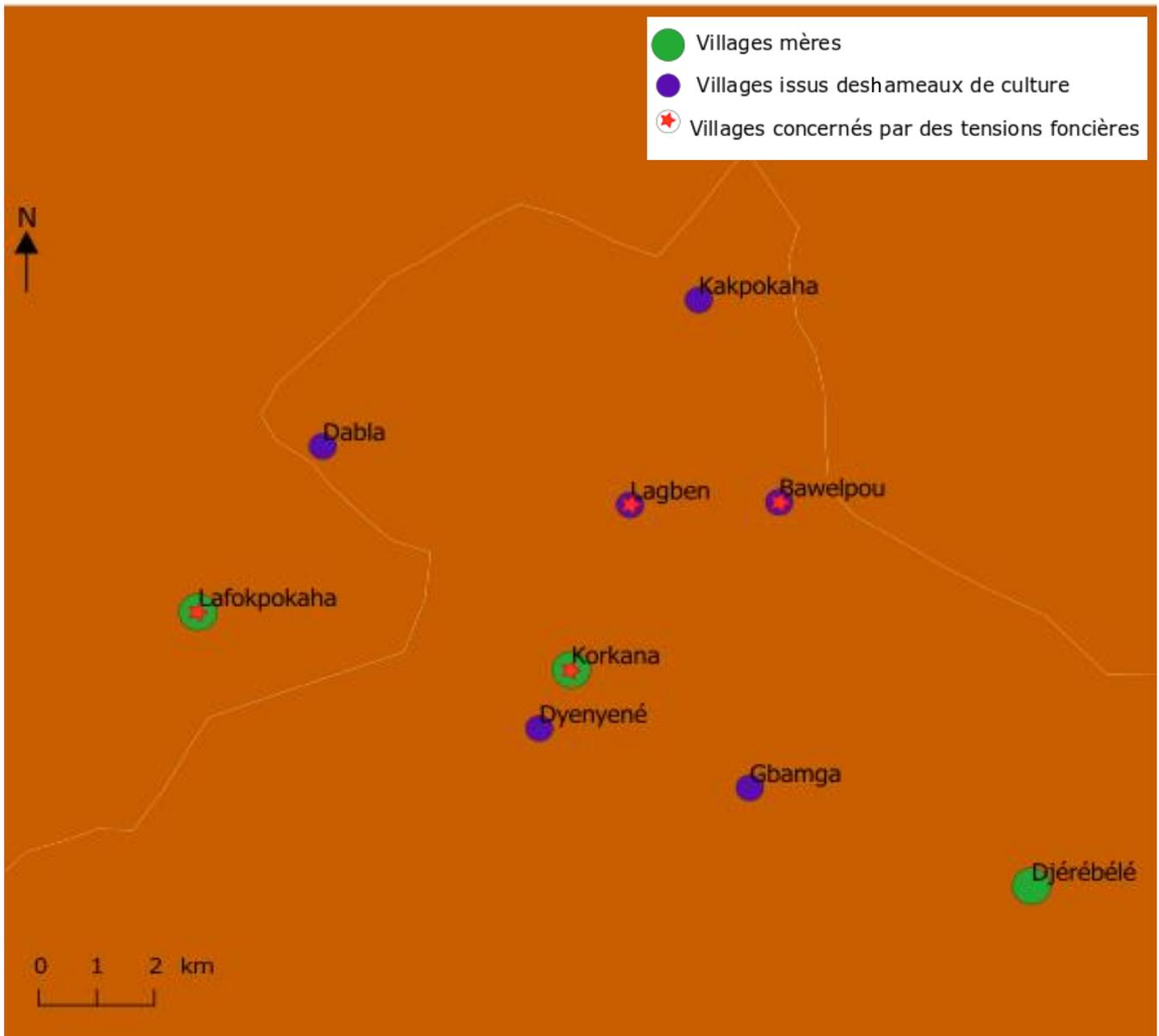


Figure 24 : : Tensions foncière liées à l'histoire du peuplement (source: données de terrain), 2019, S. PLOUVIEZ

Cette situation complique les négociations pour la réalisation de la piste à bétail. A titre d'exemple, après que le chef de terre de Lagben ait donné son accord pour que la piste passe sur ses terres nous avons débuté les négociations avec le village de Bawelpou que la piste doit traverser. Le chef de village nous a alors informé que ses terres appartenaient au village mère de Korkana, et qu'il nous fallait alors obtenir l'accord du chef de terre de ce village mère. Il nous a aussi expliqué que Lagben était aussi un hameau de culture issu de Korkana. Ce dernier reconnaît pourtant l'autorité du chef de terre de Lafopokaha...

Finalement, une réunion a été organisée dans le village de Korkana et le chef de terre a donné son accord pour le passage de la piste à condition que « le nom de Lagben soit retiré des

*négociations* » (autorités coutumières de Korkana). Ainsi, les négociations qui aboutissent à des actes de cessions de parcelles mentionnant le nom des villages concernés, peuvent être utilisées comme un moyen de légitimer son pouvoir foncier. C'est ce qu'il faut comprendre quand le chef de terre de Korkana donne son accord au passage de la piste, à condition que le nom de Lagben n'apparaisse pas dans les accords. C'est une façon d'effacer ce village dont les droits fonciers sont contestés.

Les animateurs de l'OPEF ne peuvent se permettre de prendre parti dans ces conflits fonciers et doivent rester impartiaux. Afin que l'avancée du projet ne soit pas ralentie par cette situation, les négociations se sont finalement déroulées avec les deux villages pour le même tronçon. Ainsi, deux comités de négociation ont été constitués et deux actes de cessions le seront également.

## **A.2 Des négociations rendues délicates par la proximité avec la Forêt Classée de Warigué**

La localisation de ces villages situés à proximité du site de Warigué complique également les négociations.

### ***La forêt classée de Warigué, des limites contestées.***

Lors de ma rencontre avec trois agents de la SODEFOR, ces derniers m'ont expliqué que les limites de la forêt classée de Warigué avaient été établies en 1954 avec l'accord des populations des villages riverains. Ainsi, ce sont ces dernières qui ont défini les limites de leurs villages. Les villages situés à l'intérieur de la forêt classée ont pu bénéficier d'enclaves mentionnées dans les arrêtés de 1954 : « *quand les blancs ont classé la forêt, ils ont mentionné la présence de villages, si leur nom apparaît dans l'arrêté, ils peuvent rester (...) quand le village apparaît dans l'arrêté ça veut dire qu'il peut rester car il était là avant le classement* » (un agent de la SODEFOR). C'est par exemple le cas de Djérébélé et de Gbanga (*figure 25*) . Sinon, leur présence est considérée comme étant postérieure au classement de la forêt, et donc illégale.

Le village de Lagben est un vieux village, même s'il est difficile de dater sa création. Le chef de terre qui est âgé est le petit fils du chef fondateur. Ainsi, il semble évident que le village existait avant le classement de la forêt en 1954. Pourtant le village de Lagben n'est pas mentionné dans les arrêtés que j'ai pu consulter, sa présence est alors considérée comme illégale par les agents de la SODEFOR.

En outre, j'ai pu consulter les quelques cartes existantes montrant les limites de la forêt classée de Warigué. Ces dernières se contredisent. Sur certaines cartes, la forêt classée commence après Lagben, sur d'autres, Lagben est localisée au sein de la forêt (*voir figure 25 et 26*). Dans tous les cas, Lagben apparaît dans les documents recensant les villages « illégaux » situés dans la forêt.

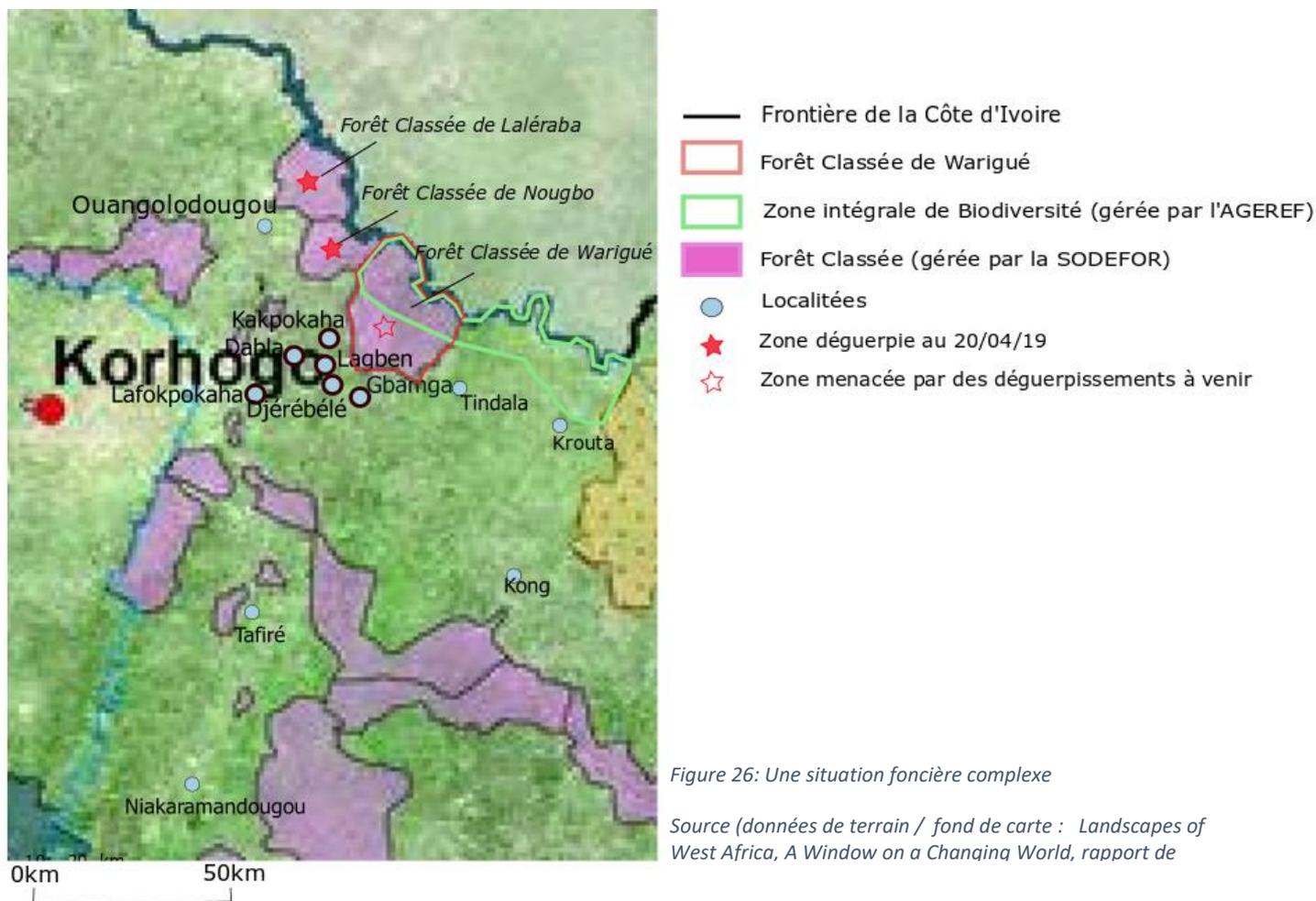
Mon propos est ici d'exposer le flou qui règne autour de la délimitation de la forêt classée de Warigué. Ainsi, le chef du village de Djébérelé m'a expliqué qu'« *à chaque fois, les limites de la forêt sont reconsidérées (...), la SODEFOR dit qu'il y a une borne qui indique le début de la forêt classée juste avant Lagben, moi je l'ai cherchée la borne je l'ai pas trouvée (...) à la limite, si ils disent que la limite commence à Kaldo, on peut comprendre mais quand on met tout dedans, même Lagben c'est pas possible !* » (Représentant des jeunes de Djébérelé). La délimitation floue et contestée des limites de la forêt classée influe sur les négociations de l'OPEF, comme nous le verrons dans la suite de ma démonstration.



## **La menace de déguerpissement**

Les villages dont la présence est considérée illégale par la SODEFOR sont menacés par des opérations de déguerpissement, orchestrées depuis 2018 dans les forêts classées du Tchologo. Elles consistent en l'évacuation des populations vivant en forêts, en la destruction du bâti et des cultures. En bref, les villages installés postérieurement au classement des forêts sont rasés : « *si l'arrêté de mentionne pas ton village et qu'on te découvre, on te déguerpit, même s'il y a l'électricité (...) on a détruit des écoles madame, des très grandes écoles !* » (un lieutenant de la SODEFOR). Depuis le début de l'année 2019, environs 200 villages ont été déguerpis des forêts classées de Nougbo et Laléraba, localisées à proximité des villages dans lesquels des négociations sont en cours. Rappelons aussi que la SODEFOR ne reconnaît pas la partition de la forêt classée de Warigué en deux zones. Ainsi, même s'il s'avérait que le village de Lagben soit, par exemple, situé dans la Forêt Classée, au vu de sa localisation il serait situé dans la zone agropastorale. Mais cela ne change rien à la menace de déguerpissement.

Il me paraît important de rappeler que le bureau de la SODEFOR de Ferkéssédougou a été ouvert en 2009, à la fin de la crise politico-militaire ivoirienne. Avant cette date, les populations n'avaient pas réellement conscience de la présence de cette forêt, en raison de l'absence des services forestiers étatiques. Par contre, ils avaient connaissance du projet GEPRENAF, qui rappelons-le, a mené à la division de la forêt classée de Warigué en deux zones : une zone de biodiversité intégrale où la présence humaine est interdite, et une zone agropastorale dans laquelle des villages peuvent exister (voir Chapitre 1, partie II.B.1.1). Seuls leurs parents décédés aujourd'hui avaient conscience de la présence de la forêt classée. Les enjeux fonciers relatifs à cette dernière sont donc relativement nouveaux pour les populations et sont d'actualité.



## B - Déroulés des négociations et résultats obtenus

Les négociations pour le tracé des pistes de transhumance interviennent alors dans un contexte tendu.

### B.1 Faire accepter le projet aux populations locales

La délimitation d'une piste à bétail se traduit par son inscription dans le domaine public. Les chefs et les usagers de la portion de terre traversée par la piste renoncent donc à leur droit de propriété et à leur droit d'usage sur cette dernière. Ainsi, le projet de délimitation de piste peut être perçus par les populations comme une opération violente, qui peut s'apparenter à une tentative d'expropriation.

#### B.1.1 Patience et communication

D'où l'importance de ne pas brusquer les populations, la réussite du projet en dépend. Ce dernier ne peut se réaliser qu'en accord avec les populations concernées qu'il est donc primordial de convaincre. C'est tout l'enjeu des négociations.

Convaincre d'abord, du projet en lui-même. Nous sommes dans des villages habités en grande majorité par des agriculteurs. Bien que de plus en plus d'agriculteurs possèdent des bœufs, les éleveurs sont largement minoritaires. Ainsi, les populations ne voient pas tout de

suite l'intérêt du projet pour elles. Elles perçoivent les pistes comme un aménagement servant uniquement les intérêts des éleveurs, d'autant que le projet est mis en place par une organisation d'éleveurs. Or, comme détaillé dans le chapitre 1, les conflits entre éleveurs et agriculteurs sont récurrents dans la région. Bien que dans ma zone d'étude, la cohabitation se déroule pacifiquement, les représentations collectives des populations locales tendent bien souvent à un antagonisme entre agriculteurs et éleveurs. Les animateurs de l'OPEF venant négocier le passage d'une piste, ne sont donc pas des acteurs neutres, ce qui joue sur les premières réactions des villageois.

C'est ainsi que l'animateur que j'ai accompagné dans son travail, Monsieur Kigoba Soro, s'adresse en amont à un membre du village à qui il explique le projet, avant de se présenter aux autorités coutumières. Le fait qu'il ait grandi à Lafopokaha, donc dans la zone de travail, constitue un réel atout car il peut facilement faire appel à ses connaissances personnelles pour appuyer le projet. Par la suite, c'est cette personne ressource qui nous introduit aux autorités coutumières et à la population, afin de leur présenter le projet. Cette manière de fonctionner permet ainsi d'établir une certaine confiance avec les populations locales, confiance par ailleurs appuyée par l'origine de l'animateur : « *Je suis fils de Lafopokaha, c'est sûr que je ne ferais rien pour nuire* » (lors d'une réunion d'information à Gbamga). Par exemple, à Gbamga, l'animateur a été introduit par un agriculteur influent du village et à Bawelpou, par le chef de terre de Djéiééné.

Ensuite, il est nécessaire de prendre le temps d'expliquer tous les enjeux liés au projet de délimitation de pistes et d'expliquer les bénéfices que peut avoir la piste sur la réduction des dégâts dans les champs, sujet auquel les populations locales sont sensibles. Ainsi, les premières réunions organisées dans les villages s'apparentent surtout à de la sensibilisation. L'animateur explique le projet, en appuyant sur la dimension transfrontalière des pistes, puis détaille les étapes de sa réalisation (voir la méthodologie d'AFL, chapitre 2, I.). Il s'en suit un échange de questions, nombreuses lors des premières réunions. Elles concernent principalement la prise en compte de l'avis des villageois, ces derniers craignant qu'on leur impose l'aménagement.

Si la réunion se déroule bien, les comités de négociation sont formés. Ils sont composés des chefs du village ou de terre, des notables du village (souvent des agriculteurs), et d'au moins un éleveur. C'est eux qui sont chargés d'informer l'ensemble des habitants du village et de choisir en concertation avec eux le tracé de la piste. Si cette dernière convient à l'animateur, c'est-à-dire qu'elle dispose de ressources pastorales suffisantes et qu'elle permet un accès au barrage, on procède à un premier marquage à la peinture. Ce dernier a notamment pour but d'avertir les agriculteurs qui seront impactés par le passage de la piste. En effet, la piste, d'une

largeur idéale de 100m passe souvent à proximité de champs et empiète souvent sur ces derniers. Les comités de négociation sont alors chargés de convaincre les agriculteurs concernés d'abandonner une partie de leur parcelle. Si le tracé de la piste choisi ne convient pas aux exigences (largeur suffisante, ressources fourragères, possibilité d'abreuvement), il s'agit encore de négocier jusqu'à trouver un compromis.

Finalement, il faut que les populations locales s'approprient le projet, sentent qu'elles le contrôlent et qu'il n'est pas imposé dans ce contexte foncier tendu.

### **B.1.2 Faire preuve de stratégie**

Si la réunion se déroule mal et que les villageois n'acceptent pas le projet, l'animateur en charge du tronçon revient ultérieurement. Il s'agit là de ne jamais abandonner. Etant donné qu'une piste fonctionnelle est forcément continue, à moins de devoir effectuer de grands détours, il est nécessaire que les villages situés sur le tronçon priorisé acceptent le projet.

Pour les pousser à accepter, il faut faire mettre en œuvre des stratégies. A Gbanga par exemple, la population a mal reçu le projet, notamment car elle ne voulait pas que la piste passe à proximité du barrage en raison de l'agriculture irriguée. L'animateur de l'OPEF a alors subtilement évoqué le fait que la délimitation de piste à bétail s'accompagnait d'infrastructures parallèles, notamment la réhabilitation de plusieurs barrages. Dans les faits, le projet prévoit la réhabilitation de cinq barrages seulement dans l'ensemble des trois régions d'interventions. Mais l'animateur ne promet rien, il évoque seulement des possibilités qui sont susceptibles d'influencer les villageois. De même, il évoquait le fait qu'il était important que les populations facilitent les projets de développement, car « *si un jour un autre projet devait être mené, « Ils »* (sous-entendus les occidentaux qui financent des projets de développement, comme c'est le cas pour le PAMOBARMA) *sauront que vous avez été difficile, alors ils ne vous aideront pas* ». Toujours à Gbanga, après que nous ayons essuyé plusieurs refus de la part des autorités coutumières, nous avons traversé à plusieurs reprises le village à moto, en direction du Sud. Il s'agissait de montrer aux villageois, que, malgré leur refus nous continuions les négociations ailleurs, de leur faire sentir que d'autres villages avaient accepté le projet, et ainsi de susciter leur intérêt.

Kigoba Soro, de par sa connaissance du terrain, savait que les négociations à Djérébélé seraient particulièrement difficiles (nous verrons pourquoi dans la seconde partie), il a alors décidé de débiter les négociations dans les villages de Lagben, en amont, et de Gbanga, en aval. L'objectif était alors de forcer la main aux populations de Djérébélé, avec la création d'une

piste en amont et en aval de leur village. Ce choix est cependant risqué, car si le village refuse catégoriquement le projet, la piste ne sera pas continue.

## **B.2 : Des négociations et des résultats propres à chaque village selon les enjeux.**

Finalement, le déroulé et les résultats des négociations sont propres à chaque village et dépendent de facteurs variés : économiques, sociaux, fonciers.

### **B.2.1 Djérébélé et Gbamga, des négociations gelées**

Lorsque j'ai terminé mon stage au début du mois de mai, les négociations dans les villages de Gbamga et de Djérébélé étaient gelées.

#### ***Confusion entre les projets de l'AGEREF et de l'OPEF***

Cette situation a notamment été provoquée par le projet GEPRENAF. Rappelons que pour la réalisation de ce projet, ces deux villages ont cédé certaines parties de leurs terres, situées plus à l'Est (au niveau de la frontière) , à l'AGEREF (voir *figure 27 et 28*).

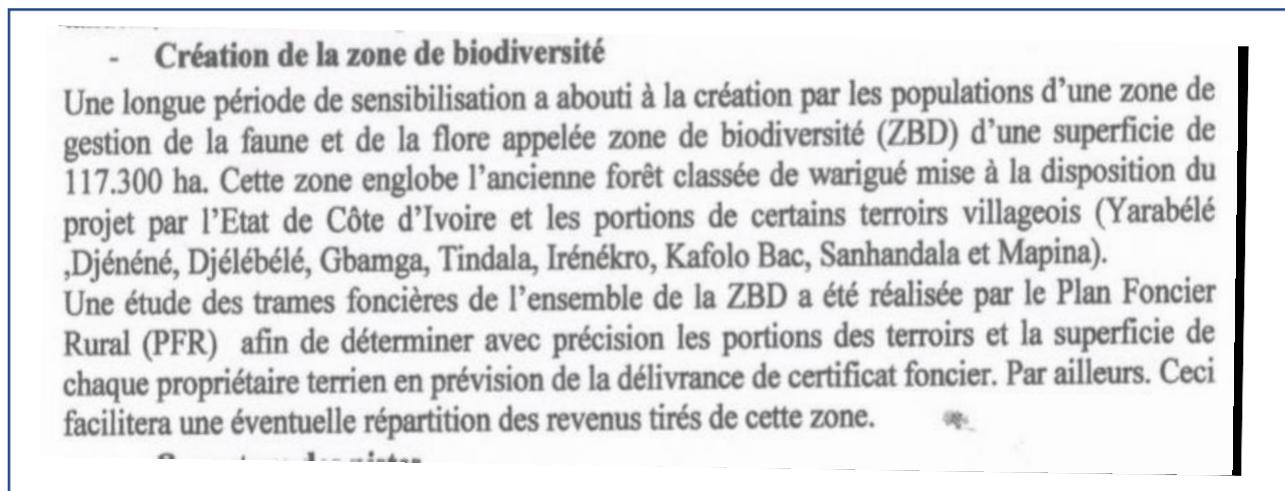


Figure 27 : Cession de terre à l'AGEREF, source : archives de l'AGEREF

Or, dans le cadre du projet GEPRENAF la réalisation d'une piste à bétail (qui n'a jamais été réalisée) passant par le site de Warigué avait été prévue. Elle correspond à la piste en cours de création par l'OPEF qui quitte le département de Ouagalodougou au Sud-Est et qui redescend à Kong (voir *figure 23*). Cependant, il ne s'agit pas de la même piste qui doit passer par les villages Djérébélé et Gbamga pour laquelle nous étions venus négocier (voir *figure 28*).

Ainsi, dans ces deux villages, les populations et particulièrement les chefs de terre estimaient qu'ils avaient déjà cédé leur terre pour un projet de piste à bétail. En plus, les villages ont reçu une compensation financière à la suite de cette cession de terre.

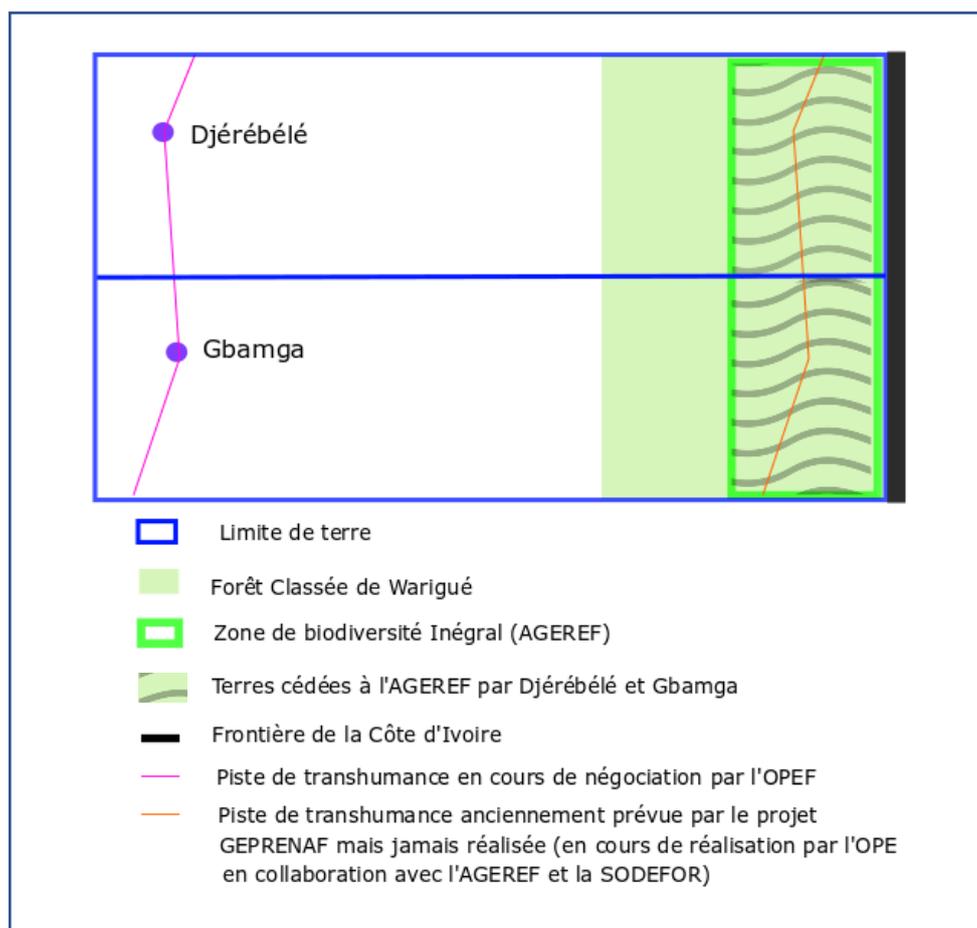


Figure 28 : Représentation schématique des terroirs villageois des villages de Djérébélé et de Gbamga ainsi que des différents projets nécessitant la cession de portions de leurs terres. (S.PLOUVIEZ, sources : données de terrain, archive de l'AGEREF)

De ce fait, les réunions étaient particulièrement difficiles dans ces deux villages. Les autorités coutumières ne comprenaient pas qu'on ne se contente pas de la piste « déjà créée » grâce à la cession de leur terre à l'AGEREF (qui n'a jamais été réalisée...) : « *on a déjà signé le papier avec le GEPRENAF pour dire que la piste passe là-bas (en zone intégrale), donc c'est mieux de faire la piste là-bas* » (un chef de terre de Djérébélé). En effet, il est difficilement concevable pour les chefs de terre de ces villages de devoir à nouveau céder des terres, pour un projet qu'ils estiment en plus être à destination d'éleveurs étrangers : « *On connaît comment sont les peuls, vous voulez qu'on leur donne notre village ? Il ne faut plus venir ici pour ça* ».

### **La question financière**

De plus, dans le cadre du PAMOBARMA les villages ne perçoivent aucune indemnisation après la cession de terre pour la délimitation de pistes, alors que les villages de Djérébélé et de Gbamga ont reçu de l'argent après avoir cédé des portions de terroirs à l'AGEREF. Ainsi, dans ces villages les propos des autorités coutumières étaient virulents « *Les*

*bœufs des autres passent ici et on ne me donne rien ? Dit à tes chefs que le chef de Djérébébé dit que la piste n'a qu'à passer ailleurs »* (le représentant des jeunes de Djérébébé lors de la première réunion d'information).

L'absence de dédommagement des populations locales lors de la création des pistes à bétail constitue aussi un frein. A Gbanga, nous avons réussi à convaincre le chef de village de l'importance du projet, ce dernier avait donné son accord. Lorsque nous sommes revenus pour que le comité de négociation nous montre le trajet de la piste choisi, un chef de terre s'est opposé au projet. Pour lui, il était hors de question que les habitants du village marchent plusieurs kilomètres pour réaliser le marquage à la peinture sans être payés. Le chef de village avait bien compris qu'aucune indemnisation (que ce soit pour la cession de terre ou pour le travail à réaliser en amont) n'était prévu. Il nous a cependant confié ne pas vouloir s'opposer à l'avis du chef de terre réticent, de peur que la population du village ne se retourne contre lui. Il faut souligner que ce chef de village est très jeune, alors que les chefs de terre de Gbanga sont tous âgés, ce qui joue grandement dans les rapports de forces coutumiers en Afrique. Ainsi les négociations sont d'autant plus difficiles dans les villages où il existe un chef de village et un ou des chef(s) de terre puisqu'il faut ainsi l'accord d'un plus grand nombre de personnes. Le chef de village de Gbanga nous a conseillé de faire appel au sous-préfet de la zone pour appuyer l'OPEF dans son projet et convaincre les chefs de terre réticents.

### ***La proximité avec la forêt classée de Warigué***

Nous avons vu dans la partie Chap.2, II. A.2 que les limites de la forêt classée de Warigué étaient contestées. Certains chefs de terre (notamment à Djérébébé et à Lagben) estiment que la limite de la forêt classée revendiquée actuellement par la SODEFOR ne correspond pas à la limite négociée avec leurs ancêtres lors de la création de la forêt. Les autorités coutumières de Djérébébé ont le sentiment d'avoir été trompées par la SODEFOR et abordent avec une grande prudence les projets « délimités ». Ainsi, lorsque nous essayions de les convaincre d'accepter le projet, en soulignant que la piste était « seulement » large de 100m, on nous a répondu : « *quand ton parent a été tué par un bœuf rouge, quand tu vois la termitière au loin, tu cours !* ». On m'a expliqué cette expression en me disant que « *lorsqu'un premier malheur te frappe, tu dois être méfiant et prudent lorsque les mêmes circonstances se présentent à toi* ». Ainsi, les autorités coutumières perçoivent la cession de portions de leur terre pour la délimitation de pistes comme une expropriation qui pourrait s'élargir à l'ensemble de leur village : « *peut-être qu'avec la piste on va venir classer encore* » (un chef de djérébébé).

La méfiance des populations instaurée par la délimitation contestée de la forêt classée a largement contribué à l'échec des négociations dans ce village. Il faut ajouter à cela la menace de déguerpissement dans la forêt de Warigué. Des ressortissants du village de Djérébébé sont installés dans un campement en Forêt Classée où ils y pratiquent l'agriculture en saison des pluies. Or, les autorités coutumières ont été informés par la SODEFOR que ces populations seraient déguerpies avant la fin de l'année. Le village s'attend donc au retour d'une centaine de personnes, ce qui va non seulement nécessiter de l'espace pour construire des habitations mais surtout pour mettre en culture de nouvelles terres : « *Kigoba mets-toi à notre place, ils gâtent tout avec les déguerpissements, tout le monde va revenir au village et toi tu veux faire une route pour tes bœufs ? (...) Fait ta piste en Forêt classée alors !* ».

Si la demande de cession de terre n'est jamais facile, la tâche est rendue particulièrement difficile par la pression foncière dans cette zone. Au jour d'aujourd'hui, les négociations sont au point mort avec ces deux villages.

### **B.2.2 A Kakpokaha et Lagben : un tronçon en cours de balisage.**

Je n'ai pas assisté au début des négociations dans les villages de Lagben et de Kakpoha car elles ont commencé avant le début de mon stage. Je sais cependant par l'animateur Kigoba Soro, qu'elles ont été plus faciles que dans les villages de Gbanga et de Djérébébé. Ainsi, elles ont abouti au marquage à la peinture d'un tronçon de 8km, qui précède le balisage et l'inscription dans le domaine public de la piste.

#### ***Choix du tracé de la piste***

L'animateur avec lequel j'ai travaillé priorise le trajet de la piste en fonction des points d'eau, ce qui correspond à la logique des transhumants interrogés. Ainsi, il choisit un axe principal reliant deux barrages, puis il choisit en accord avec les populations des villages concernés, le tracé de la piste entre ces derniers.

A Lagben le chef du village et de terre était d'accord dès le début pour que la piste rejoigne le barrage. Par contre à Kakpokaha, les autorités coutumières n'étaient pas d'accord avec le premier tracé proposé qui est, d'après l'animateur de l'OPEF, très emprunté par les éleveurs transhumants. Ces derniers passeraient à quelques mètres seulement du village pour descendre au grand barrage agro-pastoral de Kakpokha. Or, le chef de Kakpokaha, ainsi que la population locale estiment « qu'il n'est pas bon que les bœufs passent au village ». De plus, dans une

perspective d'agrandissement, des lotissements sont en cours de création sur le passage concerné.

Le comité de négociation mis en place a alors proposé de faire passer la piste principale à un autre endroit, plus éloigné du village mais ne rejoignant pas le barrage. Comme il était possible de créer une piste secondaire permettant de relier le barrage à la piste principale, et que la zone choisie par le comité était aussi pratiquée par les transhumants, l'animateur a accepté et le marquage à la peinture a été fait. Rappelons qu'il n'est pas question d'imposer un tracé à la population concernée, mais bien de trouver un accord, ce qui nécessite souvent des compromis.

### ***La géographie du tronçon négocié***

L'animateur porte une attention particulière aux ressources pastorales présentes sur la piste (fourrage et points d'eaux). Etant donné que le tracé choisi doit correspondre le plus possible au trajet réellement emprunté par les éleveurs, il correspond souvent à des zones où les ressources sont plus abondantes qu'ailleurs.



Figure 29: ressource fourragère sur la piste de Kakpokaha (05/05/19), S.PLOUVIEZ



Figure 30 : un cour d'eau encore asséché sur la piste au niveau de Kakpokaha (S.PLOUVIEZ, 03/05/19) , S.PLOUVIEZ

Il est aussi important de noter que le tracé de la piste choisi correspond en partie à une zone où les éleveurs, ayant participé à la séance de cartographie à Lagben, ont l'habitude d'aller faire pâturer leurs bœufs en saison sèche (*voir figure 7*). Ainsi j'ai pu constater la présence de nombreuses traces de passage d'animaux sur la piste.



Figure 31: trace du passage des troupeaux sur la piste de Kakpokaha (S.PLOUVIEZ 03/05/19)

### ***L'occupation du sol de la piste : un espace dominé par les champs***

L'ensemble de la zone est occupé en grande majorité par des surfaces cultivées comme nous pouvons le voir sur la carte ci-dessous (figure 32 p.72). Cependant, le tracé choisi correspond à une zone légèrement moins obstruée par les champs, ce qui est logique puisque la localisation de la piste est aussi choisie en prenant en compte l'occupation du sol.

En revanche, de nombreux champs sont malgré tout présents au bord de la piste, et sept d'entre-eux sont traversés par cette dernière. Il s'agit de vergers d'anacardiens mais la piste requiert une faible portion de la surface des champs impactés : de 0,2 hectares à 0,4 hectares maximums.

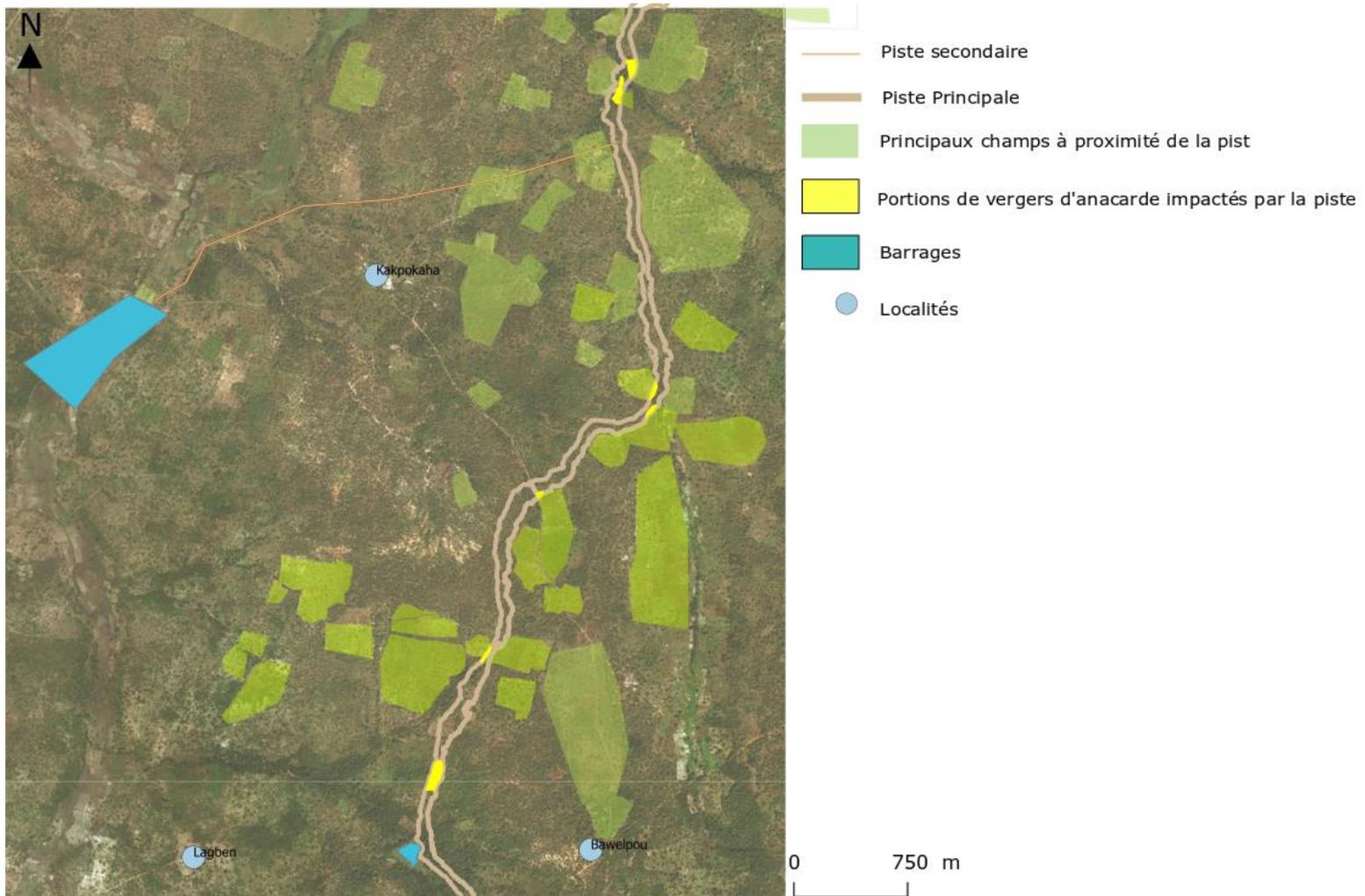


Figure 32 : La piste à bétail dans une zone agricole (source : données de terrain), S. PLOUVIEZ

L'ensemble des exploitants agricoles impactés ont accepté de céder des portions de leurs champs. Ils justifient ce « choix » par plusieurs raisons.

Premièrement, la surface impactée est peu étendue par rapport à la surface totale de leur champ, à l'exception du champ situé au sud de la piste. Or, ce dernier ne comprend que des vieux anacardiens qui ne produisent plus, mais comme il s'agit du champ anciennement mis en culture par le chef du village de Bawelpou, il était nécessaire d'avoir son accord (d'autant qu'il sera aussi concerné par le projet de délimitation de la piste) afin de ne pas le contrarier. Tous les agriculteurs possèdent d'autres champs dans des zones plus éloignées de la piste, et ils ont aussi la possibilité d'agrandir leurs exploitations, ainsi la surface perdue pourra être retrouvée.

La dimension transfrontalière du projet semble les avoir influencés, puisqu'ils l'ont tous évoqué : « *un seul homme ne peut pas bloquer à lui seul un tel projet (...) comment moi seul je pourrais bloquer le projet alors que ça part d'autres pays ?* » (un agriculteur de Kapokaha).

L'impact que peut avoir la piste sur la réduction des dégâts est aussi une des raisons qui les a poussés à accepter le projet : « *quand il n'y a pas de piste, ils (les transhumants) viennent*

*et ils ne voient pas qu'il y a un champ, alors ils le gâtent* » (un agriculteur de Kapokaha). Un autre agriculteur m'a aussi dit « *les bœufs vont passer par une seule piste, ils ne vont pas aller par ci par là, et les dégâts seront moindres (...) les bœufs passeront que là et pas ailleurs* ». Ainsi ils espèrent qu'en canalisant les trajets, la piste réduira le risque de dégâts. D'autant qu'ils sont victimes de dégâts plusieurs fois par an. S'ils reconnaissent que les éleveurs sédentaires en sont aussi responsables, les dégâts causés par les transhumants sont plus importants de par le plus grand effectif de leurs troupeaux (compris entre 100 et 200 têtes alors que les éleveurs sédentaires possèdent rarement plus de 100 têtes). De plus la période de récolte des anacardes coïncide avec la période de transhumance des éleveurs sahéliens.

### **La délimitation des pistes : une approche participative ?**

Cependant, c'est surtout le fait que le chef du village le leur a demandé qui a influencé la réaction des agriculteurs touchés : « *le chef nous a expliqué que le projet était noble alors je suis d'accord* » (un agriculteur de Kapokaha) ». Rappelons que ces individus disposent seulement d'un droit d'usage et non de propriété sur la terre qu'ils cultivent.

Ainsi, les négociations sont plus simples lorsque le village ne compte qu'un seul chef coutumier. En effet ces derniers, de par le pouvoir qui leur est conféré par la coutume africaine, sont des acteurs clés dans le déroulé des négociations. Ce sont les premiers à convaincre, d'une part, parce que rien ne peut être fait sans leur accord et, d'autre part, parce que ce sont eux qui ont le plus d'influence auprès des populations des villageoises. Les populations n'ont donc pas tellement le choix d'accepter ou de refuser, les négociations réelles se déroulent finalement entre les autorités coutumières et la population lorsque l'animateur n'est pas là. Si une partie de la population est contre le projet, il ne le sait donc pas forcément.

De plus, une partie de la population est exclue des négociations : c'est le cas des femmes et dans une moindre mesure des éleveurs. En effet, ces derniers, bien que peu nombreux n'ont pas tous participé au choix du tracé de la piste. A Kakpokaha par exemple seul l'agri-éleveur a participé au tracé de la piste, un éleveur n'était pas au courant du projet lorsque je l'ai rencontré, et un autre était absent du village le jour où le tracé a été choisi. Aucun éleveur transhumant n'a pris part aux négociations que ce soit à Lagben ou à Kakpokaha, cela peut s'expliquer par le fait qu'ils étaient très peu nombreux dans la zone cette année, mais surtout par le fait qu'en tant qu'étrangers, ils n'ont pas à être consulté à propos des aménagements réalisés dans le village. Pourtant, c'est eux qui connaissent le mieux les espaces de parcours et leurs besoins.

### **III- Les pistes de transhumance : un outil de réappropriation spatiale ?**

Une fois le déroulé et les enjeux sous-jacents aux négociations dans les villages de ma zone d'étude explicités, j'entends ici démontrer comment la création de cette piste à bétail s'inscrit pleinement dans les jeux de pouvoirs pour l'accès aux ressources. Il s'agira ensuite de questionner l'impact que peut avoir la piste sur la sécurisation des mobilités pastorales.

#### **A- Les pistes s'inscrivent dans les dynamiques de territorialisation à l'œuvre**

L'augmentation de la pression sur l'espace fini qu'est la brousse, a entraîné un changement d'appréhension dans les pratiques foncières. L'augmentation démographique et la diminution des terres disponibles se sont accompagnées d'un changement dans l'usage de l'espace qui se traduit par une appropriation individuelle grandissante des ressources (Gonin, 2016).

##### **A.1 La territorialisation de la brousse par les agriculteurs.**

Comme expliciter dans le chapitre 1, les espaces de parcours pastoraux se réduisent au fil des ans en raison de la progression des surfaces cultivées sur la brousse. Cette dernière impacte directement les mobilités pastorales des éleveurs transhumants sahéliens comme des éleveurs locaux, qui sont de plus en plus nombreux à partir en transhumance afin de rejoindre des zones moins obstruées par les champs.

On assiste à l'appropriation des ressources par les agriculteurs, matérialisée par des champs dont l'accès est de plus en plus régulé. Ainsi, les logiques de réciprocité dans l'accès aux ressources qui ont longtemps prévalu tendent à disparaître (Gonin, 2016). La vaine-pâturage ne va plus de soi. Cela peut s'illustrer par le fait que des éleveurs doivent payer pour accéder aux résidus de récolte ou qu'ils soient dans certains cas simplement interdits de pénétrer dans les champs récoltés (voir chapitre 1). Les agriculteurs sont aussi de plus en plus nombreux à clôturer leurs champs ce qui illustre bien la territorialisation à l'œuvre : « *avant j'allais vers Tafiéré, Niakara mais les champs d'anacardes et tous les grillages ça me bloque* » (un éleveur à Yarabélé). Ces clôtures matérialisent un accès exclusif à une ressource.



Les vergers d'anacardier augmentent rapidement et de façon anarchique dans les zones de brousse, compliquant ainsi les mobilités pastorales en saison sèche. Dans la partie III nous avons d'ailleurs vu que les champs impactés par la piste sur le tronçon de Lagben et de Kakpokaha étaient tous des vergers d'anacardier. Or l'espace choisi pour le tracé de la piste correspond aussi à des zones où les éleveurs sédentaires ont l'habitude de faire pâturer leurs troupeaux, ce qui montre bien l'expansion de zones agricoles sur des espaces de parcours. Ces vergers ont une dimension symbolique forte, étant donné qu'en Afrique de l'Ouest le fait de planter un arbre est un acte qui marque l'appropriation d'un espace (traditionnellement, le premier migrant arrivé plante un manguier). De plus, en saison sèche les champs de céréales sont peu visibles dans l'espace contrairement aux vergers d'anacarde dont les arbres sont visibles en

*Figure 33 : Des fils barbelés entourent un champ d'igname dans le village de Lagben, avril 2019, S. PLOUVIEZ*

toute saison, rappelant alors aux éleveurs la pression qui pèse sur leurs espaces de parcours.

Les éleveurs se voient aussi interdire l'accès à des vastes zones où ils pourraient pâturer, comme décrit dans le chapitre 1 avec les transhumants maliens qui n'ont pas pu rejoindre les pâturages de Niakara ou de Nanyéfongo. Dans une même logique d'appropriation des ressources, des transhumants s'étaient aussi vu refuser l'accès à un barrage à Abou Togo.

La photo ci-dessous a été prise à Gbamga, dans une zone de brousse où les éleveurs locaux avaient l'habitude de faire pâturer leurs troupeaux en saison sèche. Mais cette année ils n'ont pas pu s'y rendre en raison d'un individu, qui aurait acheté cet espace, et qui menaçait de tuer les bœufs qu'il verrait dans la zone.



Figure 34 : privatisation d'un espace de brousse à Gbamga, S.PLOUVIEZ , avril 2019

Ainsi, les ressources pastorales sont appropriées par des acteurs qui en excluent les éleveurs.

## **A.2 La territorialisation de la brousse par la création d'aire protégées.**

Qu'il s'agisse des forêts classées gérées par la SODEFOR ou du site de Warigué contrôlé par l'AGEREF, la délimitation des aires protégées s'accompagne d'une territorialisation des espaces de parcours dans la mesure où elles régissent la pratique de ces espaces.

Ces aires protégées sont très prisées des éleveurs locaux comme sahéliens notamment en raison de l'absence de champs, mais ils sont alors soumis au pouvoir exercé par ces deux structures dans la zone.

L'AGEREF, en interdisant la zone aux éleveurs exerce ainsi son contrôle sur un espace de parcours pastoral. De même, la SODEFOR, en taxant les éleveurs dans un premier temps, puis en marchandant des laissez-passez, exerce une territorialisation de l'Etat.

Ainsi le site de Warigué, zone refuge de nombreux éleveurs est approprié par ces deux structures sous couvert de protection de la biodiversité. La pratique des parcours pastoraux s'en trouve alors régulée, pour la zone gérée par la SODEFOR, et menacée, pour la zone gérée par l'AGEREF. D'autant que la territorialisation de cet espace par deux types d'acteurs différents créer une confusion au sein des éleveurs, ce qui alimente l'insécurité foncière à laquelle ils sont confrontés.

### **A.3 : La piste de transhumance : un acte territorial ?**

La création d'une piste de transhumance apparaît comme un moyen de sécurisation foncière : sur la piste, la présence des éleveurs ne peut être refusée. Dans ce contexte foncier sous forte pression, elle constitue une action spatiale en réponse au recul des espaces de parcours, qui permet de légitimer les droits d'usages des éleveurs par son immatriculation dans le domaine public, et par la reconnaissance de cet espace à vocation pastorale par les populations locales, principalement agricoles.

La délimitation d'une piste de transhumance à l'Est de Ferkéssédougou peut alors être analysée comme une réponse aux multiples territorialisations de la brousse, dont les éleveurs se sont retrouvés progressivement exclus. Si les agriculteurs, l'AGEREF et la SODEFOR affirment leur contrôle sur la brousse, le choix de l'OPEF de délimiter une piste dans cette zone exprime la volonté de se repositionner dans les jeux de pouvoirs qui régissent l'accès aux ressources. On peut voir dans la création de la piste de transhumance, le reflet de la fermeture des champs. L'OPEF, en circonscrivant un espace de parcours par une piste délimitée, s'inscrit alors dans la même logique que les agriculteurs. Cette action participe à la fermeture des espaces, et tend à une appropriation exclusive des ressources.

### **B- Un acte efficace pour la sécurisation des mobilités pastorales ?**

Le choix de délimiter une piste à bétail dans cette zone n'est donc pas neutre. On peut s'interroger sur l'efficacité de la délimitation de cette piste sur la sécurisation des mobilités pastorales.

#### **B.1 : La piste participe à la fermeture des espaces de parcours**

La mobilité pastorale nécessite une grande flexibilité dans les déplacements, et par conséquent une certaine fluidité de l'espace. Ces dernières années les transhumants maliens et burkinabés comme les transhumants ivoiriens ont ainsi modifié leurs trajets pour pallier au manque d'eau, de pâturage mais aussi pour éviter certaines zones conflictuelles. Ainsi les trajets empruntés sont produits par les circonstances naturelles ou sociales, et sont opportunistes.

Or, les pistes qui fixent les trajets dans l'espace et dans le temps s'opposent alors aux logiques pastorales. En effet, si elles sécurisent la mobilité des pasteurs elles réduisent leur marge de manœuvre. De par leur fixité, elles ne permettent pas une adaptation des trajets au grés des opportunités et des contraintes et s'opposent alors à la fluidité de l'espace. Bien

qu'elles permettent d'assurer une continuité spatiale et le déplacement des troupeaux, elles participent à la fermeture de l'espace en cristallisant les espaces de parcours. Paradoxalement elles sécurisent les mobilités en permettant par exemple de traverser une zone obstruée par des champs mais elle participe aussi à la réduction des mobilités. En canalisant ces dernières, elles réduisent la diversité des parcours pastoraux.

Elles peuvent alors s'apparenter à des autoroutes (Gonin, 2014), puisqu'elles constituent moins un espace de parcours qu'un espace de circulation. C'est d'ailleurs la vision qu'en ont les agriculteurs comme les éleveurs rencontrés : « *les bœufs vont passer par une seule piste, ils ne vont pas aller par ci par là, et les dégâts seront moindres* » (un agriculteur de Kakpokaha), « *c'est bien ça va nous faciliter pour aller vers d'autres localités quand il n'y aura plus de ressources ici* » (un éleveur de Lagben). Pourtant, dans les logiques pastorales la mobilité et l'utilisation des ressources vont de pair : le troupeau pâture en se déplaçant. Certes, les troupeaux se déplacent dans l'espace mais ils restent aussi plusieurs jours (voir plusieurs semaines) dans des localités afin de profiter de certains pâturages. Or, les pistes de transhumance sont négociées comme des espaces de passage et non pas comme des espaces de parcours. Elles tendent alors à une dissociation de la circulation et de l'accès aux ressources pastorales, ce qui s'illustre d'ailleurs par le fait que les pistes à bétail doivent relier des aires de pâtures.

## **B.2 : Des pistes peu adaptées à la variabilité des ressources dans l'espace et le temps.**

Si les pistes à bétail permettent de dépasser les contraintes rencontrées que sont par exemple les champs, peuvent-elles pour autant garantir l'accès aux ressources pastorales ?

Certains travaux de recherche montrent que les ressources pastorales sont mobiles, (Re-tailler, 1998). Or, si par des actions de sensibilisation il est possible d'influer sur la pérennité de certaines ressources pastorales (par exemple de favoriser une gestion raisonnée des barrages), il est plus difficile d'influer sur les circonstances « naturelles » qui dictent la variabilité spatio-temporelle des fourrages. Si une piste dispose et/ou rejoint des espaces qui disposent d'abondantes ressources fourragères, comment savoir si dans 5 ans il en sera de même ? Ainsi, une bonne gestion des ressources pastorales est garante de l'utilisation des pistes. Dans ma zone d'étude, les autorités compétentes commencent à réfléchir à des moyens de contrôle et de régulation de l'utilisation des barrages issus de la SODEPRA. Elles souhaitent notamment mettre en place une uniformisation des taxes prélevées et une gestion des fonds issus des taxes sur le barrage. Le barrage de Lagben qui est tari a des chances de bénéficier de la réhabilitation prévue par le PAMOBARMA.

Si un vaste réseau de piste permette d'orienter les trajets dans de multiples directions, rendant alors possible l'adaptation des itinéraires aux ressources pastorales disponibles, elles restent conçues comme des espaces de circulation. Leur largeur comprise entre 50 et 100m ne fait pas d'elles des espaces de parcours. Les troupeaux devront en sortir pour rejoindre des zones de pâturages. Or, si la circulation à l'échelle régionale des animaux est fragilisée par différents facteurs, les déplacements à l'échelle des terroirs sont eux aussi soumis à des pressions multiples. Hormis les quatre aires de pâtures prévues dans la région du Tchologo par le PAMOBARMA, les pistes ne s'accompagnent pas de la garantie d'accès aux espaces de parcours pastoraux.

### **B.3 : La piste de transhumance, facteur aggravant des tensions entre agriculteurs et éleveurs ?**

Lors des négociations pour la délimitation de la piste dans les villages de ma zone d'étude, la piste est présentée comme une solution à la réduction des dégâts causés dans les champs, facteur déterminant dans l'acceptation du projet par les populations locales. Cela sous-entend que les éleveurs resteront cantonnés sur la piste, ce qui n'est pas le cas. Dans les représentations des populations locales la piste correspondra à l'espace de parcours des transhumants, désormais limité à une petite zone de leur village : « *Ils n'iront plus ici et là* » (un éleveur de Kakpokha).

Si en saison des pluies la piste présente un avantage non négligeable qui est celui de permettre aux transhumants de remonter vers le Nord sans craindre d'être bloqué par les champs, en saison sèche il est évident que les éleveurs devront sortir de la piste pour pâturer. Or, le problème de dégâts sur les cultures se pose désormais aussi en saison sèche avec les cultures de contre-saison, particulièrement l'anacarde dont la période de récolte coïncide avec l'arrivée des transhumants sahéliens.

Plusieurs hypothèses peuvent être émises sur les conséquences potentielles de cette divergence de vision de la piste. On peut se demander si les populations locales -en particulier les agriculteurs ayant accepté de céder des portions de leurs champs pour la réalisation de la piste- ne risquent-elles pas de faire preuve de moins d'indulgence envers les éleveurs ? Ces individus ont cédé des terres, ils ont renoncé à une partie de leur outil de travail, et malgré cette concession, les éleveurs continueraient de causer des dégâts alors qu'ils disposent désormais d'un espace qui leur est dédié. Cela pourrait avoir des conséquences sur le respect de la piste. Si les agriculteurs considèrent que les éleveurs ne respectent pas leur contrat en occupant

l'espace qui leur est désormais dédié, peut-être que les agriculteurs ne respecteront pas le leur qui est de ne pas empiéter sur la piste. De plus, si aujourd'hui certains agriculteurs sont réticents à installer des champs à des endroits où il y a de nombreux passages de transhumants, le fait de délimiter une piste risque peut-être de les encourager à commencer des activités agricoles ( en particulier manguiers / anacardiens) sur des zones non balisées mais où les troupeaux passent, notamment en saison sèche, ce qui réduira l'écheveau de trajet à l'aller.

Enfin, le caractère participatif de la délimitation des pistes qui peut être remis en cause par l'organisation coutumière hiérarchique peut constituer un frein au projet. L'acceptation du projet par la population est garante de la pérennité et de l'efficacité du projet, dans la mesure où elle le légitime. Or, on ne peut pas affirmer avec certitude que les populations des villages dans lesquels les pistes ont été négociées, aient réellement accepté le projet.

## CONCLUSION GENERALE

Les éleveurs sont confrontés à deux risques principaux qui sont l'incertitude pluviométrique - qui va d'ailleurs s'aggraver dans les années à venir en raison du réchauffement climatique- et le recul des espaces parcours. Ce dernier met en péril les mobilités pastorales ainsi que tout le système sur lequel repose l'élevage extensif en Afrique de l'Ouest.

De nombreux projets de développement se sont attachés ces dernières années à sécuriser la mobilité pastorale par la délimitation de pistes à bétail. Or ces dernières, si elles assurent une continuité entre les pays sahéliens et côtiers, ne garantissent pas l'accès à des espaces de parcours pastoraux. La largeur des pistes de 50 à 100m, est très insuffisante pour que l'on puisse considérer ces pistes comme des espaces de parcours. Il faut les considérer comme un axe de circulation. C'est pourquoi des aires de pâtures sont également prévues dans la région du Tchologo. Mais prévues pour l'instant au nombre de 4, et difficile à négocier en raison des superficies nécessaires, leur réalisation semble incertaine. Malgré les critiques négatives énoncées dans la partie précédente, la piste est très attendue par les éleveurs. Les éleveurs locaux interrogés s'en réjouissent car elle permettra de « *quitter vers d'autres villages sans problèmes quand il n'y aura plus de ressource ici* » (un éleveur de Kakpokaha). Or, cette fuite continue vers le Sud pratiquée par les éleveurs sahéliens comme ivoiriens, à la recherche de ressources pastorales plus optimales, ne pourra pas se perpétuer éternellement.

La sécurisation de la mobilité pastorale doit passer par une conservation des ressources pastorales en elles-mêmes, et ne pas se contenter d'en garantir l'accès. Si la piste permet de se déplacer dans un espace compris entre 50 et 100m de largeur, à quoi servira-t-elle si les ressources fourragères disparaissent ?

Enfin, la piste en cours de négociation dans ma zone d'étude revêt finalement des aspects autant politiques que fonctionnels. Mise en place par l'OPEF, organisation présidée par un homme influent dans la région, elle illustre un repositionnement des éleveurs dans les rapports de force, qui rappelons-le, ne sont pas à leur avantage. Le contexte foncier extrêmement complexe de la zone d'étude avec une juxtaposition de pouvoir sur le foncier (territorialisation du site de Warigué par l'AGEREF et la SODEFOR), aurait pu contrarier la volonté de créer une piste dans cette zone. Mais il n'en est rien.

Ainsi, au-delà de l'amélioration des conditions de travail des éleveurs que pourra ou non entraîner la création de cette piste, il faut voir dans la négociation de cette dernière un acte

territorial fort. Ce dernier exprime une volonté de réaffirmer un pouvoir sur des ressources foncières - qui tendent à exclure les populations pastorales - et par là-même un repositionnement des éleveurs dans un jeu d'acteurs duquel ils ont trop souvent été exclus en Côte d'Ivoire.

## BIBLIOGRAPHIE

- InterRéseaux ; *L'élevage agropastoral en Afrique de l'Ouest : 5 idées reçues à l'épreuve des faits*
- InterRéseaux ; *Le pastoralisme a-t-il encore un avenir en Afrique de l'Ouest ?* ; Grain de sel ; 2017
- Acting For Life ; *Dix constats sur la mobilité du bétail en Afrique de l'Ouest*
- GONIN Alexis, TALLET Bernard ; *Changements spatiaux et pratiques pastorales : les nouvelles voies de la transhumance dans l'Ouest du Burkina Faso* ; Cah Agric 21 : 448-54 ; 2012
- GONIN Alexis ; *Jeux de pouvoir pour l'accès aux ressources et devenir de l'élevage en Afrique soudanienne* ; 2014
- GONIN Alexis ; *Les éleveurs face à la territorialisation des brousses : repenser le foncier pastoral en Afrique de l'Ouest* ; Annales de géographie, vol. 707, no. 1 ; pp. 28-50 ; 2016
- BERNARDET P. (1994). Eleveurs et agriculteurs en Côte d'Ivoire : spécialisation et complémentarité. In : BLANC-PAMARD CHANTAL (ED.), BOUTRAIS JEAN (ED.). *Dynamique des systèmes agraires : à la croisée des parcours : pasteurs, éleveurs, cultivateurs*. Paris : ORSTOM, 237-268. (Colloques et Séminaires). Dynamique des Systèmes Agraires : A la Croisée des Parcours, Paris (FRA), 1994. ISBN 2-7099-1228-
- BOUTRAIS, J, *Logiques pastorales et de conservation de la nature : les transhumances et le Parc du W (Niger, Burkina Faso, Bénin)*, 2018
- ACTION CONTRE LA FAIM, bulletin de la situation pastorale nord cote d'ivoire, MARS 2019
- THEBAUD, B, Note Technique La transhumance dans les pays côtiers : un enjeu vital à l'issue incertain, 2018

- Guy-Florent Ankogui-Mpoko, Kedeu Passingring, Boniface Ganota, David Kadekoy-Tigague. *Insécurité, mobilité et migration des éleveurs dans les savanes d'Afrique centrale. Savanes africaines en développement: innover pour durer*, Apr 2009, Garoua, Cameroun. 10 p.
- J. IBO - *Les nouvelles orientations de la gestion du patrimoine naturel en Côte d'Ivoire*.
- D. RETAILLE, *L'espace Mobile*, 1997
- Bassett, Thomas J. 2009. « Mobile pastoralism on the brink of land privatization in Northern Côte d'Ivoire ». *Geoforum* 40 (5): 756-66.

**Ouvrages n'apparaissant pas directement dans mon mémoire mais qui ont, consciemment ou non, influencés la structuration de ma réflexion.**

- Bassett, Thomas J., et Matthew D. Turner. 2007. « Sudden shift or migratory drift? Fulbe herd movements to the Sudano-Guinean region of West Africa ». *Human Ecology* 1 (35): 33–49. [historique des migrations peuls vers les savanes soudaniennes]
- Bonnet, Bernard. 2013. « Vulnérabilité pastorale et politiques publiques de sécurisation de la mobilité pastorale au Sahel ». *Mondes en développement*, n° 4: 71–91.
- Kitchell, Erin, Matthew D. Turner, et John G. McPeak. 2014. « Mapping of Pastoral Corridors: Practices and Politics in Eastern Senegal ». *Pastoralism: Research, Policy and Practice* 4 (17): 17-31.
- Moutari, Elhadji Maman, et Frédéric Giraut. 2013. « Le corridor de transhumance au Sahel: un archétype de territoire multisitué? » *L'Espace géographique* 42 (4): 306–323.
- Bassett, Thomas J. 1988. « The political ecology of peasant-herder conflicts in the Northern Ivory Coast ». *Annals of the Association of American Geographers* 78 (3): 453–472.
- Coulibaly A., Ouattara H.A., Cecchi Philippe. (2007). Pastoralisme et stratégies d'acteurs locaux : pluralisme de règles et conflits. In : Cecchi Philippe (ed.), Lévêque Christian (préf.),

Aubertin Catherine (préf.). L'eau en partage : les petits barrages de Côte d'Ivoire. Paris : IRD, 201-213. (Latitudes 23). ISBN 978-2-7099-1615-8

