

IV. — CHEPTEL OVIN ET BOVIN DE LA TUNISIE

1° CONSISTANCE ACTUELLE DU TROUPEAU

La sécheresse persistante des années 1943 à 1945 a abouti à une diminution considérable du cheptel tunisien. Le phénomène n'est pas nouveau dans l'histoire économique de la Régence qui est soumise tout entière aux fluctuations énormes de la pluviométrie tunisienne (voir graphique ci-dessous). Néanmoins, l'hécatombe qu'ont subie cette année les troupeaux de bœufs et de moutons apparaît spécialement considérable.

Au printemps 1945 le troupeau bovin était évalué à 501.000 têtes, au printemps 1946 un recensement l'établissait à 401.000, soit une diminution de 20 %.

Au printemps 1945 le total des ovins était estimé à 2.974.000 et au printemps 1946 à 1.783.000, soit une diminution de 40 %.

Les perspectives d'accroissement ou de diminution pour les mois à venir sont encore imprécises. L'évolution du troupeau dépend essentiellement des pluies d'automne. Si les quelques précipitations de la fin octobre se renouvellent jusqu'au début des grands froids, les pâturages pourront s'en trouver revigorés et le cheptel amaigri pourra n'avoir qu'une mortalité faible. Les pluies d'octobre permet-

tent d'envisager les mois à venir avec une certaine confiance, au moins en ce qui concerne les ovins. Si l'agnelage se fait dans de bonnes conditions, on peut espérer la reprise des exportations de carcasses d'agneaux tunisiens sur la Métropole. Elle pourrait atteindre en 1947 jusqu'à 30 ou 40.000 carcasses, sans aller évidemment jusqu'au niveau des années spécialement favorables (plus de 70.000 en 1937 et en 1939).

2° LE PROBLEME DE LA NOURRITURE

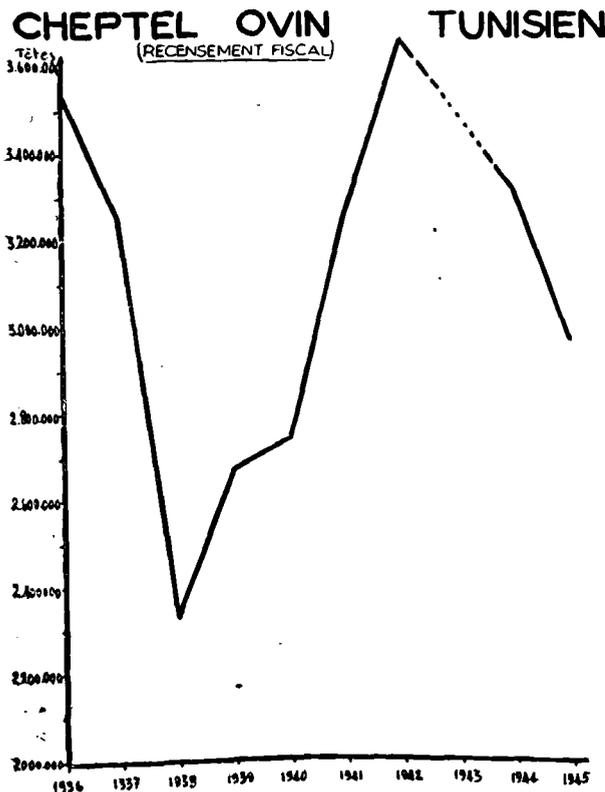
Pour diminuer l'influence des variations pluviométriques sur le troupeau tunisien, plusieurs méthodes sont mises en œuvre. La plus simple semble être dans la constitution de réserves. C'est malheureusement celle qui convient le moins bien à la physionomie économique du pays. La grande majorité du troupeau tunisien se trouve répartie entre des milliers de petits fellahs habitant pour la plupart des régions du Centre et du Sud et qui pratiquent généralement l'élevage pastoral. On estime à 9 % la proportion des ovins qui est entre les mains des Européens; celle des bovins est de 10 % environ.

Il semble toutefois que les leçons de ces dernières années de sécheresse aient été entendues. Sur les conseils des autorités locales des réserves ont été faites qui, sans être considérables, représentent un effort qui vaut d'être signalé. Il semble qu'il ait été spécialement accentué dans la Région des Hauts-Plateaux et dans les nevirons du Kef.

Le développement des pâturages par les particuliers se heurte lui aussi à la structure économique du pays. Les autorités du Paysanat ont pourtant établi un plan raisonné de développement des points d'eau spécialement destinés à l'élevage. Ils ont commencé la création de Centres de sauvegarde humides qui devront travailler dans le même sens que les Centres de sauvegarde secs où sont cultivées les plantes xérophiles comme le cactus et le triplex qui a l'avantage spécial de pousser en terrains salés.

3° ORGANISATION SANITAIRE

Le troupeau est dans son ensemble en bon état. On peut dire qu'il le doit à la lutte qui a été menée par les vétérinaires tunisiens depuis l'institution, en 1887, du Service vétérinaire et de l'Élevage. Les vétérinaires de colonisation et leurs successeurs du cadre des vétérinaires de l'Élevage sont parvenus, par des méthodes devenues classiques de dépis-



tage et de vaccination obligatoire, à l'élimination à peu près complète des épizooties.

A l'heure actuelle subsiste seul un centre de fièvre aphteuse, en voie de réduction, dans les Contrôles civils de Zaghouan et de Souk-el-Arba. Les mesures sanitaires qui seraient prises en Europe dans un cas semblable, et en particulier l'isolement des animaux contaminés, sont évidemment impossible. La lutte pour la réduction de ce centre de contagion doit se poursuivre au courant de l'année 1947 avec des essais de vaccination anti-aphteuse.

4° AMELIORATION DE LA RACE

En ce qui concerne les moutons, la race traditionnelle de la Tunisie est celle que l'on appelle « barbarine à grosse queue ». Leur queue constitue une réserve de graisse. Il y a quelque 20 ans ces moutons avaient été mal accueillis par les importateurs français qui considéraient cet appendice comme un ornement économiquement inutilisable. Le Service de l'Élevage avait alors cherché à remplacer la race locale par des espèces européennes à queue fine. Il semble que ç'ait été une erreur. Heureusement, ces conseils ont été peu écoutés. Il y a une dizaine d'années, des importateurs français, au cours d'une mission en Tunisie, se sont rendu compte de la supériorité du mouton tunisien à la chair abondante sur les espèces européennes transplantées dont les membres étaient nerveux et grêles. Avant guerre, les carcasses de moutons tunisiens,

privées de leurs queues, faisaient prime sur le marché métropolitain.

Aujourd'hui, la race « barbarine » est la seule qui se soit maintenue, sauf dans quelques exploitations peu nombreuses, en particulier chez certains colons européens qui n'ont pas à leur disposition des bergers expérimentés. En effet, l'aide d'un berger spécialement au courant des mœurs de l'espèce barbarine est indispensable pour aider à la saillie.

Parmi les bœufs domine la race « brune de l'Atlas » qui est la mieux adaptée au climat. Elle demande peu de soins est extrêmement rustique mais est de peu de poids.

Des croisements avec le Zébu des Indes ont été faits, puis avec des races gasconnes et des zébus tarentais. Ils aboutissent à des bêtes beaucoup plus intéressantes pour la viande de boucherie mais qui réclament des soins qu'elles ne peuvent trouver que dans des fermes européennes.

Pour le développement des espèces laitières, on envisage des croisements avec la race dit des zébus scindh qui offre une grande résistance à la poroplasmose.

Le Service de l'Élevage cherche à acquérir aux Indes une quinzaine de taureaux et quelques vaches de cette espèce pour tenter une expérience suffisamment vaste.

(Indications fournies par la Direction de l'Économie Générale — Service de l'Élevage).

V. — LES TRACTEURS EN TUNISIE

1° EVOLUTION DE LA MOTOCULTURE TUNISIENNE

La motoculture fit une première apparition en Tunisie vers 1912; les machines de l'époque, peu maniables, volumineuses et d'un entretien compliqué, n'eurent qu'un succès limité et furent rapidement abandonnées. Ce n'est qu'en 1919 que la motoculture prit son véritable départ en Tunisie. Elle prit par la suite une extension considérable, beaucoup plus importante que dans les autres pays de l'Afrique du Nord.

Au début, des tracteurs de toutes formes et de toutes forces furent importés en Tunisie. Bien peu étaient aptes à effectuer d'une manière satisfaisante les travaux particulièrement pénibles exigés par nos terres.

Le choix des colons s'orienta primitivement vers les tracteurs à roues, de petite et moyenne puissance; le tracteur était alors considéré comme un appareil capricieux, devant servir uniquement aux moments de presse et en cas d'épidémie du bétail. Les progrès techniques aidant, le tracteur s'imposa de plus en

plus et finit par remplacer presque totalement les attelages dans un grand nombre d'exploitations agricoles françaises et chez ceux des agriculteurs indigènes qui utilisent les méthodes de culture françaises.

Le tracteur a permis la mise en valeur de vastes régions non encore défrichées. (Djebel Mansour, plaine de Sidi Meskine, région de Messourah et une partie de la région d'Ousseltia). Avec l'amélioration des méthodes culturales, la puissance demandée au tracteur augmenta chaque année. Alors que dans les débuts la puissance à la barre variait entre 12 et 20 CV., elle atteint souvent aujourd'hui 35 à 50 CV et quelquefois plus pour certains travaux.

Les modèles à chenilles, qui donnent plus d'adhérence au sol, remplacèrent presque complètement, vers 1931, les tracteurs à roues qui ne convenaient pas à la terre trop ameublée.

Pendant près de quinze ans tous les tracteurs à roues et à chenilles ont fonctionné soit à l'essence soit au pétrole. A l'apparition des premiers Diesel en 1932 la Tunisie tra-

versait une période de crise grave (mévente des blés, cours trop bas, etc...) et la diffusion de ce nouvel engin ne se fit que très lentement.

Dès 1937, la situation des agriculteurs s'étant considérablement améliorée, les ventes de tracteurs reprirent avec une certaine intensité et dès lors les colons portèrent leur choix presque exclusivement sur les tracteurs Diesel à chenilles.

Le tracteur Diesel est arrivé à un degré de perfectionnement tel que même confié à des conducteurs indigènes n'ayant aucune notion mécanique, il travaille sans arrêt (souvent 20 heures sur 24) dans des conditions de sécurité absolue.

Une nouvelle tendance se manifeste actuellement pour l'utilisation du tracteur agricole à pneus qui est susceptible de rendre de gros services dans les fermes. Outre les travaux agricoles proprement dits (labours superficiels et recroisements, semailles, moissons, battages) il peut effectuer les transports à une allure intéressante sans détériorer les pistes et les routes. Son prix le rend plus abordable que les tracteurs à chenilles de la même puissance.

2° LE PARC « TRACTEURS » TUNISIEN EN 1946

D'après le tableau reproduit en annexe, il apparaît que le nombre de tracteurs qui existait en Tunisie en 1941, correspondait à peu de chose près au nombre de tracteurs utilisés avant la guerre et que leurs puissances à la barre atteignait un total de 68.000 CV. Dans ce lot de tracteurs figurent des tracteurs à roues, à essence, dont l'importation en Tunisie remonte aux années 1925 à 1930. A l'heure actuelle on peut considérer que 80 % de ces tracteurs, soit 16.000 CV. devraient être mis à la ferraille. Il en est de même d'une partie des tracteurs à chenilles, à essence, dont l'importation bien que plus récente se place entre les années 1927 et 1935. Pour cette catégorie de tracteurs le déchet peut être évalué à environ 30 %, soit 5.000 chevaux.

Si l'on ajoute à ces chiffres les dégâts occasionnés par les hostilités en Tunisie, on peut estimer à 25.000 chevaux environ, soit 35 %, la diminution de l'effectif « tracteurs » existant en Tunisie en 1941.

Etant donné le gros effort demandé actuellement aux tracteurs qui sont encore en service et les difficultés d'entretien dues à l'irrégularité des arrivages de pièces de rechange, il convient de prévoir que d'ici la fin 1950 près de 80 % des tracteurs (55.000 chevaux) existant en 1941 seront complètement hors d'usage.

A titre de comparaison, notons que le parc « tracteurs » de l'Algérie était officiellement estimé en 1941 à un total de 5.500 à 6.000 machines. On voit qu'à cette date la Tunisie, pour un total de surfaces cultivées qui est environ le tiers de celui des terres cultivées algériennes, possédait un nombre de tracteurs égal à 45 % environ du nombre des tracteurs algériens.

3° PERSPECTIVES D'ACCROISSEMENT DU PARC « TRACTEURS »

Une large augmentation du parc « tracteurs » sera largement justifiée non seulement par l'extension de la motoculture aux cultures indigènes, mais aussi par l'évolution des méthodes culturales dans les régions du Sud de la Tunisie où les agriculteurs viennent de plus en plus à la motoculture.

Si les prévisions d'importations qui ont été établies sont respectées, le parc « tracteurs » atteindra à fin 1950 une puissance de 145.000 chevaux (200.000 moins 55.000), soit plus du double de la puissance des chevaux dont nous disposions avant-guerre.

Or les chiffres ci-dessous montrent la faible mesure dans laquelle les commandes passées aux Etats-Unis ont été exécutées jusqu'à ce jour.

	Roues	Chenilles	Total
Commandes 2 ^e semestre 1945 et 1 ^{er} semestre 1946	315	441	756
Ont été reçus sur ces commandes	51	201	252
Restent à recevoir s/ commandes 1945-1946	204	240	504
Commandes 2 ^e semestre 1946	161	275	436
Commandes restant à recevoir pour l'exécution des programmes 1945 et 1946	425	515	940

L'ensemble de ces chiffres a été arrêté à la date du 30 octobre 1946).

Les raisons du retard apporté à l'exécution du programme sont à trouver dans les conditions économiques actuelles aux Etats-Unis : retards à la construction et grèves dans les transports maritimes.

On voit que sur ce point, comme sur bien d'autres, l'économie tunisienne se trouve en face de problèmes dont elle ne détient pas à elle seule la solution.

(D'après une étude du Président de la Chambre Syndicale de la Machine agricole de Tunisie).

(Voir tableaux page 132)