

LA MOBILITÉ COMMERCIALE DU BÉTAIL ENTRE LE SAHEL ET LES PAYS CÔTIERS: L'AVENIR DU CONVOYAGE À PIED

Christian Corniaux, Brigitte Thébaud and Denis Gautier

Résumé

Cet article s'intéresse à la problématique du convoyage à pied des bovins qui sont acheminés des pays sahéliens vers les pays côtiers, sur de longues distances. Face à des conditions de mobilité de plus en plus contraignantes au fur et à mesure de la descente vers le sud, ce mode traditionnel d'envoi de la viande bovine vers la Côte est remis en question par les politiques qui lui opposent la rapidité du transport par camion des animaux vivants et, depuis quelques années, l'intérêt de revenir même à l'acheminement de viande par camions réfrigérés. Pourtant, en dépit des multiples entraves dont il doit s'accommoder, le convoyage à pied reste une pratique dynamique, parce que très efficace sur les plans zootechnique et économique. Privilégiant des lots d'animaux encore jeunes, ce type de convoyage leur permet en effet de compléter leur croissance et d'engraisser en chemin. Comme alternative, les capacités de transport par la route restent limitées par l'état des infrastructures et la disponibilité réduite de camions. Il en résulte des coûts de transport élevés qui doivent aussi intégrer des frais additionnels liés aux tracasseries routières. L'attention portée à l'avenir par les institutions nationales et sous-régionales à la problématique du convoyage à pied du bétail entre le Sahel et la Côte sera donc déterminante pour l'avenir de la compétitivité de la filière viande sahélienne dans un contexte de forte hausse de la demande urbaine, de faiblesse du pouvoir d'achat des consommateurs et de concurrence des autres sources de protéines animales (poisson, poulet, viande rouge importée).

Mots clés : mobilité, commerce, bétail, convoyage, Afrique de l'Ouest

Introduction

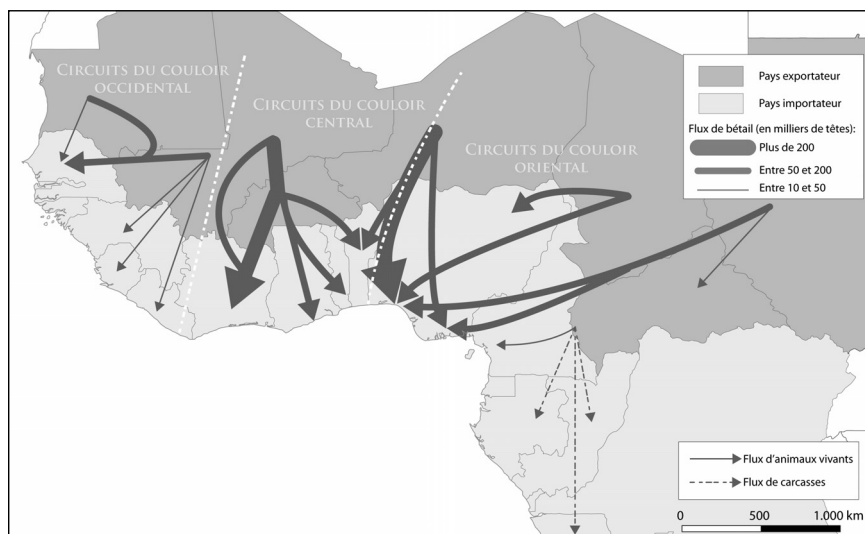
L'acheminement du bétail sahélien en direction de la Côte relève ainsi d'une pratique ancienne et profondément ancrée dans la complémentarité naturelle des échanges entre les zones semi-arides du nord et les régions agricoles du sud. Sur l'axe reliant le Niger central au Nigeria, Baier (1980) fait remonter le commerce du bétail sur pied à plusieurs siècles avant l'occupation coloniale et souligne l'augmentation considérable des exportations du bétail nigérien entre 1900 et 1930, en réponse à l'augmentation du niveau de vie des producteurs de cacao et d'huile de palme et à l'expansion urbaine de Lagos et d'Ibadan. À l'échelle du Sahel, Boutrais (2001) note qu'à l'époque coloniale les commerçants de bétail reprirent

bien souvent les itinéraires de la traite négrière, en réponse au développement économique des régions atlantiques. Bonte (1969 : 168) souligne le caractère aventureux de ce commerce au début du XX^{ème} siècle. Sur l'axe Mali – Nigéria, les caravanes étaient armées pour éviter les rezzous et les vols de bétail. Depuis les indépendances, les grands circuits se sont sécurisés, renforcés et adaptés (Ancey 1996 ; Botte 1999 ; Quarles 1999). Les marchés se sont organisés sous l'influence de l'administration coloniale qui s'est intéressé aux infrastructures, aux systèmes de mercuriales et aux pistes à bétail (Boutrais 2001). Des intermédiaires courtiers ont garanti les opérations et ont facilité les opérations de vente et d'achat (Bonte 1969 : 165-169) Aujourd'hui, du fait de son ancienneté, la mobilité commerciale du bétail implique une multitude d'acteurs fonctionnant souvent en réseaux et opérant toujours sur de longues distances, suivant des axes généralement orientés du nord vers le sud avec, dans certains cas (Bénin-Nigéria, par exemple), des bretelles est-ouest (carte 1).

Si ces courants commerciaux ne sont pas nouveaux, leur contexte a, en revanche, profondément changé, notamment au cours des 50 dernières années. L'augmentation démographique s'est traduite par une croissance globale de la demande en viande bovine (Pica-Ciamarra 2009). Elle est estimée à plus de 30 pourcent d'ici 2030 en Afrique de l'Ouest (OCDE 2008: 24)¹. Le recul de la trypanosomiase dans les zones soudaniennes et les migrations pastorales issues des grandes sécheresses ont conduit à l'implantation durable de systèmes d'élevage dans les pays côtiers, notamment au nord du Bénin, du Togo, du Ghana et de la Côte d'Ivoire. En même temps, la part de la viande importée dans l'approvisionnement des pays côtiers s'est affirmée, dans le contexte d'une ouverture du marché mondial et de la place grandissante prise par l'Amérique latine, en particulier le Brésil.

Ainsi, la filière bétail doit répondre dorénavant à une double nécessité : fournir davantage de viande (plus d'animaux, des animaux plus lourds) pour satisfaire une demande en sensible hausse sur la Côte et améliorer sa compétitivité face à la concurrence des productions locales et importées. Dans ces conditions, le mode d'acheminement des animaux vers les marchés terminaux revêt une importance cruciale, du fait de ses incidences directes sur le coût final au consommateur et, plus globalement, sur la fonctionnalité des systèmes de mise en marché du gros bétail.

Or, le convoyage à pied est aujourd'hui perçu comme archaïque, conflictuel et promis à un sombre avenir, en dépit de voix discordantes qui insistent sur son efficacité économique et sur sa flexibilité (Williams 2003 ; OCDE 2008: xvii; Renard 2009). Ses détracteurs lui opposent le plus souvent la rapidité du transport des animaux par camion qui permet de contourner les difficultés du convoyage à pied et d'acheminer des animaux lourds (bœufs d'embouche) qui ne résistent pas à la marche. Promouvoir le convoyage à pied serait un combat d'arrière-garde, relevant d'une vision passéiste et inaltérable de la filière bétail. Mais peut-on s'en passer? Est-il envisageable de convoier uniquement par camion vers les capitales côtières plus d'un million de têtes aujourd'hui (Guibert et al 2009: 28), et encore



Carte 1. Les circuits de commercialisation en Afrique de l'Ouest et du Centre (Cesaro 2010: 19).

plus demain? Finalement, quel est l'avenir, voire l'intérêt même du convoyage à pied dans le cadre d'échanges sous-régionaux soumis à de fortes mutations commerciales?

Nous répondrons à cette question en nous appuyant dans un premier temps sur l'exemple concret du convoyage transfrontalier de bovins entre le nord du Burkina et les villes de Cotonou au Bénin et Lagos au Nigéria. La discussion sera ensuite élargie à l'Afrique de l'Ouest.

Méthodologie

Parmi les circuits d'acheminement des bovins du Sahel vers les villes côtières, le convoyage à partir du nord du Burkina Faso est l'un des plus captivants à étudier. Les animaux suivent en effet un long parcours et doivent traverser plusieurs frontières. Ainsi, le nord du Bénin n'est parfois qu'une zone de transit pour le bétail burkinabé destiné au marché nigérien. L'analyse de ce circuit permet par conséquent la prise en compte du Nigéria, poids lourd en termes démographiques et économiques, et moteur du commerce international du bétail en Afrique de l'Ouest.

L'étude a été réalisée dans le cadre du Projet d'Appui à la Productivité de l'Élevage (PAPE) au Mali, au Burkina Faso et dans le nord du Bénin. Ce projet, financé par l'Union Européenne en 2010–11, a notamment débouché sur la conception d'un module d'animation et de formation sur le Commerce du Bétail en Afrique de l'Ouest (Thébaud et Corniaux 2011)². Ce travail nous sert de référent.

Des enquêtes procédant par entretiens et recueil documentaire ont été menées auprès des acteurs intervenant tout au long de la filière du commerce du bétail. Trois séries d'entretiens ont été réalisées en mars 2010, en novembre 2010 et en janvier 2011. La première série a été effectuée lors d'une mission de terrain où les auteurs ont rencontré, entre autres, des éleveurs, des commerçants, des convoyeurs, des transporteurs, des responsables des marchés à bétail, des directeurs d'abattoirs, des bouchers grossistes et détaillants entre Fada N'Gourma, dans l'est du Burkina Faso et Parakou, dans le nord du Bénin (carte 2). Les deux autres séries d'entretien ont été menées dans le cadre d'ateliers de formation et d'animation sur le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest, réunissant un panel d'acteurs de la filière, afin de compléter les données, de repérer d'éventuelles évolutions dans les stratégies au cours de l'année et de tester les premières hypothèses de recherche. Ces ateliers se sont tenus l'un à Natitingou (nord du Bénin) et le second à Bamako, au Mali.

Les grilles d'entretien portaient notamment sur l'histoire des circuits de commercialisation, sur le fonctionnement des réseaux marchands, sur les entraves à la mobilité, sur les infrastructures en place, sur la segmentation des marchés, sur l'évolution des volumes et des prix le long d'un axe nord-sud, sur le rôle des collectivités décentralisées, sur la représentation, par les acteurs, des avantages et inconvénients respectifs des différentes formes de convoyage (à pied, vif en camion, viande réfrigérée ou congelée en camion).

Un travail spécifique a été également réalisé auprès d'une dizaine de professionnels de la filière (emboucheurs, exportateurs à pied, exportateurs en camion, bouchers) pour établir à chaque étape commerciale les prix et les poids moyens des deux grandes catégories d'animaux destinés aux marchés côtiers: les jeunes mâles convoyés à pied et les mâles adultes embouchés transportés par camion. Les marges des opérateurs ont également été estimées. Les résultats ont été obtenus sur la base d'une reconstitution fidèle d'un trajet typique entre une zone de production sahélienne et le marché d'une capitale de la Côte. La fiabilité des données tient à la longue expérience de nos interlocuteurs et, par conséquent, à la cohérence de leurs réponses.

Ces entretiens, menés par les auteurs de l'article, ont été complétés par l'exploitation de travaux de l'équipe du projet PAPE. Ils sont de deux types:

- Les premiers ont été menés sur les flux de bétail commercialisé entre le nord du Burkina et les villes côtières de Cotonou (Bénin) et de Lagos (Nigéria), d'une part en amont du marché terminal de Fada N'Gourma au Burkina Faso (Gautier 2011), et, d'autre part, en aval de ce marché, jusqu'au marché de consommation de Cotonou au Bénin (Achade 2011).
- Les seconds ont été menés auprès des partenaires³ du projet PAPE chargés de la mise en place ou de l'aménagement d'infrastructures (pistes et marchés à bétail) le long de l'axe reliant le nord et l'est du Burkina au nord du Bénin.

L'intérêt du convoyage à pied ainsi que ses facteurs limitants sont analysés à la lumière de ces travaux selon deux axes majeurs: la géographie des circuits du commerce du bétail et les avantages comparatifs entre les différents modes d'acheminement de la viande.

Résultats

La Pratique du Convoyage à Pied

Le convoyage à pied du bétail est un véritable métier, qui est exigeant. Les commerçants de bétail recrutent le plus souvent leurs convoyeurs au sein de communautés fortement ancrées dans la pratique de l'élevage et les fidélisent sur des durées parfois longues. Sur l'axe Fada-Parakou, les convoyeurs burkinabés rencontrés par les auteurs soulignent la multiplicité des difficultés à résoudre sur le chemin. La traversée de la frontière et des zones classées (réserves de faune, forêts) est toujours critique. Les incursions dans les terroirs traversés sont fréquentes et nécessaires pour abreuver les animaux et accéder aux pâturages ou aux sous-produits agricoles. Les conflits avec les communautés locales sont donc courants et leurs règlements coûteux. Avec la décentralisation, les taxes de transit prélevées par les communes tendent à se multiplier.

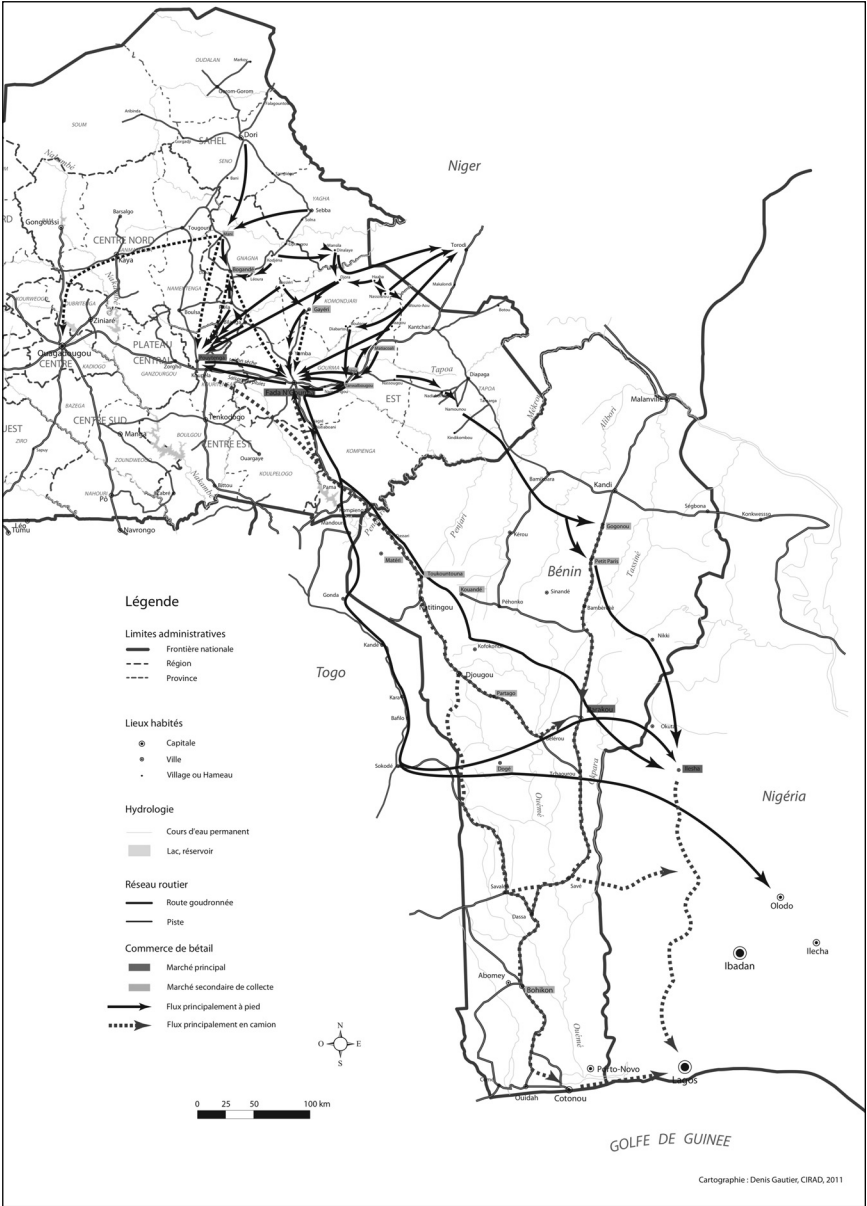
L'organisation du convoyage est rigoureuse, avec un chef convoyeur chargé du ravitaillement en nourriture et de la prospection des points d'eau et des pâturages. Un budget est estimé, des avances sont fournies pour les salaires, les soins sanitaires du bétail et les taxes. Un salaire est payé pour chaque mois de convoyage et un contact quasi quotidien est maintenu avec le commerçant – grâce au téléphone portable.

Le convoyage à pied repose donc sur une conduite pastorale des troupeaux qui en fait une véritable transhumance commerciale, mais dont les animaux ne reviendront pas.

Les Circuits de Convoyage

À l'instar des autres grands circuits de convoyage ouest-africains, la commercialisation du bétail originaire du nord du Burkina se fait sur de longues distances (carte 2), jusqu'à 800 km entre Dori (Sahel Burkinabé) et Lagos. Néanmoins, tous les animaux convoyés vers les villes côtières ne sont pas originaires de la région sahélienne. Certains sont produits en zone soudanienne au sud du Burkina ou au nord du Bénin. Cette dynamique, résultant à la fois du développement de l'agriculture (bœufs de trait) et de l'installation progressive d'éleveurs sahéliens dans les zones soudanaises, est forte et nécessite actuellement la création ou l'aménagement au nord du Bénin de marchés à bétail reliés par des pistes.

La carte 2 illustre la complexité de ce commerce qui repose sur un réseau de marchés dispersés mais étroitement imbriqués (organisation cohérente des jours



Carte 2. *Circuits de convoyage du bétail du nord Burkina vers Cotonou et Lagos.*

de marché en fonction des distances à parcourir). Les petits marchés hebdomadaires de collecte forment un entonnoir jusqu'au marché terminal de Fada N'Gourma où les animaux sont allotés tous les dimanches pour être envoyés vers les marchés urbains de consommation. Jusqu'au marché de Fada N'Gourma, la majorité des bovins ont été acheminés à pied. Certains marchés de brousse burkinabés (Mani, Bogandé, Gayéri) sont toutefois équipés d'un quai d'embarquement permettant le convoyage en camion des mâles embouchés, incapables de marcher sur de longues distances. Ils seront également acheminés par camions jusqu'aux marchés côtiers de consommation, notamment à Lagos via Savé.

D'autres animaux sont convoyés à pied au nord du Bénin. Certains sont revendus sur place (bœufs de trait, vaches suitées, génisses pour le réélevage) et finiront quelques années plus tard, une fois réformés, sur ces mêmes marchés, cette fois pour l'abattage. Certains d'entre eux sont équipés d'un quai d'embarquement, tels que Gogounou et Toukountouna. Le camion permet en effet d'éviter les zones agricoles et urbaines, de plus en plus denses en allant vers le sud⁴. Néanmoins, des circuits à pied perdurent. Ils concernent notamment un axe Gogounou-Ilesha et un axe Toukountouna-Parakou-Ilesha. Autrement dit, en deçà de Parakou au Bénin et d'Ilesha au Nigéria, tous les animaux sont convoyés en camion.

On note donc une complémentarité entre les différents modes de convoyage. Aucun animal n'est aujourd'hui acheminé sur les circuits transfrontaliers sans une phase de convoyage à pied ni une phase de convoyage en camion. En fin de compte, le recours au camion comme mode d'acheminement des animaux apparaît comme une double réponse à l'évolution de la demande pour des animaux d'embouche peu résistants à la marche, mais aussi à la nécessité croissante de faciliter les dernières étapes du convoyage à pied.

Une Approche Comparée des Modes de Convoyage

La filière d'exportation concerne essentiellement des animaux lourds, bien charpentés. Les veaux et les vaches réformées n'entrent pas⁵ dans ce type de transactions. Le marché s'intéresse aux taurillons de deux à quatre ans, en cours ou en fin de croissance, ou à des mâles adultes réformés, souvent avant huit ans, tels que des reproducteurs ou des bœufs de trait. La filière d'exportation concerne ainsi deux catégories d'animaux bien distinctes (tableau 1): des taurillons aptes à la marche (possibilité de convoyage à pied) et des mâles adultes embouchés, trop lourds pour marcher sur de longues distances (nécessité du convoyage en camion).

Au cours d'une période relativement brève, de l'ordre de trois mois, les mâles adultes sont en effet engraisés pour arriver en état sur le marché. Cet engraissement, appelé « finition », se fait généralement à l'herbe et parfois à l'auge avec une complémentation alimentaire. Cette finition se pratique le plus près possible d'un quai d'embarquement puisque les animaux embouchés à l'auge sont incapables de se déplacer au-delà d'une dizaine de kilomètres. Ils sont convoyés en camion par lots de 35 à 40 têtes, selon la taille de la remorque et le

gabarit des bovins. Le transport s'effectue en moins de vingt-quatre heures entre l'embarquement et le déchargement à Cotonou ou à Lagos.

Les taurillons ont en revanche la faculté de marcher longtemps et sur de grandes distances. Cette qualité est mise à profit pour acheminer les animaux à pied vers les marchés secondaires ou terminaux. Tous les jeunes mâles ne sont pas destinés à l'abattage. Certains sont achetés sur les marchés intermédiaires, deviennent des reproducteurs ou des bœufs de trait, et seront éventuellement intégrés quelques années plus tard aux lots réservés aux consommateurs côtiers. S'ils ne sont pas vendus au cours du convoyage, les taurillons, qui n'ont pas terminé leur croissance, vont être embouchés tout au long du trajet pendant plusieurs mois. Par exemple, le convoyage à pied de Fada N'Gourma jusqu'à Ilesha s'organise sur six mois, avec un départ en saison sèche froide, après les récoltes, afin de pouvoir profiter des ressources agro-pastorales tout en limitant les risques de divagation. En outre, les convois, qui regroupent environ cent trente têtes, peuvent profiter de l'herbe issue des pluies précoces dans les territoires du sud du Bénin. Au cours de ce voyage, les animaux vont ainsi grossir de plusieurs dizaines de kg (tableau 1). Il s'agit bien là du principal intérêt de l'acheminement à pied.

La fin du voyage se réalise désormais en camion. Aujourd'hui, l'emprise de l'agriculture et, surtout, de l'urbanisation rend impossible le transfert à pied des animaux sur ce dernier tronçon.

Nous ne disposons pas de statistiques fiables sur l'importance ni sur la dynamique des deux modes de convoyage. Il est d'ailleurs difficile d'en obtenir, compte tenu de leur imbrication. En outre, il peut y avoir confusion avec les transhumances annuelles transfrontalières, le réélevage et la production issue de la zone soudanienne. Dans le contexte des échanges entre le sud du Burkina et le nord du Bénin, on peut grossièrement évaluer des flux de l'ordre de 80 à 120 mille têtes, dont moins de la moitié transite à pied (Achade 2011).

Compétitivité du Convoyage à Pied

Sur les marchés ouest-africains de la viande bovine, la variation des prix est très fortement encadrée. La limite inférieure est imposée par l'intérêt de l'activité et la rentabilité du commerce. La limite supérieure est fixée par le faible pouvoir d'achat des populations et par la farouche concurrence du poulet et du poisson, bon marché et ancrés dans les habitudes alimentaires des urbains côtiers. En dépit de la variabilité des conditions sahéliennes de production et, en conséquence, de celle des prix sur les marchés à bétail, les prix au consommateur varient très peu au cours de l'année et d'une année à l'autre. Ils sont faibles⁶, de l'ordre de 2,000 à 2,200 FCFA le kilogramme avec os et de 2,400 à 2,500 FCFA sans os.

Ce carcan des prix sur les marchés de consommation impose aux opérateurs de la filière bovine des marges extrêmement faibles. Renard (2009) les estime à moins de 10 pourcent au Burkina Faso. Nous confirmons ce résultat. Le ratio entre le prix au consommateur et celui payé par le producteur est de 1.9 pour le

Tableau 1: *Prix et poids de deux catégories d'animaux selon le type de convoi : cas de l'axe entre le nord du Burkina et Cotonou (d'après Thébaud et Corniaux, 2011).*

Principales étapes	Taurillon de 3 ans		Bœuf de 6 ans	
	poids vif	prix (en FCFA)	poids vif	prix (en FCFA)
Départ de chez l'éleveur (100 km au nord Fada)	180 kg	135,000 F	295 kg	234,000 F
Mode de convoi	à pied		à pied	
Durée du convoi	1 à 2 semaines (*)		1 à 2 semaines (*)	
Arrivée au marché terminal de Fada N'Gourma	180 kg	150,000 F	295 kg	250,000 F
Mode de convoi	à pied		en camion	
Durée du convoi	3 mois (**)		1 journée (***)	
Taille du lot convoié	130 bovins		40 bovins	
Arrivée au marché terminal de Cotonou	220 kg	235,000 F	345 kg	445,000 F
Revente aux bouchers détaillants de Cotonou	110 kg (****)	260,000 F	200 kg (****)	468,000 F
Facteur de multiplication (prix arrivée/prix départ)	1.9		2.0	

(*) via deux marchés secondaires, lots communs de quelques unités à quelques dizaines de têtes.

(**) fin du convoi en camion à partir de Parakou (Bénin) pendant une demi-journée

(***) après une embouche à l'auge à Fada pendant 3 mois

(****) estimation du poids carcasse, avec un rendement un peu plus élevé dans le cas du bœuf de 6 ans, selon les estimations des opérateurs.

convoi à pied et de 2.0 pour le convoi en camion (tableau 1) alors qu'il est de 8 à 10 en Europe (OCDE 2008: 58) où le nombre d'opérateurs intervenant tout au long de la filière est pourtant beaucoup plus faible.

Nous connaissons déjà l'efficacité de la filière. Nous affirmons ici l'intérêt économique du convoi à pied. Certes ce mode d'acheminement s'avère long (plusieurs mois), souvent risqué (vols, maladies, blessures des animaux) et confronté à une mobilité de plus en plus compromise ainsi qu'à une fiscalisation croissante des traversées des territoires. Mais il permet de convoier d'un coup plus de 120 têtes – en somme, l'équivalent de trois camions – qui grossissent le long du chemin. De plus, les convoyeurs peuvent se permettre une attente de quelques semaines quand les prix sont jugés trop faibles à l'arrivée. Cette attente est impossible avec le convoi en camion qui peut rencontrer des problèmes

d'engorgement du marché, compte tenu de la multiplicité des zones d'approvisionnement. Mais la principale motivation des exportateurs est sans doute la marge bénéficiaire par tête. Alors qu'elle est relativement similaire et faible pour la plupart des opérateurs⁷, elle est estimée à 19,500 FCFA contre 13,000 FCFA respectivement pour le convoyage à pied et en camion (tableau 2). Autrement dit, l'exportateur gagne plus par tête, de surcroît moins chère à l'achat (tableau 1), quand elle est convoyée à pied. Cette marge bénéficiaire plus élevée est à considérer comme une juste rémunération des risques encourus et de l'immobilisation du capital sur plusieurs mois qui ne permet que peu de rotations dans une année.

Tableau 2: *Marges des opérateurs (en FCFA /tête) selon la catégorie des animaux et le mode de convoyage pour l'export (d'après Thébaud et Corniaux 2011: 17).*

Opérateurs	Taurillon de 3 ans (export à pied)	Bœuf de 6 ans (export en camion)
Commerçant de bétail (du producteur au marché terminal de Fada N'Gourma)	8,000 FCFA	9,000 FCFA
Exportateur (du marché de Fada au boucher grossiste de Cotonou)	19,500 FCFA	13,000 FCFA
Boucher grossiste et bouchers détaillants à Cotonou (marge unique à partager entre eux)	13,000 FCFA	12,000 FCFA

Discussions dans le Contexte Ouest-africain

Globalement, en 2011, l'Afrique de l'Ouest est autosuffisante en viande bovine. À l'exception notable de la Côte d'Ivoire qui importerait près de 40 pourcent de sa consommation en viande et abats (Sidibe 2008), les pays côtiers couvrent encore l'essentiel de leur déficit de production nationale par des importations sahéliennes. Ainsi, plus d'un million de bovins sont convoyés chaque année vers les capitales côtières (Guibert 2009: 28). Le Nigéria, lui-même producteur important, en capte environ la moitié. Les pays sahéliens (Mauritanie, Mali, Niger, Burkina Faso) exportent entre 150 et 300,000 têtes par an. En prenant une base inférieure de 250,000 FCFA par tête (tableau 1), ce commerce représente au minimum un chiffre d'affaires annuel de 250 milliards de FCFA⁸. L'enjeu du convoyage en camions ou à pied, en termes d'emplois, de revenus et de souveraineté alimentaire, est donc considérable. S'il apparaît essentiel de soutenir ces mouvements transfrontaliers, quel doit être alors le mode de convoyage à privilégier?

La Logistique en Question

Dans une région du monde prompte à promouvoir des options modernisantes (Ancey et Monas 2005), le transport routier est souvent considéré comme l'unique solution d'avenir en matière de convoyage d'animaux. À la mesure de leurs moyens, les responsables politiques tentent depuis plusieurs décennies de développer les voies bitumées ou carrossables pour faciliter les échanges dans la sous-région. La CEDEAO affiche clairement cette volonté (OCDE 2008: 115). Pourtant, plutôt que de les opposer, nous avons vu dans notre étude de cas qu'il était plus opportun de mettre à profit la complémentarité des modes de convoyage qui est justement un facteur important d'efficacité de la filière que les opérateurs ont d'ailleurs parfaitement intégré dans leurs pratiques et stratégies. L'acheminement mixte est une constante pour l'ensemble des grands circuits ouest-africains. Avant de monter dans un camion, les animaux se déplacent à pied jusqu'aux marchés terminaux ou jusqu'à la frontière. Par exemple, sur l'axe Mali-Sénégal, ils sont embarqués selon les opportunités et l'état d'embonpoint des animaux à Dahra, dans le Ferlo sénégalais, à Diboli à la frontière ou dans les marchés maliens de Kayes, Nara ou Bamako (Gautier et al 2009). Sur l'axe Burkina-Ghana, les animaux peuvent être convoyés à pied jusqu'à Bittou, ville frontalière (Okike 2004). L'arrivée massive ces dernières années du téléphone portable et des agences bancaires tout au long du parcours facilitent cette collusion. Il est aujourd'hui très simple pour un exportateur de suivre un troupeau, de contacter des intermédiaires, de se renseigner sur les prix, de retirer de l'argent, tout en limitant ses propres déplacements.

Certes, avec le développement des infrastructures routières, l'exportation croissante d'animaux lourds inaptes à la marche et la mise en place de marchés à bétail équipés d'un quai d'embarquement, le convoyage à pied vers les marchés côtiers a reculé au cours des trente dernières années. Le camion est même nécessaire pour franchir les 100 ou 200 derniers kilomètres au nord des grandes capitales côtières. L'urbanisation, la densité de circulation sur les routes et les pistes, la présence de nombreuses zones lacustres ou inondables, la disparition des zones de pâturage interdisent désormais un convoyage intégral à pied vers Abidjan, Lomé, Cotonou ou Lagos. En 2010, seul le circuit desservant Accra au Ghana serait encore fonctionnel.

Pourtant, le convoyage en camion connaît lui aussi ses limites. Le réseau routier est souvent dégradé et les accidents nombreux. Les véhicules sont eux-mêmes anciens et ne sont pas équipés spécifiquement pour le transport de bétail. Il s'agit de camions qui acheminent à l'aller diverses marchandises, chargées dans les villes portuaires, à destination des pays sahéliens et qui, au retour, chargent des bovins pour ne pas retourner à vide et rentabiliser leur trajet. Aussi, en particulier après la récolte du coton au Mali et au Burkina Faso, il est difficile et cher de louer un camion pour embarquer un lot de bovins. Avec une demande des pays côtiers qui varie peu d'une saison à l'autre, la logistique devient insuffisante pendant trois à quatre mois de l'année. Avec des perspectives de

croissance du commerce international de viande bovine, il est donc aléatoire d'imaginer à court terme un transport exclusivement sur camions⁹. Par ailleurs, le transport routier reste cher. Une étude menée sur les axes Mali-Côte d'Ivoire et Burkina-Ghana (Okiké et al 2004) montrait que les coûts des camions et de manutention peuvent constituer jusqu'à la moitié des coûts d'acheminement international, les frais transfrontaliers (taxes) représentant environ 30 pourcent de ces coûts et la taxation illégale entre 6 et 10 pourcent. Le coût du transport routier doit en effet intégrer des prélèvements divers relevant de « tracasseries routières et administratives ». Ces frais additionnels sont bien souvent en contradiction avec la libre mobilité des biens et des personnes instituée à l'échelle de l'espace CEDEAO et leur impact est régulièrement documenté par l'Observatoire des Pratiques Anormales (OPA) mis en place en 2005 par la CEDEAO et l'UEMOA.

Comme alternative, le transport ferroviaire, quant à lui, ne peut s'envisager que sur quelques axes, tels que Bobo-Dioulasso (Burkina) – Abidjan. Mais l'instabilité politique de la Côte d'Ivoire pousse les acteurs de la filière à rester très prudents. Sur l'axe Bamako-Dakar, le trajet en train est beaucoup trop aléatoire en raison des pannes récurrentes et de sa durée rédhibitoire (2 à 3 jours).

Enfin, au moment où de nouveaux projets de construction ou de réhabilitation d'abattoirs dans les pays sahéliens voient le jour (Niamey au Niger et Ouagadougou au Burkina Faso), il faut souligner que le convoyage de viande réfrigérée ou congelée ne résoudra en rien les problèmes du transport en camions. Au contraire, les coûts de transport et de manutention (abattage) seront revus à la hausse (camions frigorifiques coûteux à l'achat et à l'entretien).

Des travaux complémentaires devront être réalisés à l'avenir pour préciser d'une part l'ampleur et la dynamique de la demande en camions et pour évaluer d'autre part l'opportunité d'un système de transport mieux adapté (bétaillères). Mais il apparaît illusoire dans les conditions actuelles (déficit de remorques adaptées, concurrence du coton en saison froide, manque de quais d'embarquement) de considérer que l'acheminement peut être totalement réalisé par camion. Le convoyage à pied, à partir des marchés terminaux vers les capitales côtières, reste donc – et sans doute encore pour longtemps – un mode d'acheminement primordial et dont l'efficacité économique ne doit plus être à démontrer.

Le Convoyage à Pied ou Comment Produire de la Viande Tout en Marchant

À vrai dire, si le convoyage à pied n'était qu'une question de logistique, les exportateurs et les transporteurs auraient sans doute trouvé les moyens de s'adapter. Les premiers auraient encore rogné sur les marges bénéficiaires pour s'assurer un transport toute l'année, au risque de fragiliser davantage leur activité. Les seconds auraient peut-être acquis d'autres véhicules, en supposant que l'activité portuaire s'accroît dans le même temps (éviter les voyages à vide).

Mais le convoyage à pied, à la différence du transport en camions, n'a pas qu'une fonction d'acheminement. Ce mode de convoyage réintroduit, un processus de production. Le plus souvent originaires d'un milieu d'éleveurs, les

convoyeurs redeviennent des bergers (Boutrais 2001) et, grâce à une conduite pastorale, les animaux convoyés engraisseront en chemin. Un bénéfice par tête plus élevé par ce mode d'acheminement s'explique, comme nous l'avons vu, par une prise de risques supplémentaire, par une durée plus longue comparativement au convoyage en camions et par des frais à encourir (taxes communales, paiement de l'abreuvement, par exemple). Mais il s'agit aussi de la résultante d'une finition à l'herbe qu'il faut rémunérer.

Le convoyage à pied permet ainsi de produire davantage de viande en répartissant les charges entre les zones de production au Sahel et les pays côtiers, ceux-ci assurant la finition des animaux sur leur territoire. Une telle distribution des rôles n'est d'ailleurs pas sans rappeler les politiques de « stratification » adoptées dans les années 1970 et 1980 par plusieurs pays sahéliens tels que le Sénégal (avec la SODESP¹⁰) ou le Niger (avec le PDENCE¹¹). Elles visaient à insérer l'élevage pastoral dans une économie globale du Sahel, avec une spécialisation de l'espace. Les zones pastorales seraient naisseuses, approvisionnant la zone intermédiaire en jeunes animaux qui y seraient réélevés, tandis que les zones agricoles assureraient l'embouche et la finition des animaux dans des ranchs ou dans les exploitations paysannes utilisant les sous-produits de leur agriculture (Bernus 1990). Bien documentées (Touré 1997; Thébaud 2001), les résultats très mitigés de ces politiques ont mis en évidence, entre autres, leurs limites à confiner une telle stratification à l'intérieur des pays sahéliens ; les régions méridionales pouvant difficilement assumer la finition du bétail à cause des disponibilités limitées en sous-produits agricoles et des besoins de leur propre cheptel.

En fin de compte, la reconnaissance du véritable rôle du convoyage à pied transfrontalier introduirait une correction importante dans l'histoire des stratégies de développement pastoral au Sahel en démontrant l'intérêt d'assurer la finition d'une partie du bétail sahélien dans les pays côtiers eux-mêmes. Une telle répartition des tâches est aussi une nécessité. En effet, dans l'option du « tout camion », comment produire au nord ce qui est actuellement produit au sud au cours du convoyage? Dans l'état actuel de course au foncier (avancée de l'agriculture au détriment des parcours pastoraux), de crise des grandes agro-industries pourvoyeuses d'aliment bétail (arachide au Sénégal, coton au Mali et au Burkina Faso, riz dans toute la bande sahélienne), et d'absence de politiques nationales ou régionales clairement en faveur de l'alimentation des troupeaux, il est pour le moins hasardeux de considérer que l'on pourra aisément produire au minimum 30 pourcent de viande en plus au Sahel pour répondre à la demande des pays côtiers dans les vingt ans à venir. Autrement dit, il est urgent de réhabiliter le convoyage à pied, notamment dans sa dimension transfrontalière.

Une question d'équité

Le convoyage à pied s'effectue au bénéfice réciproque des pays exportateurs sahéliens et importateurs côtiers. Les premiers valorisent des animaux en finition

sans trop affecter leurs ressources pastorales (eau et fourrage), grâce à une mobilité constante des effectifs acheminés permettant de répartir les charges animales et de préserver l'écologie du milieu. Les seconds, quant à eux, acquièrent à bon compte des animaux élevés au nord, qui n'utilisent leurs ressources que pendant une courte période et pour un gain stratégique en viande à destination exclusive des consommateurs côtiers. La finition des animaux, rappelons le, est également source de revenus pour l'Etat et les collectivités, à travers la fiscalité locale sur les ressources pastorales et les infrastructures. Ce point de vue doit être partagé avec tous les acteurs concernés afin de défendre avec fermeté la place du convoyage à pied pour les décennies à venir, car ce mode d'acheminement permet de diversifier et de compléter le dispositif global de production de viande rouge à l'échelle sous-régionale, à l'image des politiques volontaristes menées dans le passé par certains pays côtiers. Ce fut, par exemple, le cas de la Société pour le Développement de la Production Animale (SODEPRA) créée en 1970 par le Gouvernement de la Côte d'Ivoire qui avait pour objectif, entre autres, de fixer dans les régions de Bouaké et de Korogho les communautés d'éleveurs maliens et burkinabé venus en migration (Diallo 1995).

Une vision équitable des charges de production animale entre le Sahel et la Côte imposerait également d'examiner d'un autre œil la mise en œuvre de la fiscalité liée à l'élevage, de part et d'autre des frontières. La mise en marché du bétail est en effet une source importante de revenus pour les États (taxes sur l'exportation et l'importation) et pour les collectivités locales dont les compétences reçues touchent les marchés à bétail, les pistes et les points d'eau. Ainsi, il est urgent de reconsidérer l'action prédatrice des collectivités tout au long du convoyage, qui à terme, ne peut que compromettre l'efficacité et la compétitivité de la filière dans son ensemble. Les taxes perçues devraient correspondre à la fourniture de véritables services pour les éleveurs et les convoyeurs: entretien des équipements des marchés à bétail, balisage des pistes, accès à l'eau, mise en place d'aires de repos aux abords des agglomérations et des marchés, préservation et gestion des pâturages et des ressources en eau. À l'échelle des circuits de convoyage concernés, un dialogue intercommunal est aussi une nécessité absolue dans la perspective d'une mise en cohérence des pratiques fiscales fondée sur une appréhension globale du fonctionnement de la production et de la mise en marché du bétail. Le rôle potentiel des intercommunalités dans la gestion de la filière à l'échelle des régions et des territoires transfrontaliers doit être valorisé et les dispositions prévues par la loi davantage mises à profit. Au-delà des domaines relevant strictement de la fiscalité, la capacité des collectivités décentralisées d'influer sur l'avenir de la filière reste encore entière et leur positionnement à l'avenir demeure crucial pour toutes les questions liées à la mobilité pastorale, à la résolution des conflits et à la mise en place de conditions favorables au développement de la filière.

Conclusion

*Petite côte tournée vers la brousse,
petite côte tournée vers le village*
(Proverbe Peul, Bonfiglioli A.M. 1990)

Le convoiage à pied a-t-il un intérêt et même un avenir en Afrique de l'Ouest? Telle était notre question initiale. Nous avons montré que ce mode de convoiage, en dépit des difficultés rencontrées, permet l'acheminement à moindres coûts de jeunes taurillons du Sahel vers les capitales côtières. Bien maîtrisée par les convoyeurs, sa fonction de production (embouche au pâturage des animaux en croissance) est déterminante. Pourtant la fermeture progressive de l'espace, consécutif à la croissance démographique et à l'expansion de l'agriculture, impose des contraintes de plus en plus pesantes à la fois sur la production et sur l'acheminement du bétail. L'urbanisation au sud empêche même le transit de gros troupeaux à moins de cent kilomètres de Lagos, Cotonou ou Abidjan. Le convoiage en camion s'impose. Il est d'ailleurs obligatoire pour le transport des animaux lourds et embouchés au nord, qui sont particulièrement recherchés sur les marchés de consommation.

Le convoiage à pied a pourtant un réel avenir. Nous avons montré sa complémentarité avec le transport en camion, en amont et en aval du convoiage et selon les catégories des animaux convoyés. Face au défi de la demande urbaine côtière, ce mode de convoiage pourrait aussi s'affirmer au-delà de cette complémentarité. En effet, pour continuer à approvisionner les marchés côtiers, la filière ouest-africaine devra soit produire plus d'animaux lourds au nord, qu'il faudra nourrir exclusivement au nord, et les transporter en camions, soit produire plus d'animaux jeunes au nord et les engraisser, en partie, au sud avec le convoiage à pied. Or les ressources pastorales se raréfient au nord, rendant indispensable le recours aux ressources des pays côtiers, notamment lors des transhumances. Autrement dit, la situation actuelle exige de mener une réflexion globale sur le partage de ces ressources à différentes échelles (transfrontalières, nationales, intercommunales). Les collectivités décentralisées et les politiques publiques auront un rôle décisif. Leur vision de la mobilité commerciale et de la mobilité pastorale est rapidement à reconsidérer, car elles sont indissociables et incitent de plus en plus les éleveurs et les commerçants de bétail à faire front commun dans le plaidoyer. La manne financière que représente la filière pour les communes et les États est certes ici en jeu. Mais il est aussi et surtout question de l'avenir tout entier de la filière bovine ouest-africaine. Dans un contexte de forte hausse de la demande urbaine, de faiblesse du pouvoir d'achat des consommateurs, de concurrence extra-africaine (notamment l'Amérique latine) et face à la concurrence du poulet (importé ou non) et du poisson, la préservation ou l'amélioration de la mobilité sur les grands axes commerciaux est un élément essentiel de sa compétitivité à apprécier enfin à sa juste mesure.

De la même façon que les mouvements des pasteurs sahéliens entre le nord et le sud du Sahel fondent leur légitimité sur une mise en valeur des complémentarités écologiques et des intérêts économiques mutuels entre ces régions, la clef de voûte du commerce du bétail en Afrique de l'Ouest réside ainsi dans un partage nécessaire des charges de production et de mise en marché entre le Sahel et la Côte. La volonté déclarée des pays ouest-africains de faire de la filière bétail-viande un instrument privilégié de l'intégration sous-régionale oblige donc à adopter des politiques commerciales performantes mettant en valeur les avantages respectifs des pays (Sidibe 2001). Le maintien et le développement des parts du marché côtier de la viande par les régions productrices risquent de dépendre en grande partie de la régularité des flux commercialisés et de la capacité de la filière à être de plus en plus compétitive. Dans ce contexte, loin de constituer une pratique obsolète et vouée à la disparition, l'acheminement du bétail sur pied vers la Côte devrait donc retenir toutes les attentions.

Remerciements

Nous tenons à remercier A. Houedassou (SNV, Bénin) pour son appui dans la réalisation de la carte 2. Nous sommes également très reconnaissants envers A. François et C. Touquet de Groupe Développement (Paris), organisation responsable de la mise en œuvre du PAPE.

Notes

1. Avec comme hypothèses (i) une croissance démographique de 2.0 à 2.5 % par an et (ii) un maintien de la consommation per capita de viande bovine.
2. Ce module, qui s'adresse à un vaste public, a été conçu pour aider les acteurs impliqués dans la production et la mise en marché du bétail à réfléchir sur les enjeux posés, à en débattre et à prendre des décisions informées.
3. Il s'agit du RECOPA au Burkina Faso et de la SNV au Bénin.
4. Le camion permet également d'éviter les divagations dans les Parcs Nationaux, nombreux au nord du Bénin, et les zones lacustres fréquentes en amont de Cotonou.
5. On note la présence de vaches pour quelques races de grande taille telle que la Bororo entre le Niger et le Nigéria. C'est le cas d'animaux réformés pour infertilité (Krätli 2007: 162–167).
6. Seuls les abats (foie, cœur, poumons) et le filet sont mieux valorisés sur des créneaux spécifiques.
7. Les dioulas et les bouchers réalisent des transactions sur des lots plus faibles que les exportateurs.
8. Soit environ 550 millions US dollars (taux de change au 1er juin 2011).
9. En considérant aussi les animaux transportés vers les capitales sahéliennes.
10. Société de Développement de l'Elevage dans la Zone Sylvo-Pastorale.
11. Projet de Développement de l'Elevage dans le Niger Centre-Est (Banque Mondiale).

Bibliographie

- Achade, A.G. 2011. *L'analyse des flux commerciaux de viande bovine à Cotonou (Bénin)*. Rapport final. Louvain Développement, Cotonou.
- Ancey, V. 1996. *Trajectoires pastorales et Politiques économiques de l'élevage: éleveurs transhumants dans le nord de la Côte-d'Ivoire*. Thèse EHESS, Paris.
- Ancey, V. and G. Monas 2005. 'Le pastoralisme au Sénégal, entre politique « moderne » et gestion des risques par les pasteurs', *Revue Tiers Monde* 46(184): 41–64.
- Baier, S. 1980. *An Economic History of Central Niger*. Clarendon Press, Oxford.
- Bernus, E. 1990. 'Le nomadisme pastoral en question.', in *Identité et sociétés nomades*, eds A. Bourgeot and G. Henri. Etudes Rurales (120), pp. 41–52.
- Bonfiglioli, A. M. 1990. 'Pastoralisme, agropastoralisme et retour : itinéraires sahéliens', *Cah. Sci. Hum* 26(1-2): 255–266.
- Bonte, P. 1969. *L'élevage et le commerce du bétail dans l'Ader Doutchi-Majya*. Etudes nigériennes no. 23. IFAN, Niger – CNRS, Paris.
- Botte, R. 1999. 'L'esclave, l'almami et les impérialistes; souveraineté et résistance au Fuuta Jaloo', in *Figures peuples*, eds R. Botte, J. Boutrais and J. Schmitz. Karthala, Paris pp. 101–139.
- Boutrais, J. 2001. 'Du pasteur au boucher: le commerce du bétail en Afrique de l'Ouest et du Centre', *Autrepart* 19: 49–70.
- Cesaro, J.D., Magin G. and Minot O. 2010. *Atlas de l'élevage au Sénégal*. Publication du projet ATP ICARE, CIRAD, Montpellier.
- Diallo, Y. 1995. *Les Peuls, les Sénoufo et l'État au nord de la Côte d'Ivoire. Problèmes financiers et gestion du pastoralisme*. Bulletin de l'APAD, 10. <http://apad.revues.org/1131>.
- Gautier, D. 2011. *Le marché de Fada N'Gourma, lieu central du commerce du bétail de la région de l'Est du Burkina Faso vers les marchés côtiers du Sud*. Rapport final. CIRAD, RECOPA, Bobo Dioulasso.
- Gautier, D., C. Corniaux and V. Alary 2009. 'De la côte à la côte: itinéraire du bétail des territoires naisseurs maliens aux métropoles régionales côtières', in *Commercialisation des produits animaux*. Colloque SNV, Bamako.
- Guibert, B., M. Banzhaf, B.G. Soule, D.H. Balami and G. Ide 2009. *Étude régionale sur les contextes de la commercialisation du bétail: accès aux marchés et défis d'amélioration des conditions de vie des communautés pastorales*. Rapport final. IRAM, Paris.
- Krätli S., 2007. *Cows who choose domestication. Generation and management of domestic animal diversity by WoDaaBe pastoralists (Niger)*. Thesis. University of Sussex.
- OCDE 2008. *Élevage et marché régional au Sahel et en Afrique de l'Ouest: potentialités et défis*. Club du Sahel et de l'Afrique de l'Ouest, Paris.
- Okiké, I., B. Spycher, T.O. Williams and I. Baltenweck, 2004. *La réduction des frais transfrontaliers de transport et de manutention du bétail en Afrique de l'Ouest*. ILRI, CILSS, CFC (Common Fund for Commodities), Nairobi.
- Okiké, I., T.O. Williams and I. Baltenweck, 2004. *Livestock Marketing Channels, Flows and Prizes in West Africa*. ILRI, West Africa Livestock Marketing, brief 2, Nairobi.
- Pica-Ciamara, U. and J. Otte, 2009. *The Livestock Revolution: rhetoric and reality*. Research report n° 09-05, FAO, Rome.

- Quarles van Ufford, P., 1999. *Trade and Traders: the Making of Cattle Market in Benin*. Nijmegen University, Amsterdam.
- Renard, J.F., 2009. 'Filières de commercialisation et pauvreté: le cas des produits animaux au Burkina Faso', in *L'élevage, richesse des pauvres*, eds G. Duteurtre and B. Faye, Quae Paris pp. 239–248.
- Sidibe, S., 2001. 'Le commerce du bétail dans le sous-espace centre d'Afrique de l'Ouest: contraintes et perspectives', in *Quelles politiques pour améliorer la compétitivité des petits éleveurs dans le corridor central de l'Afrique de l'Ouest*, actes du colloque ILRI, Abidjan pp. 17–18.
- Sidibe, S., 2008. Communication à l'Atelier d'Evaluation Sous-Régionale de la Chaîne Bétail-Viande USAID, Projet Agrobusiness and Trade Promotion, Ouagadougou, du 16 au 18 décembre.
- Thébaud, B., 2001. 'Droit de communage (« Commons ») et pastoralisme au Sahel: quel avenir pour les éleveurs sahéliens ?' in *Politics, Property and Production in the West African Sahel, Understanding Natural Resources Management*. Nordiska Afrikainstitutet, Uppsala, pp 163–182.
- Thébaud, B. and C. Corniaux, 2011. *La commercialisation du bétail en Afrique de l'Ouest. Module d'animation et de formation*. ARED, Dakar.
- Touré, O., 1997. 'La gestion des ressources naturelles en milieu pastoral : l'exemple du Ferlo sénégalais', in *Développement durable au Sahel*, eds C. Becker and P. Tersiguel, Karthala, Paris pp. 125–143.
- Williams T.O. and B. Spycher, 2003. 'Economic, institutional and policy constraints to livestock marketing and trade in West Africa: Preliminary results of an on-going study', in *Policies for Improving the Competitiveness of Smallholder Livestocks Producers in West Africa's Central Corridor: Implication for Trade and Regional Integration*. Workshop ILRI, Abidjan.

Christian Corniaux is a researcher at CIRAD (Centre de Coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement). Based in West Africa since 1997, he works on livestock production and value chains (milk and meat). His main fieldwork experience is in Aubsaharan countries, especially Senegal and Mali.

Email: christian.corniaux@cirad.fr

Brigitte Thébaud is a rural economist with thirty-five years of experience as a researcher and an independent consultant primarily in Mali, Niger, Burkina Faso and Senegal. Her fields of expertise include the management of common property resources among nomadic and agropastoral communities (including shared access to water), pastoral mobility, and conflict mitigation in arid and semi-arid lands. For the past twelve years, she has been involved in the design and implementation of training modules to improve capacity building among pastoralists and local organisations, and in the implementation of a multiregional programme financed by the EU on animal production related value chains between Sahel and the coastal countries.

Email: thebaud.brigitte@gmail.com

Denis Gautier is a geographer working for CIRAD on the management of natural and renewable resources in dryland areas. His research interests concern the analysis of resource management practices, with a focus on issues of access/use rights, territorialisation processes, and the link between ecosystems resilience and the vulnerability in the Sahel. Within CIRAD, Denis belongs to a research unit working on the goods and services provided by the tropical forest ecosystems. He is presently based in Burkina Faso as a seconded-scientist in CIFOR.

Email: denis.gautier@cirad.fr

English abstract

This paper debates the future of long-distance commercial trekking of cattle, from Sahelian countries to the terminal markets on the coast. In the general context of shrinking access to pastoral resources, and constraints affecting livestock mobility throughout West Africa, this time-honoured form of export is being called into question by national governments and local authorities. Road transport of live animals and the reintroduction of refrigerated-meat value-chains are increasingly being proposed as better alternatives. Based on field research conducted within the framework of an EU funded regional programme, the authors challenge this vision and conclude that trading cattle on the hoof retains optimal levels of efficiency, especially in the trade of young animals as they actually gain weight 'for free' during the deliberately slow-paced journey which

may last several months. In comparison, road transport remains heavily constrained by poor infrastructure, limited availability of vehicles and high transport related costs – including non-physical barriers. Support for on-the-hoof cattle trade through national and regional policies will be crucial if the competitiveness of the Sahelian beef-export value-chain is to be strengthened in a context of growing urban demand for meat, declining consumer purchasing power and strong competition from other animal protein sources (fish, chicken and imported meat).

Keywords: cattle trade, West Africa, beef value-chain, livestock trekking on hoof, mobility