

L'ACCÈS DES COMMUNAUTÉS AGRICOLES AUX DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX: ÉTUDE DE CAS AU MALAWI

U. Kleih, Natural Resources Institute (1999)

Objectifs de l'étude de cas

Le besoin de se rendre aux champs, et de transporter les marchandises vers et depuis les champs est une tâche essentielle des activités agricoles des ménages ruraux. Le rôle du réseau routier dans la production et la commercialisation agricole reflète la puissance des liens agricoles des ménages avec l'économie au sens large. Les systèmes agricoles dépendent de la qualité de l'accès routier pour la livraison des intrants aux communautés locales, et pour le transport des produits aux centres de marché. Cette étude de cas examine les expériences de commercialisation agricole et de transports au Malawi.

1. INTRODUCTION

Le programme de recherche sur l'accès des communautés aux débouchés commerciaux a été financé par le Programme de recherches sur les cultures après la moisson (Crop Post-Harvest Research Programme) du DFID, et dirigé par le Natural Resources Institute. Le projet s'est déroulé d'avril 1998 à mars 1999, avec les objectifs suivants:

- Recommandations de principe pour l'amélioration de l'accès des communautés aux débouchés commerciaux dans les régions éloignées;
- Élaboration de solutions institutionnelles durables;
- Contribution à la lutte contre la pauvreté dans les zones rurales.

A la suite de la libéralisation des marchés agricoles au Malawi, on a observé que les paysans des zones rurales où l'ADMARC (Agricultural Development and Marketing Corporation) avait cessé ses activités avaient des difficultés à acheter des fournitures agricoles et de la nourriture, et à vendre leurs produits (Marsland et Golob, 1996). Le Mali avait été en mesure d'augmenter sa production agricole au cours des années 1990, mais dans les zones éloignées les communautés de paysans étaient devenues marginalisées en raison de leur manque d'accès aux débouchés.

2. RESULTATS DE L'ENQUETE

2.1. Infrastructures de transport et débouchés agricoles

Des enquêtes menées dans quatre districts (Chitipa, Nsanje, Mangochi et Rumphi) ont révélé que le mauvais état des routes, le manque de transports, l'absence d'informations sur le marché et l'insuffisance des marchés (c'est à dire le manque d'infrastructures et les grandes distances) sont les obstacles principaux à l'accès aux débouchés dans les zones éloignées.

Le réseau routier du Malawi comprend des routes principales, secondaires, tertiaires et de district, et d'autres routes non classées. Plus de 90% du réseau total consistent en voies saisonnières en terre, qui deviennent impraticables pendant la saison des pluies. La plupart de ces voies saisonnières relient les zones urbaines aux zones rurales et pendant la saison des pluies l'accès aux zones rurales est sévèrement affecté.

Les principaux facteurs qui expliquent l'insuffisance du réseau routier sont le manque de crédits d'entretien dû au changement de la politique gouvernementale à ce sujet, une mauvaise conception des routes et ponts allié à la surcharge des camions, qui dépassent les limites théoriques; et la réduction de l'esprit d'entraide des communautés, qui jouait autrefois un rôle important dans le cadre de la réfection et de l'entretien des routes de desserte.

A la suite de réunions et de consultations, au niveau des villages et des districts, tenues au cours de l'enquête sur place, plusieurs solutions au mauvais état des routes au Malawi ont été suggérées, dont:

- Le besoin d'entretenir régulièrement les routes de desserte et d'accès aux villages par des initiatives d'entraide des collectivités;
- Les assemblées de district devront s'employer à rechercher des crédits pour l'entretien et la réfection des routes du district. Les souscriptions des associations du district, les taxes des usagers des routes, les loyers des propriétés, les retenues fiscales, devront tous être versés dans un fonds de développement du district à utiliser pour des activités de développement local;
- Les efforts du gouvernement et des bailleurs de fonds sont requis pour faire recharger les routes de terre et de gravier au moins une fois avant et après la saison des pluies, en plus de la construction de ponts. Ce point est important, car les efforts des communautés sont limités dans ces cas-là.

2.2. Moyens de transport et débouchés pour les produits agricoles

Au cours de l'enquête, le manque de moyens de transport a également été identifié comme un obstacle essentiel à la commercialisation des produits agricoles dans tous les districts. La disponibilité des transports offre aux pauvres un meilleur accès physique aux marchés et autres aménagements sociaux comme les services d'enseignement et de santé. Il est largement prouvé que la disponibilité des transports améliore la productivité agricole en apportant une solution à la dislocation spatiale et aux conséquences inacceptables, sur le plan de la distribution, du manque de moyens de transports adéquats, particulièrement pour les habitants des zones rurales pauvres. (World Bank, 1999).

Dans la plupart des zones rurales du Malawi, le moyen de transport le plus courant est la marche et le port de charges sur la tête. Beaucoup de gens (surtout les femmes, en raison de leur double responsabilité de reproduction sociale et de production économique) peuvent porter une charge allant jusqu'à 30kg en moyenne, ce qui représente 50 à 60% du poids moyen d'une femme.

Pour améliorer les transports dans les zones rurales, plusieurs recommandations ont été suggérées au cours des réunions et des consultations sur le terrain et dans les districts. Elles comprenaient la nécessité d'une politique gouvernementale et d'une

structure institutionnelle claires et bien coordonnées en matière de déplacements et de transports. Plusieurs mesures ont déjà été prises dans cette direction par le Programme des déplacements et des transports ruraux institué par le Ministère du gouvernement local du Malawi. Il faudra également un accroissement des efforts du gouvernement et des bailleurs de fonds en matière de soutien financier et logistique à l'amélioration des transports ruraux. Le développement de moyens intermédiaires de transport constituerait la solution la plus efficace et la plus durable, notamment dans les zones rurales où les problèmes de coût et d'accessibilité empêcheraient l'utilisation de moyens de transport motorisés. Afin d'assurer la durabilité de cette solution, cependant, il faudra former suffisamment d'artisans locaux à la fabrication et la réparation des MIT.

L'engagement envers les routes rurales devra être démontré non seulement par les communautés mais aussi, par le biais de soutiens adéquats, par le gouvernement, le secteur privé et les ONG.

2.2.1. Transports motorisés et non-motorisés

Transports motorisés:

Il est évident que les transports motorisés ont besoin d'un minimum d'infrastructures routières rurales, mais le standard des routes dans les zones éloignées est souvent insuffisant. On reconnaît partout que les grandes routes jouent un rôle important dans l'ouverture des régions agricoles, mais les besoins exacts en routes de desserte et d'accès praticables par les véhicules motorisés sont moins bien connus.

Malgré la rapide croissance de certains parcs automobiles au cours des dernières années, le nombre de véhicules de transport de marchandises reste insuffisant pour répondre à la demande des agriculteurs, surtout dans un pays où la population est en majorité rurale. On a cité nombre de facteurs pour expliquer ce fait, dont le manque de facilités de crédit permettant d'acheter des camions. En outre, l'importation des camions est découragée par les taxes relativement élevées (entre 20 et 30% en moyenne). À part le mauvais état des routes, qui augmente considérablement les coûts d'exploitation des transporteurs, les autres problèmes comprennent le manque de politique claire et d'efforts du gouvernement pour résoudre les problèmes de transports ruraux, le développement insuffisant de technologies appropriées et le manque de coordination de la structure institutionnelle des transports ruraux au Malawi.

Vu son rôle dans l'économie, il semble essentiel que le gouvernement central et les autorités locales prennent des mesures destinées à encourager le développement d'un secteur concurrentiel des transports; elles pourraient comprendre, par exemple:

- empêcher la formation de cartels sous la forme de syndicats de transports et autres;
- éviter d'imposer des taxes excessivement élevées sur le carburant, l'importation de véhicules et leur possession.

Moyens intermédiaires de transport (MIT):

En raison des quantités limitées qui peuvent être transportées, des faibles vitesses et des courtes distances parcourues, le port de charges sur la tête est l'un des moyens de transport les plus coûteux. À l'autre extrémité de la gamme, les transports motorisés (par camion, tracteur, etc.) sont souvent non-rentables dans les villages isolés. En

conséquence, il semble que les moyens intermédiaires de transport (MIT) aient un rôle important à jouer dans ce contexte. Sieber (1997), par exemple, avance que passer des charges sur la tête à une charrette à âne peut réduire le coût du transport de 60%, et à une charrette à boeufs de presque 90%.

On obtient la meilleure rentabilité du transport des produits agricoles en combinant la traction animale avec le transport par camion (Sieber, 1997). Les charrettes à boeufs peuvent transporter les charges sur les voies en mauvais état jusqu'à des points de collecte d'où les camions emporteront des charges groupées plus importantes aux centres de commercialisation.

Au Mali, la majorité des charrettes sont tirées par des ânes. En fait, pour des raisons de coût, même les propriétaires de boeufs préfèrent souvent utiliser des ânes et des charrettes à ânes pour les transports. A ce propos, le pays a l'avantage d'une nombreuse population d'ânes: 574,000 en 1991 (Gordon, 1997).

L'obstacle principal à l'accès aux MIT par les ménages pauvres est l'investissement initial. Il est nécessaire de mettre en place des programmes de crédit appropriés aux ménages pour qu'ils puissent acquérir des ânes, des charrettes, etc. Un exemple au Kenya montre que les paysans ont pu rembourser le prêt qui leur avait permis d'acheter des charrettes à boeufs après une seule moisson (IT Transport, 1996). Les fabricants potentiels de MIT ont besoin de recevoir une formation et des crédits d'établissement (par ex. prestation de services, stages de formation sur les pièces et les réparations, etc.).

Les recommandations suivantes sont destinées à améliorer le transport des produits agricoles, et par conséquent aider à leur trouver des débouchés dans les zones rurales du Malawi:

- Le gouvernement devra élaborer une politique et une structure institutionnelle claires et bien coordonnées en matière de déplacements et transports ruraux. On devra, par exemple, éviter de mettre en place des obstacles réglementaires (comme des taxes élevées) à l'utilisation plus large des moyens de transports motorisés ou non. Les autorités locales devront éviter d'imposer des taxes sur le mouvement des marchandises, car elles peuvent entraîner d'importants coûts supplémentaires de commercialisation.
- Il est important d'offrir des possibilités adéquates de crédit aux paysans et aux propriétaires d'ateliers pour assurer l'expansion des moyens de transport.
- Les fonctionnaires devront prendre conscience des avantages présentés par les moyens intermédiaires de transport. Dans le contexte des petites exploitations agricoles, la traction animale et les autres MIT ne représentent pas une technologie dépassée. Il faudra donner aux MIT une place plus importante dans les formations et les programmes de vulgarisation.
- En raison des contraintes socio-culturelles, il faudra mettre sur pied des programmes de sensibilisation destinés aux populations rurales, afin de rendre certaines formes de transports plus acceptables aux femmes (par ex. les bicyclettes, les ânes, etc.).
- Les programmes en faveur de l'introduction des moyens intermédiaires de transport devront comprendre une section adéquate consacrée aux animaux (c'est à dire le maniement, la nutrition et la santé des animaux de trait tels que les ânes et les boeufs).

2.3. Accès aux informations et aux débouchés des produits agricoles

Le manque d'informations caractérise également les zones éloignées. Il est souvent causé par le mauvais état des routes et le faible volume de trafic, notamment dans les régions où il n'y a ni téléphone ni autre infrastructure de communications. En raison de l'impact limité du Service d'informations sur les marchés, des systèmes décentralisés sont à développer avec les intéressés locaux. Il faudra lancer un projet pilote destiné à déterminer comment mettre en place des systèmes efficaces de dissémination des informations au niveau du district.

Les paysans et les commerçants ont besoin d'autres informations en plus des prix. Ils doivent par exemple connaître l'offre et la demande, où contacter des partenaires commerciaux, se renseigner sur des questions techniques et savoir quelles nouvelles structures institutionnelles ont été mises en place depuis la décentralisation. Il faudra donner plus d'importance aux médias comme les stations de radio FM locales dans le cadre de la dissémination des informations aux populations rurales.

On devra encourager les paysans à s'organiser en groupes ou coopératives afin de réduire les obstacles à l'accès aux marchés, tout en prenant soin d'éviter les erreurs faites autrefois dans la formation de coopératives. Les projets devront prendre soin de bien tenir compte des capacités et des besoins des agriculteurs. L'intégration des marchés et la création de liens sont des éléments importants, mais qui n'ont pas été beaucoup abordés par ce projet, du fait que le DFID a récemment financé d'autres recherches dans ce domaine. L'agriculture sous contrat et les programmes de plantations villageoises peuvent résoudre certains problèmes associés à l'approvisionnement en services agricoles. Ces méthodes ont tendance à mieux fonctionner quand il y a un petit nombre d'intervenants relativement importants à un point de la chaîne de commercialisation, et qu'il y a possibilité d'interconnecter les transactions comprenant la fourniture d'entrants et la vente d'extrants. Bien que les chaînes de cultures marchandes pour l'exportation répondent souvent à cette exigence, il est difficile d'appliquer des programmes semblables avec les cultures vivrières. Les organisations non-gouvernementales pourront s'employer à persuader les paysans de prendre l'initiative de l'amélioration des chaînes de commercialisation de ces denrées.

BIBLIOGRAPHIE

Airey, T. (1993). Local Level Rural Transport in Sub-Saharan Africa. IT Transport Ltd

Gordon, A. (1997). Strengthening Research Linkages with Agricultural Markets in Sub-Saharan Africa, Mali Case Study; Discussion paper No. 97-3, ISNAR, The Hague.

IT Transport (1996). Promoting Intermediate Means of Transport. SSATP Working Paper. Washington D.C: World Bank

Kleih, U. et, al. (1999). Community Access to Marketing Opportunities: Malawi Case Study. Natural Resources Institute

Marsland, N. and Golob, P. (1996) Rapid Rural Appraisal of Post-Maturity Issues in the Central Region of Malawi. Unpublished Research Project Report, Natural Resources Institute

Sieber, N. (1997). Economics of Appropriate Agricultural Transport – A broader approach towards on-farm and market transport. Paper presented at an East Africa Regional Project Planning Workshop (2 – 8 November, 1997) in Thika/Kenya, as part of Agricultural Rural Transport Research Project, sponsored by DFID.

World Bank (1999). Rural Travel and Transport Project. Washington D.C: World Bank