



**Module 1: Politiques et Stratégies
Impact des investissements en voies de desserte
sur l'accessibilité et le développement agricole au
Ghana**

**Séance: 1.4
Partie 2 – Étude de cas**

Présentation: 1.4b

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

À l'issue de la séance, les participants pourront :

- ③ Expliquer dans quelle mesure les prix et la production agricoles sont concernés par l'accès rural
- ③ Examiner l'impact de l'investissement sur les différents types d'amélioration du réseau

Programme de la séance

- ③ La région Ashanti du Ghana
- ③ Investissements routiers et impact sur les agriculteurs

2. La région Ashanti du Ghana

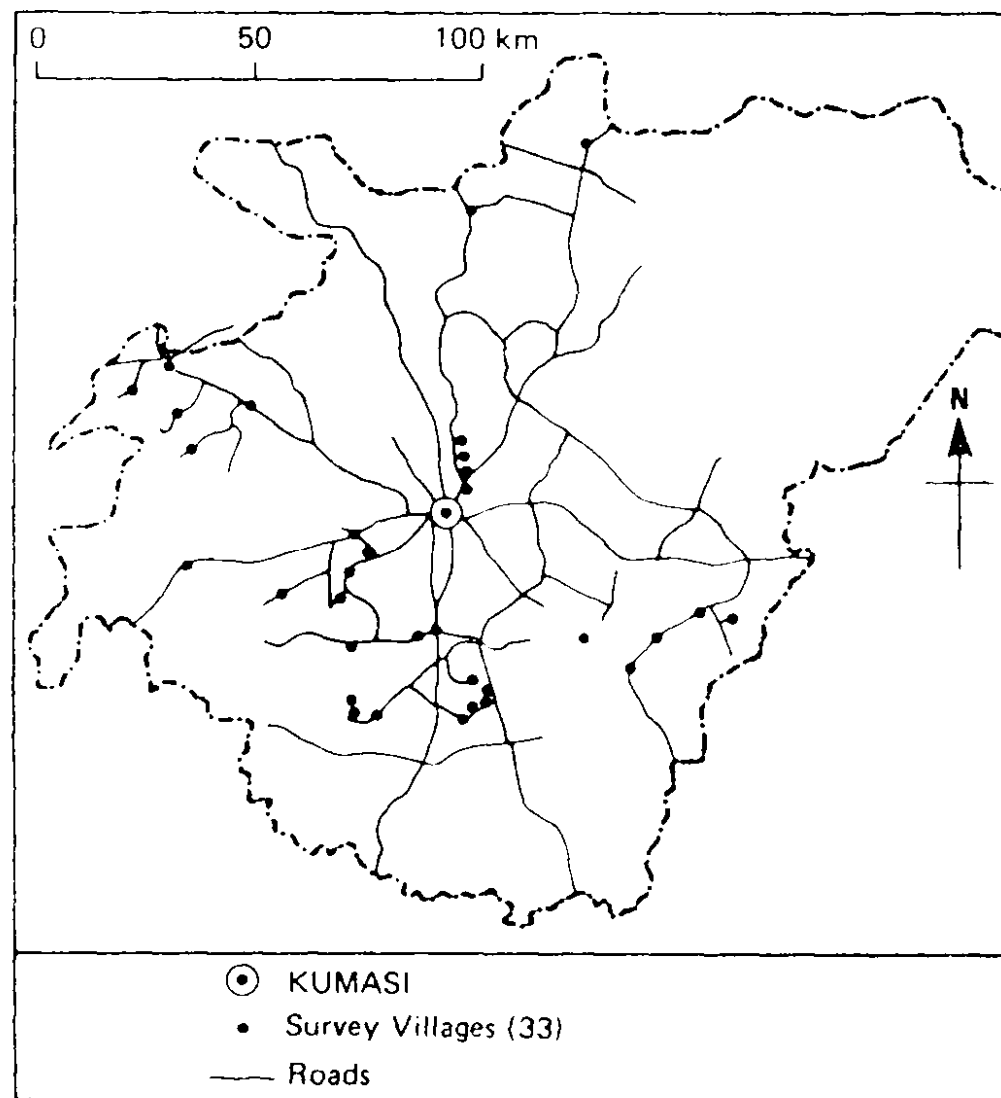
Étude 1978 - 1982

- ◎ Kumasi = principal centre administratif, marché, centre de transport et de distribution du centre-sud du Ghana
- ◎ Tous les principaux axes de la région y passent
- ◎ 70 % de la région (Kumasi et le district de Plaines d'Afram à part) dispose de :
 - 4 400 km de routes (routes en gravier, sentiers et voies carrossables)
- ◎ Parmi la population rurale :
 - 98 % vit à moins de 2 km d'une route ou voie carrossable
 - 0,3 % vit à moins de 5 km d'une route ou d'un chemin
- ◎ Territoire
 - 31 % se trouve à plus de 2 km d'un accès au transport
 - 3,3 % se trouve à plus de 5 km d'une route ou d'un chemin carrossable

L'étude

- ③ Les agents recenseurs du ministère de l'Agriculture ont recueilli pour l'étude des données socio-économiques transversales
- ③ 491 ménages dans 33 villages
- ③ Tous les villages (sauf 2)
 - disposaient d'un accès au transport
 - se situaient entre 8 et 102 km par route de Kumasi
 - se trouvaient dans la région forestière productrice de cacao (sauf deux villages qui se trouvaient en savane au nord de la région)

Localisation des villages de l'étude dans la région Ashanti



Départ initial et localisation des points de vente des récoltes

- ③ Du champ au village = environ 3,9 km = sentiers
- ③ Pour 90 %+ des ménages
 - le principal mode de transport des biens à partir du champ est le transport sur la tête - principalement des femmes
- ③ Recours occasionnel à des tracteurs dans les villages en savane
- ③ Pour la vente de produits alimentaires
 - 57 % des producteurs vendaient principalement chez eux
 - 24 % vendaient au marché du village

Départ initial et localisation des points de vente des récoltes

- ③ **Cacao** : vendu aux points de vente du village du "Cocoa Marketing Board" à un prix fixe déterminé pour l'ensemble du pays
- ③ **Produits alimentaires** : principalement vendus à des grossistes itinérants au village qui prennent en charge leur transport puis vendent sur les marchés des villes
- ③ **Si l'exploitant souhaite vendre ses propres produits sur les marchés des villes**
 - Coûts élevés
 - Paiement de son aller-retour
 - Les transporteurs font payer deux à trois fois plus cher les charges individuelles que les biens des grossistes

Mobilité sociale et migration

- ③ Le **nombre de trajets** dépend de la **proximité** des centres urbains
- ③ Les villages les plus accessibles ont des taux de mobilité *plus élevés*
 - Un village situé près de Kumasi a un taux de déplacement de **84** trajets/producteur/an
 - Les villages difficiles d'accès ont des taux de l'ordre d'**un** trajet/producteur/an
- ③ Le **taux moyen de déplacement** à Kumasi pour l'ensemble des villages était de **19** trajets/producteur/an

Impact de l'accessibilité sur les prix à la production

- ③ Les frais de transport dépendent de la distance parcourue
- ③ Si 1/3 du prix du marché de Kumasi couvre les marges des ventes en gros et au détail,

alors

- les exploitants situés à 100 km de Kumasi recevraient 6,7 % de moins pour leur maïs que
 - les exploitants vendant directement aux grossistes sur le marché de Kumasi
- ③ Baisse similaire des prix agricoles pour
 - l'igname, 6,5 % et
 - le plantain, 5,2 % à la même distance de Kumasi

Étude de cas au Ghana



Étude de cas

- A. *Quel type d'investissement en transport recommanderiez-vous pour la région Ashanti du Ghana ?*
- B. *Comment justifiez-vous ces recommandations et comment contribueront-elles au développement agricole et à l'augmentation des rendements des agriculteurs ?*

3. Investissements routiers et impact sur les agriculteurs

- ③ On estime que les **coûts de transport chuteraient d'environ 20 %**
 - si un chemin de terre était transformé en une route en gravier
 - Économies de transport pour l'agriculteur

Mais !

- ③ **Faible augmentation des prix à la production**
 - si le chemin pouvait déjà être emprunté par des véhicules motorisés avant les travaux de réfection

Transformation d'un sentier en un chemin de terre carrossable de base

③ Transport sur la tête bien plus coûteux que le transport par véhicules

- le transport sur la tête d'une cargaison de produits de la ferme au village coûtait 2,9 cédis (¢) pour 3,9 km

③ La majorité des producteurs préféreraient utiliser la main d'œuvre intérieure pour le transport sur la tête

- bien que 40 % engageaient des renforts le cas échéant

③ Si le transport sur la tête d'une charge de 40 kg revient à 0,5 ¢ par kilomètre, alors

- transporter un sac de maïs de 100 kg revient à 1,25 ¢ par km

- ◎ Transformer le sentier reliant le village à la route principale en voie carrossable de base =
 - impact considérable sur les prix à la production
- ◎ **Mais !**
 - Cet impact peut ne pas suffire à justifier les coûts de construction et d'entretien
- ◎ Si l'exploitant vend son produit
 - à un grossiste itinérant au village
 - après la construction d'un accès au transport
 - les prix agricoles augmentent, en fonction de la longueur de la route

Potentielle amélioration des prix du maïs à la production suite à la transformation d'un sentier en une route carrossable

	Longueur du sentier transformé en voie carrossable		
Amélioration des prix du maïs à la production	2 km	5 km	20 km
	4,3 %	11,4 %	70,6 %

Transformer des chemins en routes est plus bénéfique

Il est **140 fois** plus bénéfique pour l'exploitant que soit construit **un accès au transport 5 km plus proche de son village**

(lorsque l'autre option est le transport sur la tête)

que

de transformer 5 km de chemins et routes carrossables en routes en gravier

Conclusions de cette recherche : agriculture

- ⊙ **Agriculture : pas affectée par l'inaccessibilité**
- ⊙ Les villages difficiles d'accès se centrent davantage sur l'agriculture que les villages accessibles
- ⊙ Les villages accessibles se centrent sur des sources de revenus non agricoles tels que le marketing, l'industrie rurale et la fourniture de services
- ⊙ La fourniture d'autres intrants agricoles modernes n'a pas été affectée par l'inaccessibilité
 - Les services de vulgarisation dépendaient davantage de la gestion locale et de l'entrain de chaque conseiller agricole que des problèmes posés par l'inaccessibilité,
 - bien que l'accessibilité puisse limiter l'efficacité de l'organisme de vulgarisation

Mais !

- ⊙ L'inaccessibilité a rendu difficile l'obtention de crédits de financement

Conclusions : mobilité

- ③ Plus le village disposait d'un accès à Kumasi, plus les taux de mobilité étaient élevés (nombre de trajets)
- ③ De bons réseaux de communication sont importants à des fins de mobilité sociale et d'accès aux centres sociaux

Conclusions : prix à la production

- ③ L'amélioration de la surface des routes (afin de réduire la rugosité de la chaussée) de petits tronçons de route a un effet négligeable sur les prix des exploitants
- ③ Le **remplacement d'un sentier de 5 km** entre un village et la route par une voie carrossable peut bénéficier à l'agriculteur via **l'augmentation des prix à la production d'environ cent fois**
 - plus que la transformation du même tronçon d'une route de mauvaise qualité en une route en gravier de bonne qualité
- ③ Toutefois, ces avantages doivent être soigneusement mis en balance avec les coûts de construction

Globalement...

- ③ Il y a des avantages à s'assurer que l'ensemble des villages disposent d'un accès direct au transport
- ③ La qualité de la surface des routes n'est pas si importante
- ③ En ce qui concerne l'agriculture :
 - les investissements en ponts, systèmes de drainage et autres travaux de réfection à petite échelle afin d'étendre l'accès au transport et de maintenir l'ouverture du réseau à la circulation des véhicules
 - correspondent probablement à la meilleure utilisation qui peut être faite des rares ressources en ingénierie