

**SUPPORTS DE FORMATION
EN MATIÈRE DE TRANSPORT
RURAL**



Module 4: Mobilité rurale

Commercialisation des produits agricoles et accès aux services de transport

Séance 4.3

Partie 1

Présentation: 4.3a



DFID Department for
International
Development



theIDLgroup



SSATP
Africa Transport
Policy Program

Les modules de formation

Module 1. Politiques et stratégies

Module 2. Planification, conception, évaluation et mise en œuvre

Module 3. Gestion et financement

Ce module

Module 4. Mobilité rurale

Module 5. Enjeux sociaux et environnementaux

Module 4. Mobilité rurale

Session 4.1 Vue d'ensemble des enjeux liés à la mobilité rurale

Session 4.2 Promouvoir l'utilisation des moyens de transport intermédiaires (MTI) – choix du véhicule, obstacles potentiels et critères de réussite

Cette session

Session 4.3 Commercialisation des produits agricoles et accès aux services de transport

Session 4.4 Faire coïncider l'offre et la demande en matière de transport rural

1. Introduction

Objectifs d'apprentissage

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

- ① Décrire les liens entre les systèmes de commercialisation des produits agricoles et les services de transport
- ② Expliquer en quoi les coûts du transport ont une incidence sur la commercialisation et les revenus des agriculteurs
- ③ Analyser le rôle des MTI dans l'amélioration de l'accès aux marchés et des systèmes de commercialisation

Vue d'ensemble de la session

- ③ Commercialisation des produits agricoles
- ③ Coûts du transport
- ③ Impact des coûts du transport
- ③ Marchés et commercialisation
- ③ Potentiel des MTI pour la commercialisation

2. Commercialisation des produits agricoles

- ③ Fortement influencée par les **services de transport**
- ③ Transport et systèmes de commercialisation dans de nombreux pays en développement
 - situation de monopole
 - faible volume
 - coût élevé
- ③ Économies d'échelle
 - transport
 - opérations commerciales

Un système de transport performant est crucial pour assurer l'efficacité de la commercialisation des produits agricoles

③ Services de transport **onéreux**

- faibles prix à la production
- routes impraticables pendant certaines saisons

③ Services de transport **lents et peu fréquents** avec une **faible capacité de stockage** - pertes

- les cultures se détériorent rapidement, par exemple, lait, légumes frais, thé
- routes accidentées - pertes dues aux meurtrissures, par exemple : bananes, mangues

③ **Le meilleur moyen de soutenir l'agriculture consiste en : -**

- une demande urbaine et internationale en hausse constante
- un système de commercialisation et de transport efficace, dont le volume est important
 - ... où les coûts unitaires de commercialisation et de transport sont faibles

③ Les rendements agricoles n'augmenteront **pas** si les produits ne peuvent pas être transportés jusqu'au marché

3. Coûts du transport

Coûts d'exploitation du transport

- plus élevés sur les routes **accidentées**
- répercutés sur les **tarifs des billets** des passagers et sur les **tarifs de fret**

Zambie

- 24 km de routes en gravier en bon état, pour un coût de 62,5 kwacha par kilomètre-passager.
- 74 km de routes en terre en mauvais état, pour un coût de 113 kwacha par kilomètre.

Ghana et Zimbabwe

- frais de transport **2 à 2 fois^{1/2} plus chers** qu'au Pakistan, Sri Lanka ou en Thaïlande
 - trajets comparables jusqu'à 30 km
 - tracteurs, motoculteurs, pick-up, camions

③ **Tanzanie** 50 km de distance & augmentation de la rugosité des routes de 50%

- augmente les frais des camions de **16%**
- multiplie les frais des pick-up par **2**
- hausse des tarifs des billets de **60%** pendant la saison des pluies sur les routes en mauvais état

③ Frais & coûts du transport de marchandises **longue distance**

- **plus élevés en Afrique qu'en Asie**
- 1986 - 1988 : les tarifs du transport de marchandises longue distance en Afrique francophone étaient jusqu'à **5x plus élevés** qu'au Pakistan
- en Tanzanie, **3x plus élevés** qu'en Indonésie

③ Des différences considérables dans

- **coûts** entre les différents pays pour le même type de transport
 - en particulier entre l'Afrique et l'Asie
- transport **court-courrier** rural
 - pick-up ou petits camions rigides
- transport inter-urbain **longue distance**
 - tracteur routier et semi-remorque

③ Cameroun, Mali, Côte d'Ivoire

- transport local de courte distance (10 km) **6x plus élevé** que le transport de longue distance (50 km)

4. Impact des coûts du transport

- ③ La part des **frais de transport** dans le prix du marché final dépend de :
 - type de marchandises
 - efficacité des secteurs de la commercialisation et du transport
 - distance du trajet
- ③ **Ghana: variation** des coûts du transport de gros
 - 3,5 - 5% du prix du marché final concernant le maïs, l'igname et la banane plantain avec des distances moyennes de 120 km - 200 km
 - 11% concernant le maïs (420 km) et 25% pour les tomates (360 km)

- ③ Marges de commercialisation et coûts de transport
 - déduits du prix du marché final
 - notamment le coût élevé des produits transportés sur la tête jusqu'au village ou bord de la route

- ③ Les agriculteurs **africains** ont reçu **30-50%** du prix du marché final contre **70-85%** par les agriculteurs **asiatiques**
 - cette différence doit être en grande partie imputée aux **coûts de transport**

Élasticité-prix de l'offre agricole...

③ ...utilisée pour évaluer l'effet des coûts réduits de commercialisation et de transport sur la productivité agricole

- 0 - 1,5

③ **Suppose**

- les coûts de transport générés par la circulation des marchandises vers les marchés urbains représentent 30% des prix à la production
- les prix agricoles sont fixés au niveau du marché urbain
- réduction des coûts de transport de 20% & répercutée sur l'agriculteur

➤ puis **les prix à la production augmentent de 6%**

③ Si l'élasticité de l'offre de produits agricoles est égale à +1

- le rendement agricole augmente de 6%

③ **L'investissement routier** réduit les coûts de transport

③ **Mais ...** l'impact est minime si **aucun changement** dans le mode de transport

- recouvrir 5 km de voie de desserte en terre avec un revêtement en graviers augmente les prix à la production de seulement 0.1%
- nouvel accès pour les véhicules motorisés : 5 km plus près du village (ou de l'exploitation agricole) - alors que l'unique alternative était le transport sur la tête effectué par de la main-d'œuvre embauchée
 - a multiplié les prix à la production par 100

La compétitivité du transport et de la commercialisation des denrées alimentaires est essentielle pour permettre de répercuter les bénéfices de la réduction des coûts de transport sur l'agriculteur et le consommateur final

🌀 Là où les **prix des denrées alimentaires** ne sont pas sous contrôle gouvernemental

- grand écart de prix des denrées alimentaires entre les différents marchés régionaux en Afrique
- les coûts de transport ne sont pas la seule explication

🌀 **D'autres facteurs**

- faibles volumes, peu d'informations sur les prix, caractère périssable des marchandises
- différences en matière de stockage et de coûts de distribution
- monopole du système de commercialisation
- les agriculteurs individuels choisissent rarement les personnes avec lesquelles ils vont traiter
- l'endettement contraint les agriculteurs à vendre pendant la moisson, lorsque les prix sont bas
- offre de véhicules inadaptée en période de moisson

5. Marchés et commercialisation

- ③ Les marchandises et les personnes sont regroupées
 - afin de concentrer la demande en matière de transport
- ③ Si les populations sont dispersées - les marchés sont dispersés
 - distances moyennes longues - les gens sont moins enclins à faire le voyage
 - il se peut que les MTI ne soient pas viables
- ③ Les agriculteurs obtiennent un meilleur prix en vendant directement au consommateur final sur les marchés urbains et ruraux

- ③ Les agriculteurs apportent leurs propres produits au marché
 - limite le pouvoir des **cartels** commerciaux
 - mais - **peu de soutien** de la part des autorités pour ce type de commerce "officieux"
 - les agriculteurs sont fréquemment **harcelés** sur les marchés

- ③ Quand les agriculteurs dépendent de grossistes ambulants, marchands, organisations para-publiques, grandes entreprises commerciales privées
 - réduit leur **pouvoir d'achat**
 - **réduit la demande** de services de transport et l'offre de véhicules

Accès à la commercialisation et au stockage

🌀 Études de cas au Ghana, en Thaïlande, au Zimbabwe, Sri Lanka et Pakistan

🌀 Choix du véhicule déterminé par :

1. Accessibilité aux sites de stockage

- si le site de stockage est à proximité, l'agriculteur peut acheter un véhicule non motorisé
- l'agriculteur se tournera vers un véhicule plus élaboré seulement s'il lui permet d'augmenter les prix à la production

2. Les marchandises sont regroupées

- la densité de la demande de services de transport augmente
- détermine le choix du véhicule
- plus la demande est forte, plus un véhicule efficace et rentable est justifié
- les coûts unitaires de transport sont réduits

🌀 Quand les **coûts de distribution** sont bas

- augmente les prix à la production
- incite les agriculteurs à accroître leur production

🌀 **Marchés et sites de stockage**

- plus près des villages en Asie qu'en Afrique
 - les agriculteurs étaient plus en mesure de vendre leurs produits sur les marchés asiatiques

🌀 **Ghana**

- une multitude d'intermédiaires
- sites de stockage
 - des agriculteurs incapables de vendre leurs produits à des prix raisonnables

Caractéristiques d'accessibilité des marchés et des sites de stockage dans les cinq zones d'étude

	Thaïlande	Sri Lanka	Ghana	Zimbabwe	Pakistan
Dist. type aux marchés ou sites stockage les + proches	1-25 km	5-10 km	> 20 km	10-100 km	5-20 km
Accès des agriculteurs aux marchés	Bon.	Bon.	Mauvais - femmes des marchés ont les contacts commerciaux.	Bon - mais doivent vendre au GMB ou CMB	Bon.
Capacité des agriculteurs à transporter leurs produits	Bonne - sauf pays montagneux.	Bonne - mais récoltes parfois trop petites pour le justifier.	Agriculteurs ont une très faible mobilité	Bonne en dessous de 20 km, mauvaise au-delà.	Bonne - peuvent faire des centaines de km.
Dépendance/marchands	Très faible - sauf pays montagneux.	Les plus pauvres et petits fermiers dépendent d'eux.	Dépendance presque totale.	Techniqu. illégal mais les villages inaccessibles dépendent d'eux.	Très faible.

6. Potentiel des MTI pour la commercialisation

Les MTI peuvent améliorer de manière significative l'accès aux marchés

Quand les marchés se trouvent à une distance qui permet de s'y rendre à pied

- certains villages transportent les produits à pied au lieu de les vendre à des marchands en camion
- les marchands paient moins que ce que les agriculteurs peuvent recevoir au marché
- amélioration des sentiers pédestres
 - réduction des temps de trajet
 - hausse des chargements à transporter
 - diminution des accidents
 - une plus forte intégration du marché
 - réduction de l'isolement de la population rurale

Mais ... le transport sur la tête et la marche sont limités par

- poids transporté
- éloignement du marché
 - si cela implique plus d'une demi-journée de marche

MTI :

- ⊗ augmentent la capacité de portage
- ⊗ permettent de gagner en rapidité
- ⊗ réduisent les coûts de transport
- ⊗ procurent des débouchés économiques
 - *par exemple, les agriculteurs peuvent produire davantage ou opter pour des cultures plus lourdes à porter*
- ⊗ permettent aux agriculteurs de vendre leurs produits lorsque
 - *l'état des routes est mauvais, les véhicules motorisés sont rares, les prix à la production sont élevés*



Répartition des pertes de la récolte de 1987-88 en Tanzanie

Région	Type de récolte (% pertes)
Terres Hautes du Nord-est	coton (24%), café (38%), cardamome (13%)
Ceinture côtière	récoltes vivrières (13%), récoltes marchandes (35%)
Centre et Ouest	coton (89%), maïs (13%), riz (22%)
Terres Hautes du Sud	toutes les récoltes achetées par le Syndicat (27%), riz (80%)
Lac Victoria	coton (50 - 60%)

Quand les marchés se trouvent trop loin pour s'y rendre à pied

- **MTI** permettent aux agriculteurs d'atteindre des marchés éloignés
- 3 - 4 heures de marche (un aller 10 - 15 km) = seuil pour accéder aux marchés
- Animal de bât - 20 km dans les zones accidentées
- un vélo - 30 km sur terrain plat
- tracteur avec remorque à simple essieu - 50 km
- rendent de nouveaux marchés accessibles
- demande de nouveaux produits
- moyens de production moins coûteux

Quand les marchés sont hors de portée des MTI

🌀 Véhicules motorisés indispensables

- en 1988, seuls 9 véhicules motorisés/1000 habitants ont été enregistrés en Afrique subsaharienne
- ce chiffre n'a probablement pas augmenté en raison de la crise économique et de la pénurie de devises étrangères
- la plupart des véhicules sont utilisés dans les grandes villes

🌀 Dans les zones rurales d'Afrique subsaharienne

- flotte de véhicules de transport stable ou en déclin
 - favorise les vendeurs de services de transport
 - ... pas les acheteurs
- marché du transport rural en situation de quasi-monopole
 - permet aux exploitants d'appliquer des tarifs des billets exorbitants
 - a pour conséquence directe de baisser les revenus des agriculteurs

MTI et commercialisation



Exercice de groupe

- A. *Quel est le lien entre la production agricole et les coûts de transport ?*
- B. *Quel rôle peuvent jouer les MTI dans l'amélioration de la commercialisation des produits agricoles ?*

Coûts de transport liés à l'enlèvement du rendement annuel d'un hectare

Coûts de transport \$/ha						
	Rendement	Marche	Charrette à animal	Remorq de vélo	Charret à bras	Charrette à boeufs
Cacao	900	7	3	2	2	1
Riz	1500	12	5	3	3	2
Maïs	1900	15	6	4	3	2
Taro	7000	54	22	16	12	7
Igname	8000	62	25	18	14	8
Banane plantain	9000	69	28	20	16	9
Huile de palme	10000	77	31	23	18	10
Manioc	10000	77	31	23	18	10

Postulat : distance du champ au point de collecte = 5 km

Les MTI peuvent réduire les coûts de transport

- ③ Les **coûts de transport** sont le critère économique le plus important du choix modal
- ③ Les tendances en matière de cultures agricoles sont influencées de manière significative par
 - facteurs agro-écologiques
 - coûts de transport
- ③ Cultures qui pèsent lourd
 - cultivées autour des fermes et des points de collecte
- ③ Récoltes à forte valeur ajoutée comme le cacao
 - cultivées loin du réseau routier
 - les nouveaux champs, dont les points de collecte sont trop éloignés et les coûts de transport élevés, ne seront pas exploités en vue de faire pousser des cultures
- ③ Charrettes à bœufs en Zambie
 - étendent la zone de production agricole à 20 km autour des marchés et des entrepôts

Rôle global des MTI dans la commercialisation des produits agricoles

Marche

- mode de transport prédominant sur l'exploitation agricole
- peut restreindre l'augmentation de la production agricole

MTI

- améliorent l'efficacité des transports sur l'exploitation agricole grâce à
 - réduction des temps et des coûts de transport

Effets des MTI sur la production agricole

- ③ Zones cultivables plus vastes
- ③ Utilisation de sols plus fertiles mais reculés
- ③ Production de cultures qui pèsent plus lourd
- ③ Utilisation accrue d'engrais et de fumier
- ③ Réduction des dégâts causés par les insectes
- ③ Diminution des déchets pendant la période de la récolte
- ③ Réduction du temps de transport, utilisé en partie pour générer des revenus
- ③ Réduction des efforts et des corvées associés au portage humain
- ③ Effets d'entraînement si les animaux sont utilisés pour le labourage et le transport

Remarques finales

- ③ Quand les marchés se trouvent à **une distance qui permet de s'y rendre à pied**
 - **le transport sur la tête** est important
- ③ ... l'efficacité du transport peut être accrue grâce à
 - amélioration des sentiers pédestres
 - Utilisation des **MTI**

- ③ Quand les marchés se trouvent à plus d' $\frac{1}{2}$ **journée** de trajet non motorisé
 - un **transport multimodal** = solution rentable
 - **camions** : longue distance, à pleine charge, sur des routes en bon état
 - **MTI** : courtes distances, petits chargements, sur des routes en mauvais état