

QUEL EST LE RÔLE DES TRANSPORTS DANS LA COUVERTURE DES BESOINS ALIMENTAIRES DES VILLES ? PREMIÈRES RÉFLEXIONS PARTIELLES

X. GODARD

avec la collaboration de B. KEITA et C. RIZET
Institut de Recherche des Transports

Les travaux relatifs aux questions de production agricole, satisfaction des besoins alimentaires dans les pays du Tiers-Monde, sont abondants, notamment en Afrique sub-saharienne et pourtant il est rare que la question des transports soit abordée comme facteur déterminant d'une stratégie de satisfaction des besoins alimentaires (1). Le facteur transport est parfois cité dans telle ou telle analyse comme un frein au développement des productions agricoles et de leur distribution mais on en reste là, laissant sans doute cette question pour des approches sectorielles et techniques, en quelque sorte secondaires par rapport à la problématique du développement.

Il est vrai que la contribution des transports à la problématique du développement a été bien souvent perçue à travers les grands projets d'infrastructures, investissements routiers et voies de chemin de fer notamment, de sorte que l'utilisation de ces infrastructures, les formes d'organisation du système de transport, avec leurs effets économiques et sociaux avaient tendance à passer au second plan.

Notre propos est alors de poser quelques jalons pour une meilleure prise en compte de ces questions de transport qui nous semblent comporter le paradoxe d'être à la fois stratégiques pour une problématique de développement et d'avoir des effets dilués parmi de nombreux autres facteurs et donc difficiles à cerner de manière autonome. Il nous semble nécessaire de prendre en compte la double dimension des transports, infrastructures et organisation du système faisant appel aux moyens de transport empruntant ces infrastructures.

Pour cela nous nous appuyerons sur quelques travaux déjà réalisés ou en cours :

(1) Il est frappant de constater que dans le travail remarquable de Coussy, Hugon et Sudrie « Dépendance alimentaire et urbanisation en Afrique sub-saharienne », le thème du transport ne soit pratiquement pas abordé, traduisant ainsi une certaine impasse des travaux actuels.

— Une étude sur les effets des routes de desserte dans la région est de la Sierra Leone (1).

— Une étude un peu analogue mais plus détaillée sur le cas de la région Ashanti au Ghana (4) (5).

— Une recherche en cours de l'IRT sur le cas du Mali (3).

— Une étude Banque Mondiale sur la Côte d'Ivoire (2).

Les réflexions présentées ici doivent être considérées comme partielles, tant il est vrai qu'elles correspondent à un processus de recherche qui n'en est qu'à ses débuts.

LES DIFFÉRENTES COMPOSANTES DU SECTEUR TRANSPORT POUR L'APPROVISIONNEMENT DES VILLES

L'approvisionnement des villes dépend de systèmes de transport dont on peut mettre en valeur la complémentarité (le transport routier agissant en rabattement sur le chemin de fer) mais dont il faut reconnaître des facteurs concurrentiels. C'est ainsi que de nombreux produits importés (tel que le riz) viennent concurrencer les productions locales qui sont souvent obtenues à des coûts bien supérieurs. Le facteur transport agit directement sur les termes de cette concurrence, dont la tendance « naturelle » tourne à l'avantage des produits importés, étant donné les cours mondiaux et la diminution des coûts unitaires du transport maritime.

Bien sûr, tous les pays n'ont pas accès au transport maritime et c'est alors le problème de l'enclavement et des voies d'accès au littoral ; dans le cas du Mali, cet accès est double : chemin de fer pour l'accès au port de Dakar ; route pour l'accès au port d'Abidjan. C'est cette dernière qui assure l'essentiel des flux de transport (et en partie l'approvisionnement de la ville de Bamako).

Mais une polarisation sur les grandes infrastructures de transport nous semble dangereuse car elle tend à négliger le rôle des routes secondaires de desserte qui est pourtant essentiel pour l'animation et la viabilité d'un programme de développement rural.

Pour caricaturer, disons que les grandes infrastructures entrent dans une logique extravertie où l'approvisionnement des villes se fera avec des produits importés et les régions rurales resteront marginalisées. A l'inverse, on peut imaginer une logique de priorité aux routes de desserte qui permettent un meilleur écoulement des produits vivriers et sont une condition d'un développement de type « autocentré ».

De plus, le facteur saisonnier vient renforcer cette question des routes de desserte des régions rurales : l'absence de maîtrise des transports intérieurs pendant la saison des pluies où les routes sont inondées, implique quasiment un recours obligé des populations urbaines à des produits importés.

Ce plaidoyer pour les routes de desserte s'est retrouvé dans

plusieurs communications d'un récent colloque (de l'ISTED). Notamment, une étude du TRRL sur le Ghana met en évidence les gains importants à attendre de la création de pistes à la place de sentiers empruntés par des porteurs, plutôt que du passage d'une piste non revêtue à une piste revêtue...

Enfin, un dernier élément doit être intégré à cette esquisse : c'est le problème des liaisons interrégionales, au sens de régions rurales. La tendance à considérer les problèmes d'approvisionnement des villes conduit à négliger les besoins des régions rurales qui peuvent être déficitaires dans certains types de production. Il y a alors lieu de s'interroger sur le rôle de la ville dans la redistribution des produits et sur les réseaux de transport liés assurant cette fonction, avec le problème des coûts liés à la dispersion des destinations. Le manque à la fois d'infrastructures et d'une organisation de commercialisation et transport est alors en cause pour expliquer des situations paradoxales de régions touchées l'une par la surproduction l'autre par la rareté...

Les implications d'une approche de développement rural vont d'ailleurs bien au-delà des infrastructures routières : elles concernent directement le matériel roulant (les poids lourds de gros tonnage sont exclus) et le mode même d'organisation (souplesse et décentralisation doivent être la règle).

LES ROUTES SECONDAIRES, FACTEUR PERMISSIF MAIS NON AUTOMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT DE LA PRODUCTION AGRICOLE LOCALE

Nous ferons le postulat que les routes secondaires, les pistes, sont un facteur primordial du développement rural et de l'accroissement des productions agricoles. Primordial, au sens qu'il permet le développement mais ne l'entraîne pas automatiquement : les effets d'une modification structurelle de l'accessibilité sont toujours ambivalents car si elle favorise les possibilités physiques d'écoulement de produits vivriers, elle renforce également l'influence de la ville avec tout ce que cela peut comporter de destruction et de concurrence de produits extérieurs.

Les deux études sur la Sierra Leone (4) et le Ghana (5) sont intéressantes car elles portent explicitement sur les effets de l'ouverture de routes secondaires, avec des méthodologies différentes :

— Etude avant-après un programme de développement régional, comprenant la création de routes pour la desserte de certains villages dans le cas de la Sierra Leone, avec une typologie des villages en trois groupes : villages avec de nouvelles routes permanentes, avec des routes saisonnières, non desservis.

— Etude instantanée sur un échantillon de villages dont l'accessibi-

lité à la ville (Kumasi) est variable dans le cas du Ghana : on recherche alors des relations entre accessibilité (coût du transport) et indicateurs de développement.

Si l'on met de côté les difficultés méthodologiques qui obligent à nuancer les conclusions, on retiendra de ces études les résultats suivants :

— On ne constate aucun lien direct entre l'accessibilité (coût de transport) ou la desserte d'un village par une route et le développement de la production agricole. Ce résultat de base, à partir de deux études de cas, tend donc à minimiser l'influence du rôle de ces routes sur les productions vivrières et l'approvisionnement des villes les plus proches.

— Pour prolonger dans cette direction, l'étude Ghana indique comme facteurs de limitation du niveau de production agricole déclarés par les paysans : les contraintes financières, la terre disponible, la force de travail. Les problèmes de transport sont peu cités. Il n'y a qu'une petite partie de l'échantillon qui ait déclaré avoir expérimenté des récoltes perdues faute de transport.

— De même, de manière paradoxale, l'étude Ghana aurait plutôt tendance à trouver une relation négative entre routes de desserte et indicateurs de production agricole (commercialisation des produits, part du travail agricole, surface cultivée, recours aux biens manufacturés, engrais). Les villages mieux desservis, dont l'accessibilité à la ville est plus grande, tirent davantage leurs revenus d'activités intermédiaires de commerce et de services aux ruraux, constituant une sorte de relais avec la ville. Dans le même sens, on observe un lien entre accessibilité et obtention de prêts par les paysans.

— Comme ces études portent sur des cas où ont lieu des opérations de développement intégré, on peut penser que la mise en œuvre de ces programmes et des mesures incitatives correspondantes risque d'être influencée par l'accessibilité des villages pour les animateurs. Ceci est fortement suggéré dans l'étude Sierra Leone mais plutôt nié dans l'étude Ghana (il est vrai que les problèmes d'accessibilité semblent moins importants dans ce dernier cas).

— Enfin l'étude Sierra Leone insiste sur les processus de modernisation qui accompagnent l'ouverture des routes, à travers des indices tels que le type de construction des maisons, la diffusion de pompes à main ou la scolarisation de type occidental : autant cette scolarisation est dépendante des routes de desserte, participant au processus de modernisation, autant l'enseignement coranique véhiculant des valeurs plus traditionnelles en semble indépendant.

Nous serions-nous éloignés de notre propos sur les liens entre transport et production agricole ? Non, car il apparaît clairement qu'il n'y a pas de liaison déterminante et isolée de tout un contexte économique et social, les actions transport s'inscrivant parmi d'autres opérations de développement : on ne peut faire l'économie de ces

interdépendances. Mais à l'inverse le transport doit être considéré comme l'un des éléments de ces interdépendances : la route est l'une des composantes du transport (routier) ; il faut maintenant s'interroger sur le type de transport et son lien avec la commercialisation.

L'IMPORTANCE DES CONDITIONS DE COMMERCIALISATION : RÔLE POSSIBLE DU TRANSPORT

Il ne suffit pas qu'il y ait des routes, il faut qu'il y ait des véhicules qui les empruntent : ceci suppose des investissements en matériel, et des coûts d'exploitation des formes de propriété et d'organisation, des rapports de force qui se nouent au moment de la commercialisation et du transport des produits.

Ce sont ces facteurs qui doivent être considérés avec attention pour en mesurer l'impact sur l'écoulement des produits vivriers et, par effet amont qui peut être indirect, sur le niveau de production lui-même. C'est l'objet du travail de recherche engagé par l'IRT sur le Mali (3).

Il se trouve que ce mode d'approche converge avec l'étude du TRRL sur le Ghana et avec l'analyse de la Banque Mondiale sur la Côte d'Ivoire. Ces travaux étant achevés, nous pouvons en citer les principaux résultats.

Dans l'étude Ghana, on met en évidence le grand nombre des opérateurs impliqués : les collecteurs ruraux, les grossistes itinérants, les transporteurs, les grossistes urbains et les détaillants urbains. De leur côté, les paysans peuvent effectuer selon le cas la vente à la ferme, au marché du village, auprès d'un grossiste ; ils peuvent également commercialiser eux-mêmes leurs produits sur le marché urbain, ce qui n'est pas sans difficultés mais contribue une alternative importante pour échapper au monopole qui leur est imposé par le commerçant.

Les auteurs mettent en effet en évidence la discrimination dans le prix du transport dont font l'objet les paysans qui transportent eux-mêmes en petites quantités leurs produits pour les commercialiser au marché urbain : le coût du transport serait ainsi de 4 à 7 fois plus grand que celui supporté par les grossistes. Il est vrai que pour ces derniers, la part du coût du transport semble réduite dans le prix de vente des produits (de l'ordre de 5 à 8 %). Cette pratique discriminatoire des transporteurs — il resterait à établir leur autonomie ou leurs liens avec les commerçants — réduit la marge de négociations des paysans vis-à-vis des commerçants : les possibilités d'un transport autonome par le paysan constituent alors un facteur stratégique important à considérer, et même plus que la nature même des infrastructures routières, si l'on suit les conclusions de l'étude Banque Mondiale.

Cette étude sur la Côte d'Ivoire (2) qui traite du cas de trois produits (coton, riz, igname) met en évidence les dysfonctionnements du système des transports notamment pour les courtes distances (inférieures à 100 km) en raison des pratiques monopolistiques du syndicat des

transporteurs. « La réforme de la structure du marché de ce secteur entraînerait des rendements bien supérieurs à ce qu'on peut espérer de tout investissement routier. En outre, des tarifs élevés et l'offre limitée des transports sur de courtes distances constituent, dans un certain nombre de cas, un obstacle au développement agricole ».

Ceci concerne en particulier le riz pour lequel il existe deux marchés : le riz importé ou produit dans de grandes unités ivoiriennes ; le riz fabriqué artisanalement. Le premier est transporté sur de très (trop) longues distances, concurrençant le second qui est mal commercialisé localement notamment pour des raisons de transport. On retrouve sous-jacente l'opposition secteur moderne-secteur artisanal, l'organisation des transports favorisant le secteur moderne.

Il n'est alors pas étonnant qu'on ne trouve pas de lien direct entre la baisse du coût de transport consécutif à l'amélioration de la desserte routière et le prix de vente à la production. L'appropriation de surplus par la baisse des coûts de transports est certes complexe mais il n'y a aucune raison de penser que les paysans soient en mesure d'en bénéficier automatiquement.

Pour revenir à la possibilité d'écoulement direct des produits par les paysans sur les marchés urbains, qui nous semble donc un facteur important de régulation par la compensation qu'il peut apporter à des rapports de force inégaux entre commerçants et paysans, faisons quelques observations complémentaires :

— Du point de vue de l'économie des transports, un écoulement direct de leurs produits par les paysans pose un problème sérieux de coût car il faut raisonner sur de petites quantités à écouler, ce qui est bien plus coûteux qu'un regroupement de marchandises. Se pose également la question du retour que le paysan devra également payer, équivalent au problème de base du transport : comment réduire le taux des retours à vide des véhicules ? Enfin on notera que le temps de voyage jusqu'à la ville, parfois long, diminue d'autant le temps de travail sur l'exploitation agricole... Autant d'arguments que l'on peut avancer contre la promotion de ventes directes par les paysans.

— A l'inverse, le paysan pourra profiter du voyage pour acheter d'autres produits nécessaires à l'exploitation, mener quelques démarches administratives, rencontrer des membres de la famille ou du village installés dans la ville, bref de la fonction d'échanges économiques et sociaux qu'offre la ville. Il faut d'ailleurs considérer la fonction transport et ses obstacles éventuels également dans le sens ville-campagne, et non pas seulement dans le sens approvisionnement des villes. Mais il ne s'agit pas d'un simple problème de symétrie : les produits ne sont pas identiques, l'organisation du transport non plus.

— Et même d'un point de vue économique strict, les économies d'échelles et autres gains de productivité attendus d'une concentration des marchandises (regroupement par un grossiste) ne sont pas nécessairement vérifiés. De ce point de vue, les transports mixtes (« informels ») du type taxi-brousse ou camionnette bachée qui

transportent à la fois des marchandises et les personnes présentent des avantages qu'il faudrait analyser de plus près.

— Dans l'étude menée sur le Gabon (7), ces véhicules à vocation mixte représentent une part importante du trafic routier se dirigeant vers Libreville. Les auteurs estiment à 30 % la part des marchandises transportées par les transports mixtes qui sont la propriété des passagers accompagnant leurs produits pour les commercialiser dans les marchés de la capitale. Mais ces produits proviennent en majorité des provinces les plus accessibles, indiquant que les autres régions ont plutôt tendance à vivre en autosubsistance. Ces transports mixtes trouvent leur efficacité pour des distances de trajets plutôt courtes, disons inférieures à 100 km.

— On notera une proximité évidente dans la forme de ces transports et les formes de transport « informel » que l'on retrouve dans la plupart des villes africaines. Cela mériterait un travail de recherche spécifique mais nous poserons l'hypothèse d'une antériorité des transports informels ruraux inter-urbains sur les transports informels proprement urbains. C'est l'une des raisons pour lesquelles J. Bugnicourt a proposé de les qualifier de « transitionnels », au sens d'une transition entre ville et campagne (2).

UN FACTEUR NEGLIGE : LE TRANSPORT DU CHAMP AU VILLAGE

Lorsque l'on s'interroge sur l'influence du transport sur la production agricole et l'approvisionnement des villes, il faut raisonner en termes de chaînes de transport, combinant différentes étapes de transport et de stockage. Le premier maillon de cette chaîne concerne le transport du champ à la ferme ou au village, à la fois pour l'écoulement des récoltes et pour les travailleurs qui vont au champ. Ce facteur est bien souvent négligé dans les études, très mal connu par les responsables de programme de développement alors que l'on peut penser qu'il a son importance sur la productivité même du travail, sans parler des conditions de vie des femmes dont c'est souvent la tâche de faire le portage.

L'étude Ghana apporte quelques éléments sur cette question. Dans les villages enquêtés, la distance moyenne entre champ et village est de 4 kilomètres, dont les trois quarts sont de simples sentiers. Dans plus de 90 % des ménages interrogés, le transport est effectué par portage sur la tête, avec appel à de la main-d'œuvre extérieure dans la moitié des cas.

Bien sûr cette question devrait être posée en interdépendance avec les pratiques agricoles d'utilisation du sol (pratiques d'assolement, défrichage, etc.) dans une approche plus globale. Il est clair qu'il peut y avoir également interdépendance avec la question du matériel agricole.

(2) Cf. Communication à la Rencontre de Recherche IRT « Transports urbains dans les PED, avril 1981.

CONCLUSION : LES TERMES DU DEBAT

On a pu effleurer au fil du raisonnement un certain nombre de difficultés méthodologiques qui tiennent aux phénomènes d'interdépendance entre les facteurs en cause : les routes (accessibilité) ou l'offre de transport n'ont pas d'effets automatiques sur le développement agricole. On peut même avoir parfois l'impression que leur effet est négatif sur ce point car un gain d'accessibilité peut bénéficier au développement d'autres activités intermédiaires ou participer au processus d'exode rural.

L'ouverture des routes a nécessairement des effets ambivalents : facilités d'écoulement des produits locaux ou accroissement de l'influence de la ville et de la concurrence des produits extérieurs. Le type d'organisation des transports peut transformer les conditions de négociation des produits au moment de leur commercialisation. Une question notamment est importante à élucider : quel sont les liens entre transporteurs et commerçants ? Mais d'autres facteurs structurels interviennent, ne serait-ce que la question de l'intégration des paysans à une économie monétaire, qui risquent de surdéterminer ce que l'on peut analyser dans le domaine des transports.

On peut alors adopter trois types d'attitudes :

— Négliger le facteur transport comme un facteur secondaire, relevant d'améliorations techniques ponctuelles.

— Traiter les transports dans leur logique sectorielle : mode d'organisation interne, facteurs de productivité, rationalisation de l'usage des véhicules, etc.

— Appréhender le transport dans l'ensemble des autres facteurs de développement au risque de l'y voir dilué.

Cette dernière approche est sans doute la plus difficile. Mais n'est-ce pas la plus riche et prometteuse ? C'est en tout cas celle que nous choisissons, sachant qu'elle ne peut faire l'économie d'une bonne connaissance de la logique du transport.

BIBLIOGRAPHIE

- (1) AIREY, « The development impact of feeder road improvements in the eastern province of Sierra Leone ». Communication au colloque ISTED Routes et Développement. Mai 1984.
- (2) BEENHAKKER, BRUZELIUS, « Le transport et la commercialisation des produits agricoles en Côte d'Ivoire ». Document Banque Mondiale, 1984.
- (3) GODARD, KEITA, « Priorité aux routes de desserte pour le développement des régions rurales : recherches sur le Mali ». Communication au colloque ISTED Routes et Développement. Mai 1984.
- (4) HINE, « Accessibility and agricultural development in the Ashanti region of Ghana ». Rapport TRRL n° 791, 1983.

- (5) HINE, « Accessibility transport cost and food marketing in the Ashanti region of Ghana ». Rapport TRRL n° 809, 1983.
- (6) KEITA, « Système de transport terrestre et stratégie de développement en Afrique, l'exemple du Mali ». *Thèse Université Lyon II*, 1983.
- (7) ZIV, « Les transports régionaux au Gabon : imbrication des transports de personnes et de marchandises ». Communication à la Rencontre de Recherche IRT, septembre 1983.

Godard X.(1985)

Quel est le rôle des transports dans la couverture des besoins alimentaires des villes ? : premières réflexions partielles

In : Bricas N. (ed.), Courade Georges (ed.), Coussy J. (ed.), Hugon P. (ed.), Muchnik J. (ed.) Nourrir les villes en Afrique sub-saharienne

Paris : L'Harmattan, 247-255. (Villes et Entreprises)

ISBN 2-85-802-562-X