

Thame, octobre 2016

ReCap a le plaisir de partager ce blog, troisième d'une série concernant les tendances observées dans le secteur routier qui affectent le développement et la mise en place des routes rurales à faible circulation et des services de transport en Afrique et en Asie.

Mme Grace Muhia, notre bloggeuse, examine le thème des transports sur le premier mille (First Mile transport) pour les petits exploitants agricoles. Mme Muhia a travaillé sur plusieurs projets de recherche portant sur les transports ruraux et le développement en Afrique subsaharienne et fait actuellement partie d'une équipe qui gère un projet - sponsorisé par le Partenariat d'accès communautaire en Afrique (AfCAP) - qui concerne la parité homme-femme dans le domaine des transports. En tant que coordinatrice de programme du Forum international pour les transports ruraux et le développement (IFRTD), elle participa à la mise en œuvre du premier projet pilote Premier mille (First Mile) financé par AfCAP dans la région de Kieni au Kenya en se penchant plus particulièrement sur l'analyse des coûts. Elle présenta le projet avec succès au colloque sur les Routes à faible circulation qui se déroula à Cairns en Australie en 2013. Elle a organisé plusieurs manifestations sur le thème des transports et le développement au Kenya pour, entre autres, le Programme de transport subsaharien (SSATP) de la Banque Mondiale et pour AfCAP.



En 2015 Mme Muhia a créé le Forum de la jeunesse IDENTITY qui soutient les jeunes dans leur quête d'objectifs et de vision, et le Groupe de femmes PEARL pour la responsabilisation et la mise en réseau des femmes.

Relever les défis auxquels les petits exploitants agricoles ont à faire face en matière de transport sur le premier mille

Grace Muhia, Forum international pour les transports ruraux et le développement (IFRTD)

Introduction

Dans de nombreuses zones rurales d'Afrique de l'Est, les petites exploitations agricoles sont maintenant plus axées sur le marché et jouent un rôle primordial en tant que source essentielle d'emplois et de revenus pour les familles. Une urbanisation croissante et une accessibilité accrue aux marchés d'exportation ont pour effet d'alimenter la demande de produits alimentaires de bonne qualité tels que tomates et oignons, ainsi qu'un large éventail de légumes qui arrivent à maturité

rapidement et qui nécessitent des délais de livraison rapide de la ferme au consommateur.

La tendance vers une diversification des petites exploitations agricoles vers des produits autres que les produits de base à maturation lente, comme le maïs et autres céréales, ou les cultures commerciales comme le café, le pyrèthre ou la canne à sucre, constitue une opportunité importante d'augmenter les revenus des ménages ruraux et de soustraire de nombreuses familles à la pauvreté. Ce secteur émergent de petits exploitants fournit aux jeunes et aux femmes de nouvelles opportunités de participer à diverses entreprises agricoles comme l'élevage et la production, la transformation, le marketing et l'approvisionnement en moyens de production.

Ce blog est centré sur les défis posés par les transports auxquels les petits exploitants sont confrontés tandis qu'ils s'efforcent de devenir des acteurs importants dans les chaînes agroalimentaires émergentes en Afrique. Ceci est fondé sur les résultats de deux études à petite échelle qui examinèrent les défis auxquels les petits exploitants ont à faire face dans un village rural du Kenya (Njenga P, Wahome G and Hine J., 2014), et de Tanzanie (Njenga P, Willilo S and J. Hine. 2015).

Les études en question ont démontré que les transports sont une composante importante du bon fonctionnement global des chaînes de valeur des petites exploitations. Elles attirent plus particulièrement l'attention sur les goulets d'étranglement dans le domaine des transports auxquels sont confrontés les agriculteurs lors du déplacement initial de leurs produits de la ferme vers la première opportunité commerciale – qui pourrait être un point de collecte/regroupement sur une route rurale, un relais routier ou le marché le plus proche. La distance initiale est communément désignée par l'expression ***premier mille (First Mile)***.

Les défis du premier mille

Le premier mille est le segment du transport qui relie les exploitants agricoles à la route rurale praticable la plus proche, ou à un point de collecte des produits. Son infrastructure peut consister de chemins ou de pistes traversant villages ou fermes qui sont inaccessibles aux véhicules de transport conventionnels. En termes réels, la distance couverte par le premier mille peut aller de 250 m à 5 km. Les moyens de transports qui sont habituellement utilisés sont les humains, les charrettes attelées, les bicyclettes, les motos, et dans certains cas des tracteurs et des véhicules utilitaires légers.

Le transport sur la tête qui est fréquemment utilisé sur le premier mille est le mode de transport le plus onéreux. Son coût élevé est dû aux faibles volumes individuels transportés, au mauvais état des infrastructures routières du premier mille et aux options de transport disponibles limitées. Le transport de marchandises sur la tête peut coûter plus de 20 fois plus cher (en tonne par kilomètre) que le transport en camion. Même si les distances du premier mille sont courtes (de 250 m à 5 km) comparé au trajet total pour se rendre aux marchés, les coûts des transports peuvent représenter jusqu'à 20% des frais de transport globaux du chaîne de valeur.



Figure 1 : L'un des modes de transport les plus communs pour transférer les produits depuis la ferme jusqu'au point de collecte est le port sur le dos. L'utilisation de charrettes attelées est aussi très commune au Kenya. (Photos : Forum international pour les transports ruraux et le développement)

Pour un fermier, le transport sur le premier mille peut aussi varier selon les saisons puisque certains points de collecte de marchandises peuvent devenir moins accessibles durant la saison des pluies. Ce segment du transport s'est révélé être crucial pour les produits agricoles comme tomates, légumes et fruits qui sont sensibles aux contraintes de temps et de transports puisqu'ils sont périssables et fragiles. Les pertes de récoltes dues aux meurtrissures, à l'exposition aux éléments et aux délais imprévisibles sont aussi des sources de problèmes fréquentes du premier mille de la chaîne de valeur.

Au Kenya on estime que les exploitants qui produisent des oignons dépensent à peu près 10 à 20% de leurs revenus pour le déplacement initial de leurs produits lorsqu'ils utilisent des formes traditionnelles de transports. En Tanzanie on estime que les agriculteurs dépensent de 20 à 30% du revenu de la vente de leurs tomates pour leur déplacement sur le premier mille durant la saison sèche, et de 40 à 50% durant la saison des pluies.

Il leur serait possible de faire des économies énormes si les fermes étaient directement accessibles aux camions.



Figure 2 : Au Kenya, les zones de cultures sont situées dans des régions montagneuses recevant de fortes précipitations et dont la topographie rend l'entretien des routes difficile. (Photos : Forum international pour les transports ruraux et le développement)

Suggestions pour l'amélioration des transports sur le premier mille

À la suite des études susmentionnées des suggestions ont été faites visant à trouver des solutions et à offrir des pistes à suivre en matière de recherche :

- S'assurer que les routes rurales qui fournissent un accès stratégique aux petites exploitations agricoles soient praticables par des véhicules motorisés en toute saison.
- Étant donné qu'il n'est souvent pas rentable pour les transporteurs et les négociants de s'approvisionner auprès de chaque ferme individuellement, il est indispensable de favoriser le développement de hangars en bordure de route dans lesquels les exploitants pourraient regrouper et rassembler leurs produits pour qu'ils puissent être collectés.
- L'efficacité des transports entre les fermes et les points de collecte en bordure de route pourrait être améliorée par les efforts conjoints des fermiers et des ingénieurs/techniciens locaux s'occupant des routes. L'amélioration des transports entre les exploitations et les points de collecte pourrait réduire de façon significative les pertes post-récolte.
- L'échelle modeste des études qui sont mentionnées ici souligne toutefois la nécessité de conduire des études à plus grande échelle avec pour but de valider et d'amplifier les répercussions de ces constats initiaux en terme de planification et de politiques.

Les opinions exprimées dans ce blog n'engagent que leur auteur et ne reflètent pas nécessairement les opinions de ReCAP ou de Cardno Emerging Markets (UK) Ltd pour lesquels ce blog fut écrit.