

## Impact des tracasseries routières sur les populations vulnérables au Mali

Steven Haggblade, Yenizie Koné, Abdramane Traoré et Pierre Traoré

### Objectifs

Les tracasseries routières, le long des axes de commercialisation des produits agricoles, constituent des entraves qui grèvent artificiellement les marges de commercialisation et les prix à la consommation en milieu urbain (MJP 2016). Ainsi, elles impactent négativement sur le bien être des couches vulnérables représentant 45% de la population totale (ELIM 2006).

D'une manière générale, les marges de commercialisation constituent un indicateur important de la vitalité de l'activité commerciale, car elles servent à rémunérer les acteurs le long de la chaîne de valeur. Cependant, au Mali, force est de constater que les fortes marges commerciales ne sont pas nécessairement associées à une forte rentabilité de l'activité commerciale. C'est le cas de la commercialisation des produits agricoles dont une part importante des marges commerciales servent plutôt à la rémunération d'acteurs non commerciaux en raison des tracasseries routières.

La présente recherche évalue l'incidence économique des entraves à la commercialisation sur les conditions de vie des populations urbaines et rurales au Mali, tout en dégagant quelques pistes de réflexion à l'intention des pouvoirs politiques et économiques.

### Méthodes

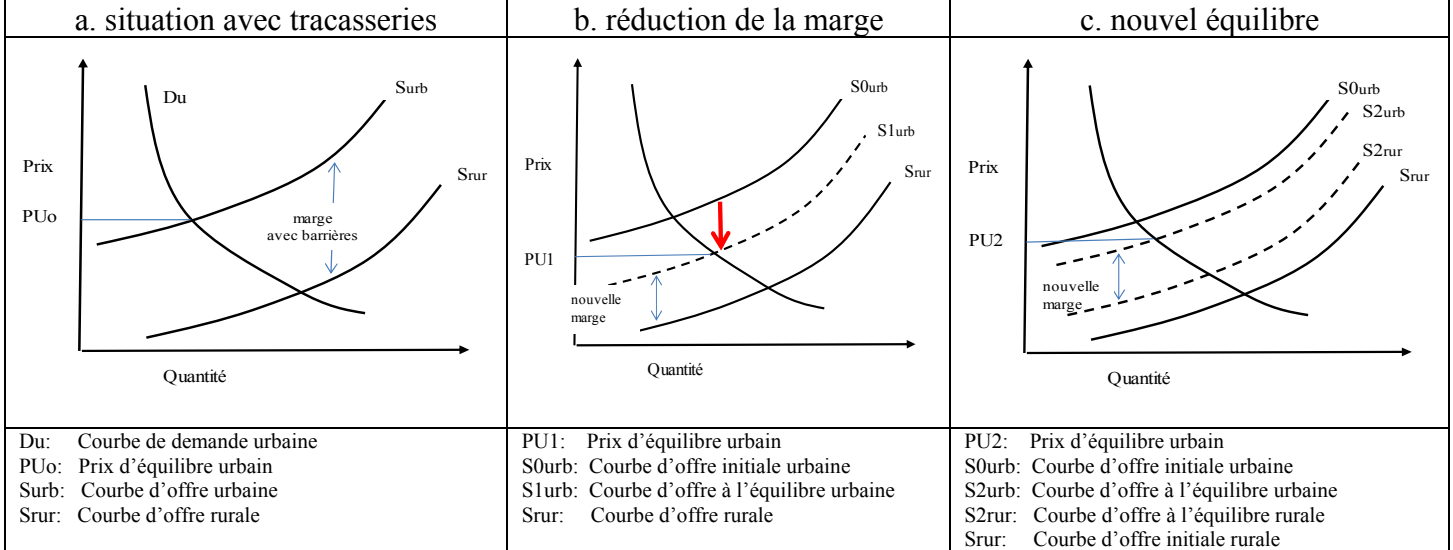
L'analyse effectuée se repose sur les données des prix et des marges de commercialisation des principaux produits commercialisés fournies par l'Observatoire des Marchés Agricoles au Mali (OMA). Le panier de consommation des différents groupes de ménages provient des analyses ELIM (2006). Les analyses effectuées utilisent un modèle multi-marché développé par Michigan State University afin de simuler l'impact d'une diminution des marges commerciales sur les prix

### Constats

- Les tracasseries routières constituent des entraves qui grèvent artificiellement les marges de commercialisation et les prix à la consommation alimentaire en milieu urbain.
- La présente recherche évalue l'impact des entraves à la commercialisation sur les prix alimentaires ainsi que sur la consommation de populations vulnérables à travers un modèle multi-marché.
- Les résultats suggèrent que les tracasseries routières gonflent les marges commerciales d'environ 25%.
- A court terme, une réduction des marges commerciales d'un tel montant entraînerait une *réduction* des prix alimentaires urbains de 5-10% ainsi qu'une *hausse* d'environ 6-9% des prix alimentaires ruraux, ce qui bénéficie aux consommateurs pauvres urbains ainsi qu'aux producteurs ruraux excédentaires (Figure 1).
- A moyen terme, une hausse des prix ruraux incitera une hausse de la production alimentaire de la campagne agricole suivante, ce qui aboutira à une amélioration de la sécurité alimentaire nationale ainsi qu'une augmentation des gains calorifiques des pauvres ruraux et urbains.

à la consommation des céréales de base mil/sorgho, riz, des autres aliments de base (fruits et légumes, etc.) et des produits à haute valeur calorifique (viande, huiles, etc.), la consommation calorifique et les revenus des populations vulnérables. La population malienne est ainsi répartie dans quatre grandes catégories : urbains pauvres (UP), urbains non pauvres (UN), ruraux pauvres (RP) et ruraux non pauvres (RN).

Figure 1. Impact d'une réduction des marges commerciales



## Impact d'une réduction des marges commerciales

Un des soucis majeurs du grand public, c'est que les tracasseries routières, qui font gonfler les marges commerciales, auront tendance à augmenter artificiellement les prix des produits alimentaires en milieu urbain. Le graphique ci-dessus démontre la situation de base avec les marges commerciales gonflées (Figure 1a). Suite à une action qui fera baisser ces marges (lutte anti-corruption, diminution de taxes sur les produits pétroliers ou amélioration des routes) les prix urbains auront tendance à baisser (Figure 1b). Mais, la réaction des consommateurs sera d'augmenter la demande des produits alimentaires de base en milieu urbain.

Afin de répondre à cette hausse de la demande urbaine, les commerçants feront venir plus de produits alimentaires dans les grandes villes, notamment les nouveaux stocks provenant du milieu rural et de l'étranger. Une réduction des stocks en milieu rural provoquera ensuite une hausse du prix au producteur. Le nouvel équilibre qui s'établit, suite à une réduction des marges commerciales, comprendra donc une *baisse* des prix urbains ainsi qu'une *hausse* des prix ruraux (Figure 1c).

## Résultats quantitatifs

Le modèle multi-marchés nous permet de quantifier la réaction des différents groupes de consommateurs et en fonction de ces interactions, les conséquences sur les prix urbains et ruraux ainsi que le niveau de consommation des différents groupes de consommateurs. Le tableau 1 présente l'impact sur les prix urbains et ruraux, les quantités importées et la production domestique de la campagne agricole suivante. Par contre, le tableau 2 présente l'impact sur la consommation calorifique des différents groupes de la population.

A court terme, avant la nouvelle saison agricole, une réduction des marges commerciales de 25% aura un effet positif sur la consommation alimentaire des populations urbaines pauvres. Ceci est dû à une baisse des prix alimentaires en milieu urbain. En effet, pour les populations urbaines, les prix à la consommation baisseront entre 7,9% et 6,3% pour le mil/sorgho, de 3,4% à 0% pour le riz, de 5,6% à 2,5% pour les maïs et les autres aliments de base et de 1,8% à 0,7% pour les aliments à haute valeur calorifique (tableau 1, Simulations 3 et 4). Grace à ces baisses de prix des denrées alimentaires, les pauvres urbains verront leur consommation calorifique augmenter entre 1.8% et 0.5% (tableau 2). Quant aux ménages urbains non pauvres, par contre, ils seront défavorisés à cause de la perte des primes illicites que constituent les fraudes routières, ce qui fait baisser le revenu réel des groupes qui contrôlent ces barrières routières.

Tableau 1. Impact d'une réduction de 25% des marges commerciales sur les prix				
		Simulations		
		3	4	5
$\Delta M$		non	oui	oui
$\Delta Q$		non	non	oui
<b>Choc</b>				
% $\Delta$ marge		-25	-25	-25
<b>Résultats</b>				
% $\Delta$ PU prix urbain				
SM		-7.9	-6.3	-8.9
Riz		-3.4	0.0	0.0
AB		-5.6	-2.5	-4.7
HV		-1.8	-0.7	-3.5
% $\Delta$ PR prix rural				
SM		3.9	6.5	2.4
Riz		3.7	8.2	8.2
AB		3.6	8.7	5.4
HV		5.1	6.5	2.9
% $\Delta$ M importations				
SM		0.0	0.0	0.0
Riz		0.0	-1.7	-27.5
AB		0.0	-11.8	-21.3
HV		0.0	-3.5	-16.4
% $\Delta$ Q production domestique				
SM		0	0	1.2
Riz		0	0	4.0
AB		0	0	2.7
HV		0	0	2.9
Abbreviations:				
$\Delta$	changement			
M	importations			
Q	production domestique]			
SM	sorgho plus mil			
AB	autres aliments de base			
HV	aliments de haut valeur			
Source : Haggblade, Koné, Traoré et Traoré (2019).				

Tableau 2. Impact d'une réduction de 25% des marges commerciales sur la consommation calorifique des populations vulnérables				
		Simulations		
		3	4	5
$\Delta M$		non	oui	oui
$\Delta Q$		non	non	oui
<b>Choc</b>				
% $\Delta$ marge		-25	-25	-25
<b>Résultats</b>				
% $\Delta$ Cal/cap/jour				
RP		0.3	-0.2	0.3
RN		0.1	0.2	0.5
UP		1.8	0.5	1.8
UN		-0.4	-1.0	-0.3
Groupes de ménages:				
RP	ruraux pauvres			
RN	ruraux non pauvres			
UP	urbains pauvres			
UN	urbains non pauvres			
Source : Haggblade, Koné, Traoré et Traoré (2019).				

En milieu rural, la réduction des marges de commercialisation contribuera à une hausse tendancielle des prix des produits agricoles. Ces augmentations seront de 3,9% à 6,5% pour le mil/sorgho, 3,7% à 8,2% pour le riz et de 3,6% à 8,7% pour les autres aliments de base (tableau 1, simulations 3 et 4). Les ménages agricoles excédentaires profiteront de ces hausses et verront leur revenu réel et leur consommation calorifique augmenter (tableau 2). Par contre, les pauvres ruraux, qui sont les acheteurs nets d'aliments, auront une réduction de 0,2% de leur consommation calorifique (tableau 2, simulation 4).

A moyen terme, au courant de la saison agricole prochaine, les producteurs excédentaires auront tendance à augmenter leur production pour bénéficier des prix ruraux rendus plus incitatifs. Cette réaction est captée par la simulation 5 qui indique des prix aux producteurs plus élevés se traduisant par une hausse de la production domestique alimentaire variant de 1,2% à 4% selon les cultures (tableau 1, simulation 5).

Cette hausse de production domestique, à son tour, fait diminuer les importations alimentaires ainsi que les prix urbains et ruraux. Ces changements favorisent en même temps la sécurité alimentaire nationale ainsi que la consommation calorifique des ménages pauvres en milieu urbain et rural (tableau 2, simulation 5). Ainsi, il ressort qu'une réduction des marges commerciales a un effet positif double sur les populations pauvres urbaines et rurales.

## Implications politiques

Une politique visant à la réduction des entraves à la commercialisation et à la réduction des marges commerciales entrainera une amélioration de la sécurité alimentaire et le niveau de vie des populations vulnérables. A court terme, une réduction des marges commerciales a un effet positif sur les populations pauvres urbaines et les producteurs excédentaires en milieu rural. A moyen terme, une hausse des prix en milieu rural incitera une hausse de la production alimentaire de la campagne agricole suivante (prochaine saison), ce qui aboutira à une amélioration de la sécurité alimentaire nationale ainsi qu'une augmentation des gains calorifiques des pauvres ruraux et urbains.

Cependant, dans la pratique, la réduction des marges commerciales constitue un défi majeur à relever nécessitant d'engager des réflexions sur le rôle des différents acteurs, notamment l'Etat et les opérateurs économiques. Pour se faire, l'Etat pourrait envisager une réflexion sur les actions éventuels suivants: la réduction du nombre de postes de contrôle ; l'amélioration des infrastructures routières ; l'actualisation des grilles des frais de transport ; le renforcement du système de récépissé d'entreposage ; le renforcement de l'autostimulation des marchés par la collecte, le traitement et la diffusion des informations aux acteurs du marché agricole.

Quant aux opérateurs privés, les principaux axes de réflexions concernent : le respect des nouvelles grilles de transport élaborées par l'Etat ; l'observation des réglementations en vigueur en matière de transport et la participation active aux bourses des céréales.

## References

- ELIM. 2006. Enquête légère intégrée auprès des ménages. Bamako : Direction Nationale de la Statistique et de l'Information.
- Haggblade, S., Koné, Y., Traoré, A. et Traoré, P. 2019. Impact des tracasseries routières sur les populations vulnérables au Mali. *FSP Research Paper No.129*. Michigan State University.
- MJP (Mali Justice Project). 2016. Economic impact analysis of corruption: how corruption hampers the free movement of basic staple foods along the internal and export corridors of Mali. Washington, DC: USAID and Checchi and Company Consulting and Management Systems International.

*This research is made possible by the generous support of the American people through the United States Agency for International Development (USAID) under the Feed the Future initiative. The contents are the responsibility of study authors and do not necessarily reflect the views of USAID or the United States Government*

Copyright © 2019, Michigan State University. All rights reserved. This material may be reproduced for personal and not-for-profit use without permission from but with acknowledgement to MSU.

Published by the Department of Agricultural, Food, and Resource Economics, Michigan State University, Justin S. Morrill Hall of Agriculture, 446 West Circle Dr., Room 202, East Lansing, Michigan 48824