

IDENTIFICATION DU PRINCIPAL FACTEUR D'AUGMENTATION DU PRIX DES PRODUITS VIVRIERS LOCAUX SUR LES MARCHES D'ABIDJAN

IDENTIFICATION OF MAIN FACTOR INCREASE THE PRICE OF LOCAL PRODUCTS ON THE MARKETS FOOD ABIDJAN

KOFFIÉ-BIKPO CÉLINE YOLANDE¹, KANGA KOCO MARIE-JEANNE²

1- Professeur Titulaire; Université Félix Houphouët Boigny
bikpoceline@yahoo.fr

2- Attaché de recherche; Centre de Recherche en Écologie
kangamariejeanne@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Cette étude a pour objectif d'analyser les facteurs contraignants de l'approvisionnement en produits vivriers d'Abidjan. La question a été abordée au niveau des commerçants grossistes, des détaillants et des transporteurs. Le poids de chacun des facteurs sur l'augmentation du prix des produits a été apprécié par la méthode de l'analyse factorielle en composante principale à l'aide du logiciel Mactor qui a permis d'identifier la principale contrainte pour chaque catégorie de produit.

Ainsi, celle-ci a révélé que si pour l'approvisionnement en igname le racket représente la principale contrainte de la filière ; au niveau des autres types de vivriers par contre, le principal obstacle est le manque de véhicule spécialisé dans le transport des produits vivriers locaux.

Mots-clés : Abidjan, approvisionnement, produit vivrier locaux, marché, contrainte.

SUMMARY

This study aims to analyze the limiting factors in the supply of Abidjan food products. The issue was discussed at the wholesale traders, retailers and carriers. The weight of each factor on increasing the price of products has been appreciated by the method of principal component factor analysis with the Mactor software that identified the main constraint for each product category.

Thus, it found that if for yam supply racketeering is the main constraint in the sector; in other types of food in against the main obstacle is the lack of specialized vehicle for the transport of local food products.

Keywords: Abidjan, procurement, local food product, market constraint.

INTRODUCTION

La forte concentration de la population dans les grandes villes est un fait caractéristique des pays en développement. En effet, l'augmentation de la population urbaine donne une impulsion nouvelle à la commercialisation de la production vivrière dans la mesure où il s'ensuit une augmentation de la demande alimentaire.

Abidjan, capitale économique de la Côte d'Ivoire n'est pas en marge de cette réalité. Du petit village de pêcheurs qu'elle était en 1934 avec 16 429 habitants, Abidjan est devenue une agglomération estimée à plus de 4 707 000 en 2014 (RGPH, 2014). Abidjan représente de facto un marché providentiel pour la production vivrière locale.

L'approvisionnement d'Abidjan en produits vivriers locaux est organisé par des grossistes regroupés en coopératives dont le métier spécifique recouvre plusieurs opérations : la prospection, l'achat, le groupage des produits, la collecte, l'expédition, le transport et la mise sur les marchés. Cependant, si d'importants efforts sont consentis par la fédération des coopérateurs grossistes de produits vivriers locaux pour mettre en œuvre leur volonté de respecter leurs engagements à nourrir les populations à moindre coût, force est de reconnaître qu'elle reste confrontée à des difficultés d'ordre structurelle et financière. Assurer de façon qualitative et durable la disponibilité des aliments locaux sur les marchés d'Abidjan, revient d'abord à connaître et maîtriser les contraintes qui affectent le secteur.

Au vu de l'importance de la filière distribution des vivres quelques études ont été menées autour de cette problématique. Certaines de celles-ci ont souvent abordé le volet transport (Echui, 1993) et Kassi (2007), où, le problème de l'approvisionnement des centres urbains, ne se situe pas tant au niveau des quantités produites que dans leur écoulement et leur transport des champs jusqu'aux marchés urbains. Quant à Hatcheu (2006), il s'intéresse aux acteurs du secteur. D'autres par contre, abordent la question de l'approvisionnement en se basant sur

un type de produit. C'est le cas de Gogbé et Atta en 2011 avec l'igname et Château (1969) avec les produits maraîchers.

En dépit de l'intérêt suscité, l'étude relative aux obstacles à une bonne distribution notamment la hausse du prix du carburant, les tracasseries routières, l'état des routes n'a été que partiellement traités. Pourtant, les productions vivrières destinées à la vente doivent faire face à des difficultés d'écoulement dont les conséquences sont à la fois fâcheuses pour les producteurs, les commerçants et les consommateurs.

Kanga (2013) a abordée la problématique de prix du vivrier local sur les marchés abidjanais au niveau des commerçantes grossistes, détaillantes, des transporteurs et des coopératives. Les résultats de cette analyse ont révélé que l'éloignement des zones de production a une très forte influence sur l'approvisionnement d'Abidjan. Il est le principal facteur de renchérissement des coûts. La distance potentialise tous les autres facteurs limitant de l'activité. Alors, en excluant l'éloignement, l'objectif est de voir quel est le facteur le plus prépondérant à l'augmentation des prix sur le marché.

L'objectif de ce présent article est donc d'identifier la principale variable qui influe sur l'augmentation du prix des produits vivriers locaux sur les marchés d'Abidjan.

METHODOLOGIE

La méthode de travail utilisée repose sur une étude bibliographique suivie d'une enquête de terrain dans les marchés des différentes communes identifiées pour les enquêtes. Des entretiens ont été organisés avec les responsables de l'OCPV et ceux des marchés enquêtés. Ces entretiens ont permis d'élaborer un échantillonnage fiable.

Dans le cadre de cette étude, les enquêtes se sont déroulées dans le district d'Abidjan précisément dans les communes d'Adjamé, Cocody, Abobo, Koumassi (voir carte suivante).

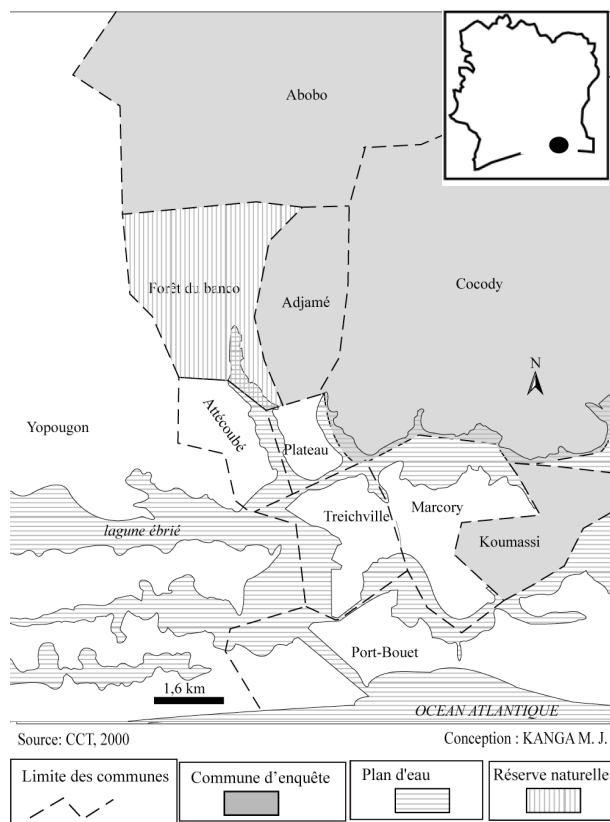


Figure 1 : la zone d'étude d'Abidjan

Les marchés de la commune d'Adjamé ont été visités à cause de la position stratégique au centre de la ville d'Abidjan de la commune, ce qui facilite son accès.

La commune de Cocody a vu ses marchés enquêtés parce qu'elle abrite une population relativement nantis.

Les marchés de la commune d'Abobo n'étaient pas en reste, car avec 1 014 933 habitants en 2014 (INS, 2014), la commune d'Abobo est la deuxième plus peuplée après Yopougon et représente environ 20% des abidjanais. De plus, Abobo se situe au Nord-Est d'Abidjan et est l'une des portes d'entrée de l'approvisionnement de la ville à partir des grands foyers de production de l'intérieur du pays. Il faut ajouter à ces facteurs, le fait qu'Abobo est considéré comme la commune où le niveau de vie

de la population est relativement le plus bas de la capitale (ENV, 2008).

Les marchés de la commune Koumassi ont enfin été étudiés. Le choix de cette commune s'explique par son éloignement d'Adjamé et aussi par le fait qu'elle ne soit pas une porte d'entrée du vivrier (voir carte ci-dessus).

Choix et échantillonnage des acteurs

Un questionnaire comportant deux parties a été administré aux enquêtés :

1- IDENTITÉ DE L'ENQUÊTÉ

L'enquêté pouvant être un commerçant (grossiste ou détaillant), un transporteur ou un consommateur. Cette partie renseigne sur la situation familiale, le nom et l'adresse, la catégorie d'activité et le type de produit vendu de l'acteur.

2- LES RAISONS DE LA HAUSSE DES PRIX

L'enquête a visé 3 groupes d'acteurs. Ce sont, les commerçants (grossistes-détaillantes), les transporteurs et les consommateurs. Quant aux consommateurs, bien qu'interrogés, ils n'ont pas été pris en compte dans cette étude. Ainsi, 10 personnes ont été interrogées par groupe d'acteur et chacun devait se prononcer sur les 6 produits vivriers retenus pour l'enquête. 120 personnes au total ont été enquêtées soit 40 personnes par groupe d'acteur.

Les entretiens avec les responsables des marchés et de l'OCPV ont permis d'élaborer l'échantillon sur la base des critères suivants :

- Au niveau des commerçants grossistes de produits vivriers autres que l'igname : être dans la base de données du marché.
- Au niveau des détaillants : être vendeuses permanentes avec au moins 5ans d'activité
- Au niveau des commerçants d'igname : avoir un magasin dans le marché
- Au niveau des transporteurs : être propriétaire de véhicule



Photo : Kanga, 2014

Photo 1 : camion transportant de l'igname

L'approvisionnement en igname est assuré exclusivement par les hommes. Lors du transport, l'igname ne n'est pas associée à d'autres vivriers. Comme le montre la photo1 l'arrivée d'un camion chargé uniquement d'igname.

Par contre les autres vivriers sont transportés en associant plusieurs denrées dans un même véhicule. Durant l'enquête, les personnes interrogées n'ont pas jugé utiles de dissocier les différents produits vivriers.



Photo : Kanga, 2014

Photo 2 : camion transportant autres types

Pour eux les mêmes contraintes sont applicables à tous. Les raisons qui sous tendent cette association

de produit sont la non spécialisation des grossistes dans un type de produit. Aussi le contenu d'un camion appartient à plusieurs personnes ce qui réduit les frais afférents au transport (photo2).

Pour ce qui concerne les transporteurs, il a été difficile d'enquêter sur un grand nombre à cause de leur grande mobilité ou parfois de leur indisponibilité.

Au total, ce sont 35 commerçantes grossistes, 70 commerçants détaillants et 15 transporteurs qui ont été interrogés, soit 120 personnes au total.

Il faut souligner qu'en fonction des réponses obtenues, des scores ont été attribués. L'effet de ces facteurs est apprécié selon une échelle allant de 0 à 5 (voir tableau 1). Le score réalisé sur cette échelle rend compte du degré d'incidence du facteur en question. Ensuite, l'effet de chaque facteur sur la hausse des prix des produits a été obtenu en additionnant les notes attribuées par les différents acteurs au facteur considéré. Ce traitement nous a permis d'obtenir des tableaux ne comportant finalement que des données quantitatives.

Tableau I : Notation des effets des facteurs sur le prix des produits vivriers

N°	Effet	Score
1	Pas d'effet	0
2	Effet faible	1
3	Effet moyen	2
4	Effet assez sévère	3
5	Effet sévère	4
6	Effet très sévère	5

Source : enquête 2014

Choix des variables

Il peut exister plusieurs variables qui influencent les prix à la consommation des vivriers, parmi elles, 4 ont été retenues à savoir : les faux frais¹, le manque de véhicule, l'état de la route et le prix du carburant. Ces variables ont été définis suite à une pré-enquête auprès des acteurs de la distribution du vivrier.

1- **Faux frais** : sont essentiellement constitués de prélèvements informels ou rackets. La responsabilité pour le règlement des *faux-frais* de route est déterminée dès le départ. S'ils incombent au transporteur, dans ce cas il fixera le prix de son service en tenant compte de ces frais parallèles.

Délimitation du champ de l'étude

L'enquête a ciblé 6 produits de grande consommation que sont : l'igname, la banane plantain, le manioc, la tomate, l'aubergine et le riz local.

Il convient de souligner que les commerçants rencontrés en dehors de ceux exerçant dans le secteur de l'igname ne se spécialisent pas dans la vente d'une seule denrée. Les différentes réponses des enquêtés ont permis de classer les produits en 2 groupes.

RESULTATS

Dans le cadre de notre étude, les données de base ont été obtenues grâce à une note allant de 0 à 5 attribuée aux facteurs par chaque acteur enquêté.

Les scores contenus dans le tableau 2, 3 et 4 sont la sommation des différentes notes attribuées par chaque acteur vis-à-vis de l'action du facteur donné.

Tableau II : Scores attribués aux facteurs d'augmentation du prix des produits vivriers par les commerçants grossistes

	Faux frais	Manque de véhicule	Prix d'achat au producteur	Etat des routes
Igname	32	29	13	20
Autres vivriers	31	37	17	19

Source : enquêtes personnelles 2014

Tableau III : Scores attribués aux facteurs d'augmentation du prix des produits vivriers par les commerçantes détaillantes

	Faux frais	Manque de véhicule	Prix d'achat au producteur	Etat des routes
Igname	19	31	11	5
Autres vivriers	25	33	16	26

Source : enquêtes personnelles 2014

Tableau IV : scores attribués aux facteurs d'augmentation du prix des produits vivriers par les transporteurs

	Faux frais	Manque de véhicule	Prix d'achat au producteur	Etat des routes
Igname	29	0	10	30
Autres vivriers	21	23	7	29

Source : enquêtes personnelles 2014

Les données des tableaux ont donné les résultats ci-dessous grâce au logiciel Mactor.

Résultats de l'analyse à composante principale avec le logiciel mactor

Les résultats de l'étude des autres vivriers

	Ft	MVEHICULE	PA PROD	Etat Route	Somme absolue
2MAO					
CGROS	4	4	2	3	13
CDETAIL	3	4	2	3	12
Trans	3	3	0	4	10
Nombre d'accords	10	11	4	10	
Nombre de désaccords	0	0	0	0	
Nombre de positions	10	11	4	10	

© UPSOR-EPTA-MACTOR

Le signe indique si l'acteur est favorable ou opposé à l'objectif

0 : l'objectif est peu conséquent

1 : L'objectif met en cause les processus opératoires (gestion, etc.) de l'acteur / est indispensable à ses processus opératoires

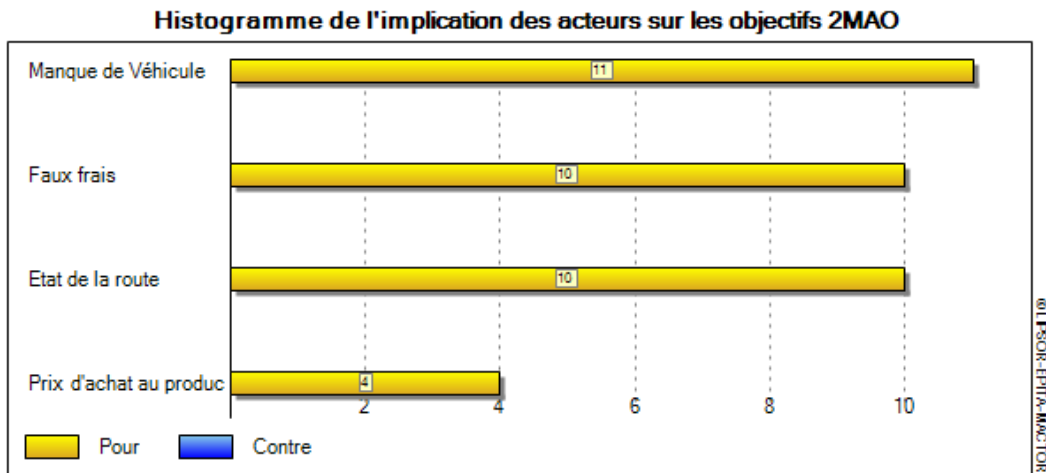
2 : L'objectif met en cause la réussite des projets de l'acteur / est indispensable à ses projets

3 : L'objectif met en cause l'accomplissement des missions de l'acteur / est indispensable à ses missions

4 : L'objectif met en cause l'acteur dans son existence / est indispensable à son existence

Le tableau montre la hiérarchie des facteurs entravant par les acteurs du secteur. Le manque de véhicule est prioritaire avec 11 avis favorables. Ensuite, suivent les faux frais et l'état des routes qui enregistrent tous deux 10 avis positifs. Enfin, le prix d'achat aux producteurs n'est exprimé que par 4 avis. Aucun désaccord n'est exprimé par les enquêtés.

Figure 2 : résultat de l'utilisation du logiciel Mactor pour autres vivriers



Résultat au niveau de l'igname

La matrice des positions simples (2MAO) décrit la valence de chaque acteur sur chaque objectif (favorable, opposé, neutre ou indifférent). Cette matrice fait partie du jeu des données initiales de Mactor. De plus, dans cette partie, nous présentons les différents marginaux.

2MAO	Ft	MVEHICULE	PA PRO	Route	Somme absolue
CGROS	4	3	2	3	12
CDETAIL	3	4	1	1	9
Trans	3	0	1	4	8
Nombre d'accords	10	7	4	8	
Nombre de désaccords	0	0	0	0	
Nombre de positions	10	7	4	8	

4 : L'objectif met en cause l'acteur dans son existence / est indispensable à son existence

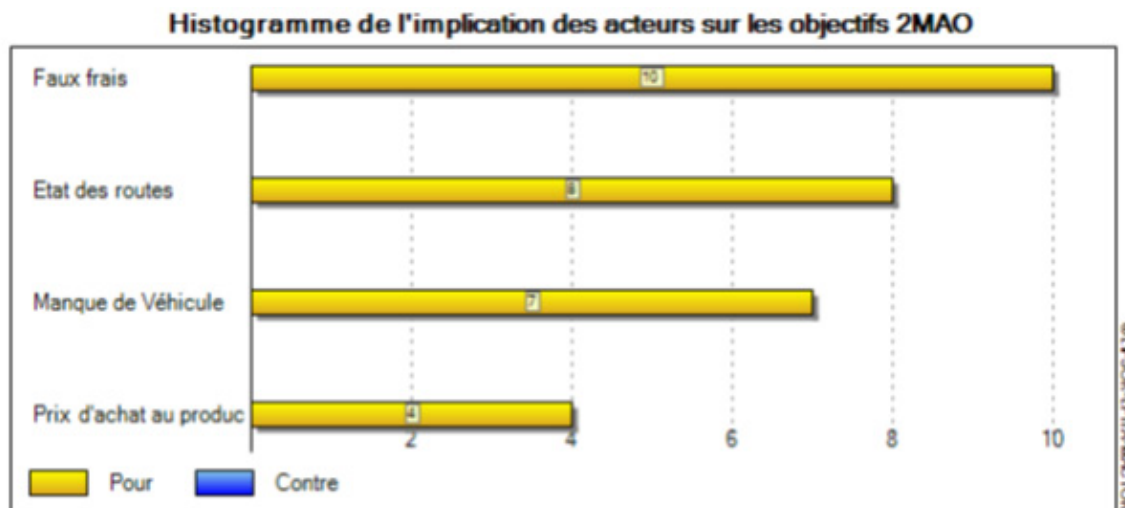
L'analyse du tableau montre qu'au niveau de l'igname, les faux frais viennent en tête avec 10 accords. La variable est appréciée à divers degrés par les commerçants et les transporteurs. Viennent ensuite successivement l'état des routes 8 avis favorables et 7 pour le manque de véhicule. L'achat au producteur vient en dernière position avec seulement 4 avis favorables. Aucun désaccord n'est exprimé par aucun des enquêtés.

Histogramme de l'implication des acteurs sur les objectifs (2MAO) voir figure 3.

Le signe indique si l'acteur est favorable ou opposé à l'objectif

- 0 : l'objectif est peu conséquent
- 1 : L'objectif met en cause les processus opératoires (gestion, etc.) de l'acteur / est indispensable à ses processus opératoires
- 2 : L'objectif met en cause la réussite des projets de l'acteur / est indispensable à ses projets
- 3 : L'objectif met en cause l'accomplissement des missions de l'acteur / est indispensable à ses missions

Figure 3 : résultat de l'utilisation du logiciel Mactor pour l'igname



Dans le cadre de l'étude, les objectifs correspondent aux différents problèmes entravant l'approvisionnement efficient de la ville d'Abidjan soulevés par les acteurs et qui ont constituées les variables.

INTERPRETATION ET DISCUSSION

L'analyse de la réponse des acteurs a été approfondie à l'aide de la technique ACP, à travers le logiciel Mactor. Dans cette analyse, il ressort des histogrammes 1 et 2, que cette problématique est abordée différemment selon la catégorie d'activité exercée. Toutefois tous les facteurs révélés ont un impact sur l'activité. Il est à noter que l'acheminement des vivriers est handicapé par le manque de véhicule, le mauvais état des routes, les faux frais et le prix d'achat. Ces difficultés sont hiérarchisées selon la catégorie d'activité exercée.

Si pour les commerçants d'igname les faux frais prennent le pas sur les autres variables dans la hausse des prix, il n'en est pas de même pour les autres commerçants. Pour les commerçants de la filière de l'igname, les faux-frais engagés à chaque étape du transport renchérit celui-ci de près de 40 % (Echui, 1993).

Le racket se pratique aux barrages routiers et dans les parcs de stationnement (gares routières, parc gros porteur). Sur les routes ivoiriennes, en général, les victimes sont soumises à des tracasseries policières dans le but de leur soutirer indument de l'argent. Assez souvent, les tracasseries

et les intimidations sont faites par rapport aux documents de voyage (pièce d'identité, pièces du véhicule, documents liés aux marchandises).

Les montants diffèrent selon les axes : pour le transport bord champ de produits agricoles vers les centres urbains (entrepôts, magasins, etc.), les montants sont connus des opérateurs.

Pour le transport sur les axes principaux, les montants du racket sont variables et tout dépend de l'humeur des agents. Les montants varient de 1000 à 5000 F CFA et plus par barrages selon la nature de la marchandise transportée (Kanga, 2013).

Depuis l'instauration de la facture normalisée, les choses sont devenues plus compliquées pour les commerçants de produits vivriers. Bien que cette importante activité soit totalement informelle, Les agents de police commis exigent les factures normalisées des marchandises. Choses qu'aucun producteur n'est en mesure de fournir aux commerçants. Il n'est pas rare ainsi, de voir des commerçants et commerçantes débarqués des véhicules pour contrôle de marchandises sur fond d'extorsion d'argent et de tracasserie de toutes sortes.

Au niveau des commerçants des autres types de vivriers, la véritable gangrène de l'approvisionnement d'Abidjan en vivrier est le manque de véhicule. Plusieurs types de véhicule sont utilisés. « *Pour prospérer, le transporteur doit tenir compte de ces impératifs temps-espaces, s'y adapter* » (Bredeloup, 1989). Dans cette logique, les transporteurs privilégient les cultures d'exportation le café et le cacao en période de traite entre décembre et février, le transport du vivrier étant envisagé comme un palliatif à l'immobilisation prolongée du véhicule. Néanmoins, pendant les périodes de traite du café-cacao la réaffectation des camions pose des problèmes de ravitaillement des marchés en vivriers ce qui a des répercussions sur la fixation des prix.

Le transport routier monopolise l'essentiel des flux de marchandises à l'intérieur de la Côte d'Ivoire (Kassi 2007). Par conséquent, les infrastructures routières qui pendant longtemps ont été un avantage pour le commerce national et international de ce pays sont en passe de devenir une entrave pour le transport de marchandises et en particulier pour les vivriers qui sont la plupart du temps dans des zones inaccessibles. Le manque d'entretien régulier influe sur la qualité du service et ne permet pas une bonne circulation des biens et des personnes. Or, la majorité des produits vivriers proviennent de ces zones à voirie non bitumée et fortement dégradée lors des saisons de pluies, ce qui pose naturellement le problème de l'écoulement de l'ensemble de la production vivrière.

Le prix d'achat au producteur est certes important mais ne constitue pas un potentiel désagrément pour l'augmentation des prix sur le marché d'Abidjan. Il varie et tient surtout compte de la disponibilité du produit. Il est sujet à la distance qui sépare la zone de production d'Abidjan.

CONCLUSION

Cette étude est une contribution à l'analyse de la problématique de l'approvisionnement de la ville d'Abidjan en produits vivriers. La question a été abordée au niveau des commerçants grossistes, des détaillantes et des transporteurs. La méthodologie utilisée a été la recherche documentaire appuyée par l'enquête de terrain. Chaque groupe d'acteurs

a été soumis à un questionnaire relatif non aux facteurs d'inflation des prix des denrées sur le marché. Les réponses obtenues ont permis de classer les produits vivriers en deux groupes : igname et autres vivriers. Une première analyse des différentes réponses a permis de mettre en évidence le secteur de l'approvisionnement était gangréné par les faux frais, le manque de véhicule, l'état des routes et le prix d'achat aux producteurs. Pour les besoins de notre analyse, un coefficient a été affecté à chaque réponse. Ensuite un deuxième niveau d'analyse a été effectué à l'aide du logiciel Mactor et permis d'identifier le facteur prépondérant. Ainsi, celle-ci a révélé que pour l'approvisionnement en igname ; les faux frais handicapaient le circuit de vente. Par contre au niveau des autres types de vivriers le principal obstacle est le manque de véhicule spécialisé.

Tous ces facteurs limitant sont potentialisés par l'éloignement de la zone de production, ce qui a une incidence sur la fixation des prix des denrées sur les marchés abidjanais. En somme, toutes ces contraintes affectent tous les acteurs, façonnent leurs comportements, orientent leur choix et fixent leurs stratégies.

REFERENCE BIBLIOGRAPHIQUE

ARTICLES

GOGBE (T), ATTA (K.L.) 2010, La commercialisation de l'igname dans l'espace communal de Tanda, in *production vivrière et sécurité alimentaire en Côte d'Ivoire*, sous la direction de KOFFIÉ-BIKPO (C.Y) et NASSA (D.A.), l'HARMATTAN, Paris, pp 109-131.

CHALEARD (J-L.), 1998, Croissance urbaine et production et production vivrière. In *Afrique Contemporaine*, janvier-mars, n° 185, pp.3-17.

BREDELOUP (S.), 2002, *Abidjan, un dispositif marchand en mutation*. In : *Gouvernance, dynamiques urbaines et développement économique : une analyse comparative des métropoles de Durban, Abidjan et Marseille*. Durban (ZAF) ; Paris : Plumline ; IRD, pp 255-283.

OUVRAGES

KASSI (I.), 2007, *Régulations des transports populaires et recompositions du territoire urbain d'Abidjan*, Doctorat thèse unique en géographie de l'université de Bordeaux 3, 309 p

- ECHUI (A), 1993, *Le transport des produits vivriers en Côte d'Ivoire : enjeux et stratégies pour le développement*, Thèse, ENPC, Paris XH, CERTES, 493p.
- HATCHEU (E. T.), 2000, « *Les commerçants et les transporteurs dans l'approvisionnement vivrier et la distribution alimentaire à Douala (Cameroun)* », Bulletin de l'APAD mis en ligne le 24 juillet 2006, Consulté le 15 octobre 2014. URL : <http://apad.revues.org/431>
- CHATEAU (J), 1969, *La commercialisation des produits maraîchers locaux sur les marchés d'Abidjan*, Abidjan, Ministère du Plan, SEDES, 169 p
- BREDELOUP (S.), 1989, *Négociants au long cours*, Paris, L'Harmattan, 318 p.
- KANGA (K.) 2013, *Etude géographique des circuits de distribution et de commercialisation des produits vivriers dans l'approvisionnement d'Abidjan*, Doctorat thèse unique géographie, Université Félix Houphouët Boigny de Cocody-Abidjan, 284p
- Recensement Général de la Population et de l'Habitat, Institut National de la Statistique, 2014
- Rapport d'enquête, 2008, *Enquête sur le niveau de vie des ménages*, Institut National de la Statistique, 74p