



La MOTORAGRI et la modernisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire de 1966 à 2000

Lassina Songfola Yeo ^a
Kouamé Christophe N'Guessan

Article history:

Submitted: October 24, 2024

Revised: December 15, 2024

Accepted: December 30, 2024

Keywords:

*Agriculture- Agricultural Policy-
Mechanization- Motorization-
MOTORAGRI*

Mots-clés :

*Agriculture- Politique agricole-
Mécanisation- Motorisation-
MOTORAGRI*

Résumé

La création de la MOTORAGRI visait à moderniser l'agriculture par l'introduction de machines agricoles et de techniques modernes, afin d'améliorer la productivité et d'accroître les rendements des exploitations agricoles. Cependant, entre 1966 et 2000, la mise en œuvre de ces politiques de mécanisation a également rencontré de nombreux obstacles. Les défis financiers, logistiques et techniques ont limité l'efficacité de ces initiatives. Quelles ont été les actions de la MOTORAGRI dans la politique de modernisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire ?

Pour réaliser cette étude, nous avons fait recours aux sources d'archives et à l'ensemble de l'historiographie portant sur la MOTORAGRI. L'analyse de cet article met en lumière la modernisation des pratiques agricoles, la Construction d'infrastructures hydroagricoles et l'impact positif sur la productivité des cultures et l'augmentation des revenus des paysans initiées par la MOTORAGRI dans l'agriculture ivoirienne, ainsi que les limites rencontrées.

Abstract: The creation of MOTORAGRI aimed to modernize agriculture through the introduction of agricultural machinery and modern techniques, in order to improve productivity and increase the yields of agricultural operations. However, between 1966 and 2000, the implementation of these mechanization policies also encountered many obstacles. Financial, logistical and technical challenges have limited the effectiveness of these initiatives. What were the actions of MOTORAGRI in the policy of modernizing agriculture in Côte d'Ivoire?

To carry out this study, we used archival sources and all of the historiography relating to MOTORAGRI. The analysis of this article highlights the modernization of agricultural practices, the construction of hydro-agricultural infrastructure and the positive impact on crop productivity and the increase in farmers' income initiated by MOTORAGRI in Ivorian agriculture, as well as than the limits encountered.

Revue internationale des lettres, langues et sciences sociales ©

Année. This is an open access article under the CC BY-NC-ND license

(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>).

^aCorresponding author:

Institut Pédagogique National de l'Enseignement Technique et Professionnel (IPNETP) Abidjan -Côte d'Ivoire

E-mail : ylassina@yahoo.fr

Introduction

La mécanisation de l'agriculture à travers le monde a toujours été un levier stratégique pour améliorer la productivité, stimuler la croissance économique et favoriser des transformations sociales. En Côte d'Ivoire, ce processus a pris une dimension particulière, marqué par des ambitions politiques et des défis contextuels singuliers. À partir du milieu des années 1960, la Côte d'Ivoire, sous la direction du président Félix Houphouët-Boigny, a mis en place une série de politiques de développement agricole qui intégraient la mécanisation. L'objectif était de transformer une agriculture dominée par des pratiques artisanales et manuelles en un secteur plus performant, capable de répondre aux besoins internes croissants et de s'inscrire dans une dynamique de compétitivité sur le marché international. Cette transition s'est accompagnée d'investissements en infrastructures, d'une quête d'adoption de technologies modernes et d'une nécessité de formation des agriculteurs. Alors, le 08 mars 1966, l'Etat crée la Société pour le Développement de la Motorisation en Côte d'Ivoire par décret n° 66-53 du 8 mars 1966¹. Elle avait pour mission de réaliser les travaux d'aménagement tels que les défrichements, les pistes, les barrages collinaires, les plateformes de village qu'elle trouvait nécessaire d'entreprendre au profit des collectivités rurales, des sociétés d'Etat et de toutes autres sociétés dans le cadre des programmes agricoles et de faire la promotion de la motorisation et de la mécanisation agricole.

Cependant, la mise en œuvre de la politique de mécanisation a également rencontré de nombreux obstacles. Les défis financiers, logistiques et techniques, ainsi que les inégalités d'accès aux ressources, ont limité l'efficacité de ces initiatives. Quelles ont été les actions de la MOTORAGRI dans la politique de modernisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire ?

Les échecs, ainsi que les succès, nous amènent à nous interroger sur l'héritage laissé par cette politique conduite par la MOTORAGRI et sur les leçons à tirer dans le cadre des défis contemporains de l'agriculture ivoirienne. L'intérêt de cette recherche est de montrer les actions posées par la MOTORAGRI dans l'exécution de la politique de la mécanisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire de 1966 à 2000 et les difficultés rencontrées. Nous aborderons ainsi dans la première partie de cet article montrera les

¹ JOCI 1966, p 631

actions menées par la MOTORAGRI de 1966 à 1990. Enfin, la deuxième partie se penchera sur le déclin et la dissolution de la MOTORAGRI de 1990 à 2000.

1. Actions menées par la MOTORAGRI de 1966 à 1990

L'Etat a créé en 1966, la MOTORAGRI pour exécuter les travaux agricoles motorisés. Pour être plus efficace et d'exécuter avec brio sa mission, elle a mené plusieurs actions telles que l'innovation technologique, la modernisation des pratiques agricoles, la création de nombreux blocs culturels, des plates formes villageoises, des pistes rurales et des barrages hydroagricoles, à travers tout le pays. Ces réalisations majeures ont eu des impacts considérables sur les revenus des paysans et sur la productivité des cultures.

1.1. Innovation technologique et modernisation des pratiques agricoles

La MOTORAGRI a œuvré pour la promotion de l'utilisation des équipements motorisés dans les exploitations agricoles. A partir de 1966, elle a procédé à la sensibilisation des agriculteurs sur les avantages de la motorisation, tels que l'augmentation de la productivité, la réduction du temps de travail et l'amélioration des conditions de vie des agriculteurs (Ministère de l'Agriculture 12). La société d'Etat a mis en avant des démonstrations de machines et des formations sur leur utilisation efficace. La MOTORAGRI a accompagné techniquement les exploitants agricoles en les formant à l'utilisation des machines agricoles, à la maintenance des équipements, et à l'intégration de la technologie dans les pratiques agricoles. Cette formation visait notamment à renforcer les compétences des agriculteurs en matière de gestion des équipements et des ressources, et à leur permettre d'exploiter pleinement le potentiel offert par la motorisation. La MOTORAGRI a encouragé la recherche et l'innovation dans le domaine des technologies agricoles et de la motorisation pour développer des solutions adaptées aux réalités agricoles de la Côte d'Ivoire, telles que des machines spécifiques pour des cultures locales ou des techniques de motorisation respectueuses de l'environnement.

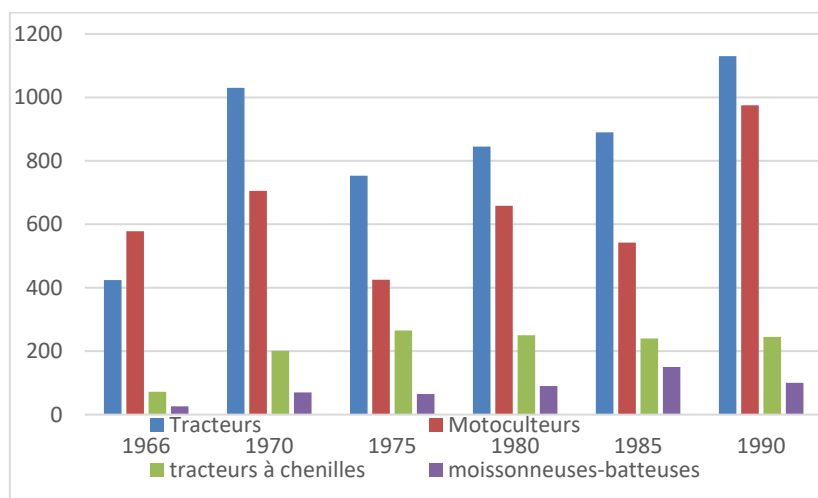
À partir de 1971, la société d'Etat chargée de la motorisation initie les opérations semi-motorisées de l'Aménagement de la vallée du Bandama des cultures annuelles sur une superficie de 150 hectares (Diabaté 35). Ainsi, en

1975, la motoculture a été introduite par la MOTORAGRI en collaboration avec la Société pour le Développement de la Riziculture (SODERIZ). (Ministère de l'Agriculture 165).

En 1978, la MOTORAGRI a instauré la motorisation intermédiaire dans l'agriculture ivoirienne. Ce programme a démarré avec la Compagnie Ivoirienne pour le Développement des Textiles (CIDT) par l'introduction de tracteurs de 25 à 30 chevaux de marque Bouyer dans la zone cotonnière (Affou 76). Elle a mené des campagnes de sensibilisation pour promouvoir les bienfaits de la motorisation au sein des communautés rurales pour les aider dans leur transition vers une agriculture modernisée. Entre 1966 et 1990, près de 2564 agriculteurs ont été sensibilisés et formés (Amani 7).

Pour atteindre ses objectifs, l'Etat décide d'acquérir un important lot de matériel agricole et de génie civil pour mener sa mission.

Tableau 1 : Liste du matériel acquis par la MOTORAGRI de 1967 à 1990



Source : Ministère de l'Agriculture. *La Stratégie Nationale de Développement de la Mécanisation Agricole*, 2015

Ainsi, le parc de tracteurs agricole est passé pour les tracteurs à roues de 424 en 1966 à 1030 en 1970 et 1130 au début de 1990. Concernant les tracteurs à chenilles, ils sont passés de 72 en 1966 à 200 en 1970 et 265 en 1975. Ce nombre a chuté et atteint 245 tracteurs à chenilles en 1990. De 578 motoculteurs en 1966, ce nombre augmente et atteint 658 en 1980 puis 975

en 1990. Les moissonneuses batteuses au nombre de 26 en 1966 ont atteint le nombre de 100 en 1990.

L'idée de cette acquisition a été formulée suite aux conclusions de l'étude préliminaires effectuées par la société israélienne AGRIDEV.

Durant cette période, la MOTORAGRI a constitué un parc de machines agricoles, avec une réalisation de plus de 110 000 hectares de défrichement dont 37 000 hectares en zone de savane, 50 000 dans les régions du centre du pays et 24 000 hectares dans le sud (Kouakou 85).

La MOTORAGRI a opté pour une diversification de ces interventions. Ainsi, les services proposés couvraient l'ensemble des besoins de mécanisation tels que la préparation des sols tel que le labour, le pulvérisage, le semis mécanisé, l'entretien des cultures, la récolte mécanisée, le transport agricole et les aménagements ruraux et hydroagricoles. Cette structure a introduit deux nouvelles techniques de défrichements afin d'alléger les labeurs.

Ainsi, la première fait appel au treuil de type Monkey. C'est une solution souple, d'utilisation aisée améliorant la rapidité du travail et d'un coup relativement bas. Cependant, ses efforts sont encore assez réduits dans les quatre départements du Nord et du Nord-Ouest, c'est-à-dire d'Est en Ouest de Ferkessédougou, Korhogo, Boundiali et Odienné (Yéo 156). Débutés en 1972, ces défrichages couvraient 8.000 ha en 1976. Les défrichements de ce type ont été réalisés sur des blocs de coton de taille réduite (2 à 3 ha le plus souvent). Les treuils appartenaient à la MOTORAGRI, chacun d'eux étant manié, mais il revenait à un peu plus de 9.000 f. CFA l'hectare (Sawadogo 204). Ainsi, la plupart des champs dessouchés étaient semés en coton.

Par ailleurs, le second procédé proposé par la MOTORAGRI était le défrichement mécanique au bulldozer débuté en 1971 dans les quatre départements du Nord et Nord-Ouest. Le Président Houphouët Boigny déclarait en ces termes : « *Nos braves laboureurs, ayant reçu une formation accélérée, ont abandonné les dabs pour des tracteurs...* » (Sawadogo 125).

L'innovation technologique et la modernisation des pratiques agricoles ont ouvert le chemin à la formation. Ainsi, la MOTORAGRI devient une structure de formation et de développement de compétence dans le domaine agricole.

1.2. MOTORAGRI : une structure de formation et de transfert de compétence

La MOTORAGRI a initié un programme de formation structuré. Le centre national de formation, établi près d'Abidjan, devient un pôle d'excellence. Entre 1966 et 1990, il a formé 2500 conducteurs d'engins agricoles, 800 mécaniciens spécialisés, 1200 techniciens agricoles et 300 gestionnaires d'exploitation (Ministère de l'agriculture 42). Ce résultat a eu un impact sur la professionnalisation agricole en Côte d'Ivoire.

La formation dispensée par la MOTORAGRI a ainsi, contribué à l'émergence d'une nouvelle génération d'agriculteurs professionnels. Les statistiques du Ministère de l'agriculture ont montré que 60% des exploitations mécanisées étaient gérées par d'anciens stagiaires et le taux de réussite des exploitations encadrées avait atteint 75% et la productivité a augmentée en moyenne de 40% (Kouakou 87).

Ainsi, pour veiller à l'importation d'équipements agricoles adaptés aux besoins des exploitants, l'Etat à travers la MOTORAGRI a créé en 1967 un organe consultatif du machinisme agricole en Côte d'Ivoire dénommé « Comité Consultatif du Machinisme Agricole (COMACI) »². Ce comité était chargé d'étudier l'ensemble des problèmes relatifs au développement du machinisme agricole et de faire toutes suggestions utiles à ce sujet. A ce titre, il devrait assurer, d'abord la liaison entre les personnes, sociétés ou organismes responsables des expérimentations et de l'adaptation du matériel aux conditions locales. Ensuite, le comité devait réaliser directement par l'intermédiaire de tiers, des essais sur le matériel agricole et également étudier les perspectives du marché de matériels agricoles et établir les coûts d'utilisation. Enfin, le COMACI proposait toutes mesures utiles quant aux conditions d'importation du matériel agricole. Il étudiait les modalités de prêts susceptibles d'être accordés aux producteurs pour l'acquisition du matériel agricole.

Par ailleurs, ce comité ne pouvait effectuer lui-même directement tous les essais et les différentes expérimentations sur le matériel, ni exécuter des projets autonomes. Il a suscité la création en 1978, d'une structure d'exécution dénommée « Centre Ivoirien du Machinisme Agricole » (CIMA). (Ministère

² Décret N° 66 – 406 du 13 septembre 1966 portant création du Comité Consultatif du Machinisme Agricole.

de l'Agriculture 43). Ce centre était basé à Bouaké. Il était chargé pour le compte de la MOTORAGRI, de réaliser les expérimentations et essais, les adaptations et les études sur le matériel agricole commercialisé par les concessionnaires. Ce centre éditait pour les utilisateurs d'équipements des normes technico économiques en vue de l'emploi efficient des engins. Il assurait également la formation des techniciens et des utilisateurs des équipements de mécanisation agricole, notamment ceux qui intervenaient sur les chantiers de construction des barrages hydroagricoles.

1.3. Construction d'infrastructures hydroagricoles

La création de la MOTORAGRI en 1966 s'inscrivait dans la politique de modernisation agricole voulue par le président Houphouët-Boigny. Le volet hydro-agricole répondait à trois objectifs majeurs : Sécuriser la production agricole face aux aléas climatiques, permettre l'intensification des cultures, notamment rizicoles et développer de nouveaux périmètres agricoles, particulièrement dans le Nord et le Centre du pays.

Ainsi, le barrage de Nambékaha dont la construction a commencé en 1968 et s'est achevée en 1970, constituait un projet majeur pour la MOTORAGRI. Ce barrage avait une capacité de retenue de 15 millions de m³ d'eau, un ouvrage en béton de 25 mètres de hauteur, un système de vannes régulant le débit et une centrale de contrôle automatisée. Plus de 2.500 hectares de périmètres rizicoles comprenant 12 stations de pompage équipées. Cet ouvrage a coûté à la MOTORAGRI la somme de 2,8 milliards FCFA. La Construction du barrage (43%), l'Aménagement des périmètres (39%) l'Équipements de pompage (11%) et les Études et supervision (7%) (Ziké 74). À Agboville, la construction du barrage nécessaire au périmètres irriguées a coûté 30 millions de F CFA en 1970 à la MOTORAGRI. Il a fallu en plus dessoucher et niveler le terrain et construire les canaux et les diguettes.

De 1971 à 1976, les opérations cultures annuelles semi-motorisées de l'aménagement de la Vallée du Bandama regroupent une trentaine de familles en GVC sur un espace de 150 hectares. Les moyens de production restaient rudimentaires pour la majorité des riziculteurs. Cependant, dans les zones cotonnières du Nord du pays, et sur les périmètres irrigués, il était pratiqué la culture attelée et la motoculture. Le motoculteur est la forme la plus légère de la motorisation agricole. Engin de 10 à 15 CV, il pouvait travailler sur des superficies de 10 à 15 hectares (Yéo 201). La MOTORAGRI a donc facilité

l'équipement des périmètres irrigués en matériel agricole et surtout en motoculteur.

La période de 1976 à 1990 en Côte d'Ivoire a été marquée par un développement significatif dans le secteur de l'agriculture, notamment à travers la construction d'infrastructures hydro-agricoles par la société MOTORAGRI. Cette entreprise, créée dans le but de moderniser l'agriculture ivoirienne, a joué un rôle crucial dans l'implémentation de systèmes d'irrigation et de gestion des ressources en eau adaptés aux besoins locaux. (Ministère de l'Agriculture 35). Les projets menés par la MOTORAGRI ont inclus la construction de barrages, de canaux d'irrigation, et de stations de pompage, qui ont ensemble contribué à augmenter la productivité agricole et à stabiliser les productions annuelles, malgré les variations climatiques. L'impact de ces infrastructures s'est également étendu à l'amélioration des conditions de vie des agriculteurs, en fournissant un accès régulier à l'eau pour l'irrigation, ce qui a permis une diversification des cultures et une augmentation des périodes de récolte (Yéo 145). Cependant, ces initiatives ont aussi soulevé des défis, notamment en termes de gestion durable des ressources en eau et de l'adaptation des communautés aux nouvelles technologies. La période étudiée montre ainsi une phase importante de transition agricole, où la modernisation a dû être équilibrée avec les pratiques traditionnelles et les considérations écologiques.

Au-delà de l'amélioration directe des infrastructures hydrauliques, la MOTORAGRI a également investi dans la formation et l'éducation des agriculteurs pour assurer une adoption efficace des nouvelles technologies et pratiques de gestion de l'eau. Des programmes de formation ont été élaborés pour enseigner aux agriculteurs comment optimiser l'utilisation des systèmes d'irrigation et de drainage, et pour les sensibiliser à l'importance de la conservation de l'eau face aux défis climatiques croissants. Ces efforts éducatifs ont permis de renforcer les capacités locales et d'assurer une gestion plus autonome et durable des ressources agricoles, essentielle pour le maintien de la productivité à long terme (FAO 24).

En outre, la collaboration de la MOTORAGRI avec les autres sociétés d'Etat telles que la Société pour le Développement et l'Exploitation du Palmier à Huile (SODEPALM), la SODERIZ, la Société d'Assistance Technique pour la Modernisation de l'Agriculture (SATMACI), la Société d'Etat pour le Développement de la production du Sucre (SODESUCRE),

l'Autorité pour l'Aménagement du Sud-Ouest (ARSO) et la Société pour le Développement de la Production des Fruits et Légumes (SODEFEL) a permis une mutation rapide de l'agriculture en termes de motorisation. Plus de 157 730 hectares ont été aménagés pour la mise en place des cultures (Lecomte 37).

Ces initiatives de la MOTORAGRI ont permis inéluctablement une augmentation de la production mais également une augmentation des rendements, contribuant ainsi à la sécurité alimentaire dans le pays.

1.4. Impacts sur la productivité des cultures et des revenus des paysans

La MOTORAGRI, active de 1966 à 1990, a joué un rôle crucial dans la transformation de l'agriculture ivoirienne, notamment en augmentant la productivité des cultures et les revenus des paysans. Cette période a été marquée par une intensification de l'utilisation de machines agricoles, ce qui a permis une augmentation significative de la production agricole. Les tracteurs et autres équipements motorisés fournis par la MOTORAGRI ont réduit la pénibilité du travail et augmenté les surfaces cultivables, permettant ainsi aux agriculteurs de cultiver plus efficacement et sur de plus grandes étendues (Kouakou 81). Cette mécanisation a également contribué à une meilleure gestion des terres, à une réduction des pertes de récolte et à une augmentation de la diversité des cultures. Par conséquent, les revenus des paysans ont connu une hausse notable, contribuant à l'amélioration de leur niveau de vie.

L'introduction de la MOTORAGRI a favorisé une mécanisation des tâches agricoles, ce qui entraîne une augmentation significative de la productivité. Par exemple, des machines comme les tracteurs, les moissonneuses-batteuses et les semoirs permettent d'effectuer des travaux qui auparavant demandaient beaucoup de main-d'œuvre. Cela a permis de réduire le temps nécessaire pour cultiver, entretenir et récolter les cultures.

L'utilisation de machines sophistiquées a favorisé aussi l'adoption des techniques culturales modernes, comme le semis direct, le désherbage mécanique et la fertilisation de précision. Ces méthodes ont favorisé des rendements plus élevés par hectare, car elles ont participé à la réduction des pertes et optimiser les conditions de croissance des plantes.

La MOTORAGRI a permis la création de nombreux blocs cultureux entre 1966 et 1972 soit environ 277.850 hectares, des plates formes villageoises, des pistes rurales et des barrages hydro agricoles, à travers tout le

pays. Ces blocs cultureux, entièrement défrichés et aménagés ont été gracieusement mis à la disposition des agriculteurs. (Touré 302) Ainsi, on assiste à l'augmentation de la production, ce qui engendre une augmentation de la valeur de la production et une diminution du travail consommé. La MOTORAGRI répondait parfaitement à cette double exigence et par conséquent constituait le fondement de tout progrès décisif de l'agriculture. Entre 1975 et 1990, les surfaces mécanisées passent de 50.000 à 250.000 hectares. Cette progression s'accompagne d'une augmentation des rendements de 30 à 50%, d'une diversification des cultures (Touré 57).

Tableau de réalisation des Travaux par nature de 1966 à 1972 dans les régions Sud et centre

Années	Défrichement	Soussolage	Labour	Pulvérisage	Pistes	Terrassement	Plate-forme villageoises
1966	2 600	2 500	1 700	1 700	400	21 200	8
1967	4 326	3 416	2 500	13 500	880	10 950	10
1968	5 700	3 500	4 500	11 100	790	16 767	12
1969	8 982	3 700	4 200	12 000	830	14 300	20
1970	5 067	2 426	5 000	10 000	450	406 974	25
1971	7 088	3 870	6 200	8 800	370	971 257	30
1972	9 837	5 889	3 006	4 728	498	465 669	17
Total	43 600	25 301	27 106	61 828	4 218	1 912 117	122

Source : Rapport annuel MOTORAGRI de 1966 à 1972

De 1966 à 1972, la MOTORAGRI a défriché 43 600 hectares et fait 25 301 hectares de soussolage ainsi que 27 106 hectares de labour. De 1700 hectares de pulvérisage en 1966, le nombre augmente et atteint 12 000 hectares en 1969 avant de retomber à 4 728 hectares en 1972. Pendant cette même période le nombre de piste croît de 400 kilomètres à 498 kilomètres en 1972. Pour le terrassement, 21 200 mètres cube ont été réalisés en 1972. Le nombre de terrassements augmentent et atteint le pic de 971 257 mètres cube en 1971. 122 plates forme villageoises ont été réalisées par la MOTORAGRI de 1966 à 1972.

Ces réalisations de la MOTORAGRI ont permis de réduire les coûts de production à long terme. Bien que l'investissement initial en machines puisse être élevé, la diminution de la main-d'œuvre et l'augmentation de l'efficacité ont compensé ces coûts. De plus, la réduction de l'utilisation de

produits chimiques par des techniques de culture plus ciblées peut également réduire les coûts.

Cependant, cette transition vers la motorisation a également posé des défis, notamment en termes de coûts d'investissement pour les petits exploitants et de formation nécessaire à l'utilisation efficace des équipements. En dépit de ces défis, l'impact global de la MOTORAGRI sur l'agriculture ivoirienne a été largement positif, favorisant une agriculture plus productive et plus durable (Amani 27).

2. Déclin et dissolution de la MOTORAGRI 1990 – 2000

La décennie 1990-2000 marque une période critique pour la MOTORAGRI en Côte d'Ivoire. Cette période est caractérisée par un ensemble complexe de défis internes et externes, notamment la crise économique des années 1990 et la restructuration de la MOTORAGRI. Parallèlement, des problèmes internes tels que la gestion inefficace, la récession économique, a également joué un rôle clé en affaiblissant davantage la position financière de l'entreprise. Ces facteurs combinés ont rendu insoutenable la continuation de la société d'Etat, menant à sa dissolution en fin de compte.

2.1. La crise économique des années 1990 et la restructuration de la MOTORAGRI

La crise économique des années 1990 a marqué un tournant significatif pour de nombreuses industries à travers le monde, y compris le secteur de l'agriculture, de la Motorisation et de la mécanisation agricoles. En particulier, la société MOTORAGRI, un acteur majeur de l'exécution de la politique de motorisation agricole, a dû faire face à des défis sans précédent durant cette période. La récession économique globale, caractérisée par une baisse de la demande dans les marchés clés et une augmentation de la concurrence internationale, notamment de la part des fabricants asiatiques, a mis en péril la stabilité financière de la MOTORAGRI.

Le Programme d'Ajustement Structurel II, approuvé en juillet 1983, prévoyait ponctuellement des entreprises du secteur public une série de mesures. D'abord, en matière agricole la mise en œuvre des réformes qui font suite aux études que la Banque Mondiale a réalisées. Dans ce concert d'autosatisfaction et de critiques mesurées, une des résolutions de la

commission des sous-sections prend *a posteriori* une résonnance particulière : elle invite le gouvernement ivoirien à prendre toutes les mesures nécessaires afin de ramener la MOTORAGRI et toutes les sociétés d'Etat à caractère agricole à leurs objectifs initiaux, principalement celui de se mettre à la disposition du paysan (Amani 25). Cette recommandation visait deux buts : éviter que la surenchère entre les sociétés d'Etat ne trouble davantage les agriculteurs. Le second but visé était de ramener la, MOTORAGRI, au service de tous les paysans. Or, chacun sait que cette société s'était généreusement activée, dans les années 1970, à la préparation des sols des vastes plantations que de hauts responsables politiques s'étaient taillées dans l'immense massif forestier au sud-ouest du pays.

Un des résultats juridiques majeurs de la réforme a été d'introduire une nette distinction entre deux séries d'Etablissements Publics Nationaux (EPN) : ceux à vocation Administrative (EPA) et ceux à vocation Industrielle et Commerciale (EPIC). (Amin 75). Les ressources des EPA étaient principalement constituées de subventions et dotations des budgets de l'Etat : leurs personnels percevaient les mêmes traitements et indemnités que ceux accordés dans la fonction publique.

2.2. L'inexistence du service après-vente, l'entretien et les réparations des machines agricoles

Les concessionnaires sont représentés dans moins d'une dizaine de villes de l'intérieur à cause de l'insuffisance de la demande en pièces détachées et divers. De plus, les machines en exploitation étaient généralement surannées et leurs pièces de rechange n'étaient plus produites par les concessionnaires.

Une des solutions proposées pour créer cette demande était de passer les commandes publiques à travers des concessionnaires locaux plutôt que des fournisseurs étrangers. Cette approche présentait l'avantage de disposer d'un professionnel installé sur place qui pouvait régulièrement intervenir sur les machines, et réduire les délais de commande des pièces détachées (Ministère de l'Agriculture 25). Passer par une concessionnaire locale permettait aussi de constituer une masse critique de machines de quelques marques données qui justifierait la délocalisation des services après-vente.

Il était aussi de l'intérêt du concessionnaire de choisir des mécaniciens ruraux pour les former à la maintenance des machines qu'il commercialise.

C'était une forme de stratégie commerciale puisque les potentiels clients étaient aussi sensibles au fait qu'ils disposeront dans leur localité de pièces de rechange et de mécaniciens pouvant effectuer les réparations nécessaires.

2.3. MOTORAGRI en proie à des Difficultés financières et organisationnelles à partir des années de 1990 à 2000

Créée par le gouvernement pour préparer gratuitement les terres au bénéfice des paysans les plus pauvres, le parc d'engins de la MOTORAGRI provenait d'une dotation de l'Etat ; ses travaux étaient financés sur subvention du budget national d'investissement et d'équipement, de la Caisse de stabilisation ou parfois dans le cadre des opérations de développement prises en charge par les bailleurs de fonds. Cependant dans la réalité, la MOTORAGRI trainait un lourd passif de travaux effectués hors encadrement des sociétés d'Etat d'une valeur de 130 millions de francs CFA (BNETD 43). La MOTORAGRI a commencé à perdre de son importance en raison du coût élevé de l'achat et de l'entretien des machines, ce qui a conduit de nombreux agriculteurs à revenir à des techniques agricoles traditionnelles. Dans la même période on assiste au succès de la section génie civil de la plupart des sociétés d'Etat telles que la SODEPAM, la SODERIZ et la SATMACI, équipées avec du matériel prélevé sur la MOTORAGRI.

Par ailleurs, la MOTORAGRI comme autres les sociétés d'Etat ont été initialement conçues pour échapper aux rigueurs des finances publiques jugées incompatibles avec les urgentes nécessités du développement. Les Sociétés de Développement ont été les heureux instruments mis au point dans les divers ministères pour contourner les règles budgétaires de l'Etat (Sawadogo 305). De ce fait elles se sont naturellement éloignées des principes de saine gestion, leurs charges augmentant de manière injustifiée

En 1994, la MOTORAGRI conclut un contrat de prestation de service avec la société privée d'enlèvement d'ordures, ASH international. En plus la MOTORAGRI devait gérer la décharge d'akouédo avec une capacité de collecte de 508 847 tonnes de déchets pour une valeur de 5 186 643 034 francs CFA. Ce contrat comportait deux volets essentiellement. Le premier volet portait pour l'aménagement de terrains au moyen de bulldozers. Ce volet devait générer un montant de 20 millions de francs CFA par mois. (Ziké 30) Par ailleurs, le second volet, concernait le transport dans les vallées, l'épandage des terres sur les amoncellements de déchets et la compaction, rémunérés au

taux de 1419 francs CFA par tonne.

Pour gérer la décharge, la MOTORAGRI s'est vue confier 3 bulldozers, 2 chargeurs, 2 niveleuses, 2 compacteurs, 4 remorques à benne basculante, 2 pelles hydrauliques et un pont à bascule (Ziké 45).

Ainsi, le rôle de la MOTORAGRI fut réduit à l'enlèvement des ordures dans le district d'Abidjan.

En plus, la stratégie d'intervention adoptée par la MOTORAGRI n'était pas de nature à assurer un réel transfert du savoir-faire chez les agriculteurs. Les longs déplacements à vide du matériel entre les blocs ont été une source de gaspillage et d'augmentation des coûts de la mécanisation. La faible implication des agriculteurs à la mise en œuvre de la mécanisation combinée à la maintenance centralisée, n'a pas permis aux exploitants de s'approprier cette mécanisation. Ainsi, en 1995, les travaux sur les blocs ont été arrêtés. C'est dans cette atmosphère qu'on assiste à la dissolution de la MOTORAGRI en 2000 par le décret n° 2000-814 du 15 novembre 2000 (JOCI 345).

Conclusion

La période de 1966 à 2000 a été cruciale pour la modernisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire, marquée notamment par l'initiative de la MOTORAGRI. Ce programme a joué un rôle déterminant dans la transformation des méthodes agricoles, passant de pratiques traditionnelles à des techniques plus mécanisées et efficaces. L'introduction de machines agricoles a non seulement augmenté la productivité des terres, mais a également contribué à une meilleure gestion des ressources et à une réduction significative de la pénibilité du travail des agriculteurs. Ainsi plusieurs infrastructures hydro-agricoles ont été réalisées en plus de milliers d'hectares défrichés pour le bonheur des paysans. Cependant, cette modernisation n'a pas été exempte de défis. Les coûts élevés des équipements et leur maintenance, couplés à une formation insuffisante des agriculteurs sur l'utilisation optimale de ces technologies, ont parfois limité leur adoption et leur efficacité. En dépit de ces obstacles, la MOTORAGRI a indéniablement poussé l'agriculture ivoirienne vers une ère de modernité, influençant positivement la croissance économique du pays.

Travaux cités

- Affou, Yapi Simplicie. "La mécanisation agricole en Côte d'Ivoire : bilan et perspectives". *Revue Ivoirienne d'Économie*, 1990, n°12, pp. 45-67.
- Amani, Oka. *Mémoire sur la Mécanisation de l'agriculture ivoirienne*, SEDES Paris, 1974, 33 p.
- Amin, Samir. *Le développement du capitalisme en Côte d'Ivoire*. Paris, Éditions de Minuit, 1967.
- JOCI, Décret de création n°66-178 du 26 avril 1966.
- JOCI, décret de dissolution n° 2000-814 du 15 novembre 2000.
- BNETD. Évaluation du secteur agricole mécanisé en Côte d'Ivoire. Abidjan, BNETD. 1995, 65 p.
- Diabaté, Ibrahim. *MOTORAGRI et le développement rural ivoirien : bilan critique*. Mémoire DESS, Université de Paris I, 1998, 145p.
- Etounga, Danielle Marguette. L'essor de l'agriculture ivoirienne : Facteurs explicatifs, limites du modèle, *Revue Africaine de Développement*, volume 1, issue 2, décembre 1989, pp 52 -65
- FAO. *La mécanisation agricole en Afrique subsaharienne*. Rome, FAO. 1985, 79 p.
- Kouakou, Kouamé. "MOTORAGRI : analyse d'une expérience de modernisation agricole". *Politique Africaine*, 1995, n°58, pp. 78-96.
- Lecomte, Yves. Adaptation et viabilité de la motorisation : un exemple de motorisation « conventionnelle » dans la région Centre de Côte d'Ivoire in *les cahiers de la Recherche Développement*, numéro 23 - septembre 1989, pp 40 -53.
- Ministère de l'Agriculture. *La Stratégie National de Développement de la Mécanisation Agricole*, 2015, 63 p.
- Ministère de l'Agriculture, *L'Agriculture Ivoirienne à l'aube du XX ème siècle*, non daté, 309 p.
- MOTORAGRI, Rapports annuels d'activité (1969-1978)
- Touré, Mamadou. "L'impact des sociétés d'État sur le développement rural en Côte d'Ivoire". *Cahiers d'Études Africaines*, 1988, vol. 28, pp. 325-348.
- Sawadogo, Abdoulaye. *L'agriculture en Côte d'Ivoire*. Paris, PUF, 1977, 342p.
- Yéo, Valy. *Dynamique agricole dans le Nord ivoirien 1945-1994 : Contribution à l'histoire rurale de Côte d'Ivoire*, Thèse d'Histoire, Université Félix Houphouët Boigny de Cocody, 2015, 535p.
- Ziké, Marc. *La politique ivoirienne sur le café et le cacao*, L'Harmattan, 2010, 203 p.



Comment citer cet article / How to cite this article:

MLA: Yeo, Lassina Songfoloa, et Kouamé Christophe N'Guessan. "La MOTORAGRI et la modernisation de l'agriculture en Côte d'Ivoire de 1966 à 2000." *Uirtus*, vol. 4, no. 3, déc. 2024, pp. 95-110, <https://doi.org/10.59384/uirtus.2024.2657>.