



HAL
open science

Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas de la Côte d'Ivoire

Jacques Lambert, Lourdes Diaz Olvera, Siélé Silué

► **To cite this version:**

Jacques Lambert, Lourdes Diaz Olvera, Siélé Silué. Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas de la Côte d'Ivoire. SITRASS, 125 p., 1989. halshs-00194107

HAL Id: halshs-00194107

<https://shs.hal.science/halshs-00194107>

Submitted on 5 Dec 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

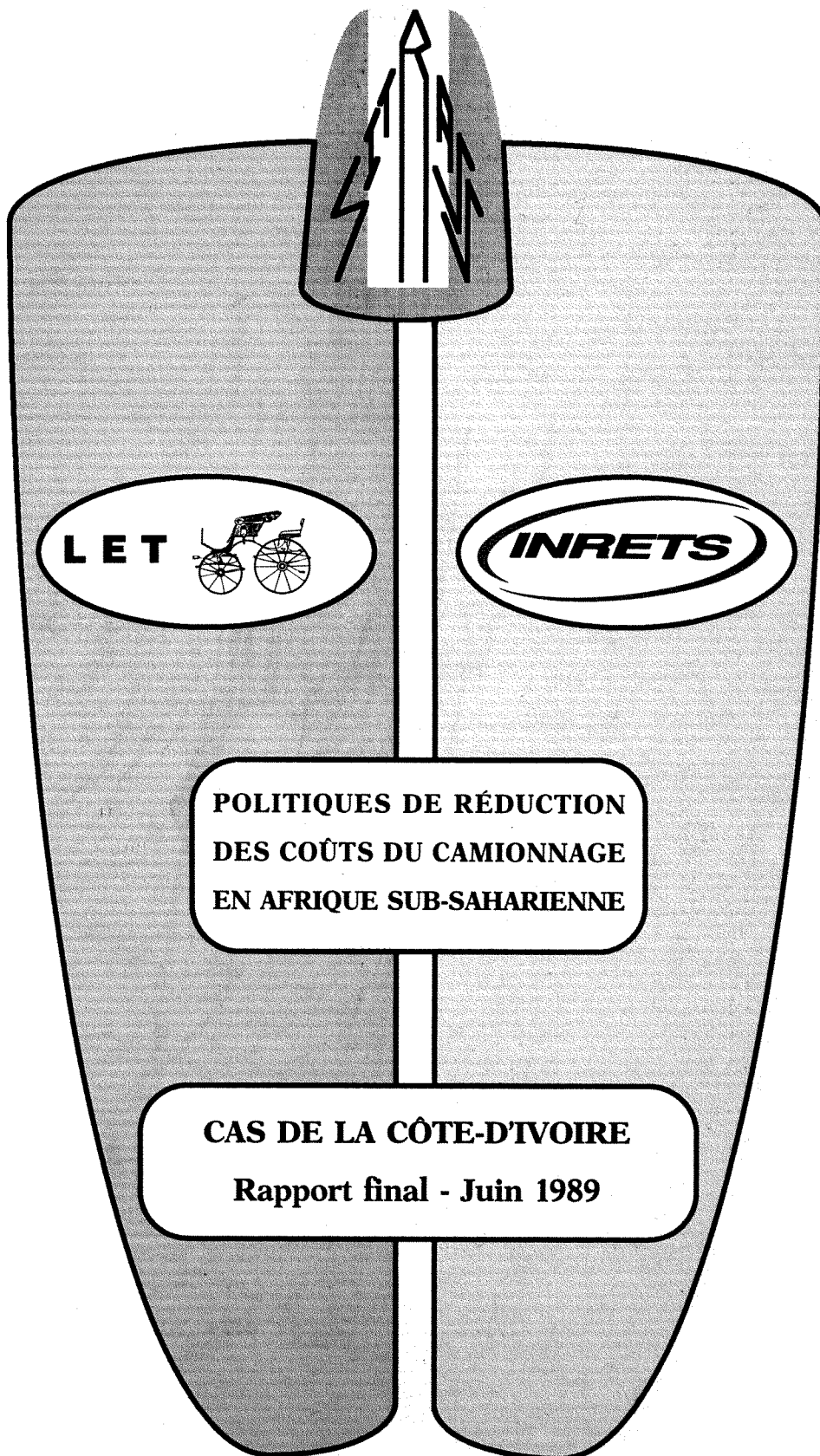
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation des auteurs et de l'éditeur, SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne) maîtres des droits. La présente version en PDF est sous le copyright de SITRASS (<http://www.sitrass.org/>) - 1989. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

With the Authors and the publisher of the copyright agreement. The present version in PDF is under the copyright of SITRASS (<http://www.sitrass.org/>).

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

Lambert J., Diaz Olvera L., Silué S. Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas de la Côte d'Ivoire. Lyon : SITRASS, 1989, 125 p. ISBN 2-908558-02-5



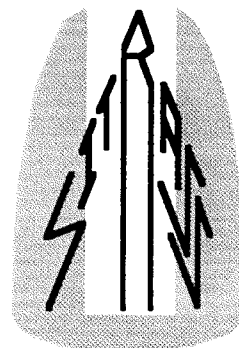
LET



INRETS

**POLITIQUES DE RÉDUCTION
DES COÛTS DU CAMIONNAGE
EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE**

CAS DE LA CÔTE-D'IVOIRE
Rapport final - Juin 1989



**Séminaire International sur les Transports
en Afrique Sub-Saharienne**

LET

INRETS

**POLITIQUES DE REDUCTION DES COUTS DU CAMIONNAGE
EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE
Cas de la Côte-d'Ivoire**

Recherche réalisée par :

J. Lambert, INRETS

L. Diaz Olvera, LET

S. Silué, LET

Avec la collaboration de l'ENSTP de Yamoussoukro

Rapport Final

Juin 1989

LET

Laboratoire d' Economie des Transports
M.R.A.S.H. - 14, avenue Berthelot
69363 - Lyon Cédex 07
ENTPE - rue Maurice Audin
69518 - VAULX en VELIN

INRETS

Institut National de Recherche
sur les Transports et leur Sécurité
B.P. 34 - 94114 - ARCUEIL Cédex

REMERCIEMENTS

Cette recherche a été réalisée par l'INRETS et le LET en collaboration avec l'Ecole Nationale Supérieure des Travaux Publics (ENSTP) de Yamoussoukro (Côte d'Ivoire) et en particulier son Département Infrastructures et Transport (J.F. Bassigny et Y. Toguyeni) qui a assuré une partie de l'encadrement des travaux de terrain (enquêtes par questionnaire - entretiens auprès des transporteurs).

Les auteurs désirent également remercier les personnes et organisations représentant les administrations (DCTT - DCGTx), les transporteurs de Côte d'Ivoire, les constructeurs de poids lourds, les syndicats professionnels (en particulier le Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire) qui, par leurs informations, leurs conseils ou leurs critiques, ont contribué efficacement à la réalisation de cette recherche.

Copyright : Reproduction autorisée sous réserve d'en mentionner l'origine.

Prix : 125,00 Francs TTC (TVA 5 %) + frais de port. Les commandes doivent être adressées à
SCAURE, 152 boulevard Yves Farge, 69007 LYON (France).

SOMMAIRE

Chapitre I : Quelques points de repère sur la Côte d'Ivoire	1
I - Situation géographique et économique	2
II - Le contexte économique des dix dernières années	2
III - L'activité de transport de marchandises	4
Chapitre II : Le contexte du camionnage	7
I - Le réseau routier : forces et faiblesses	8
II - L'offre de véhicules	14
III - Le cadre réglementaire	18
Chapitre III : Le fonctionnement du secteur du transport routier de marchandises	27
I - Les acteurs du camionnage	28
II - Le fonctionnement du système de transport public	34
Chapitre IV : L'analyse des prix du transport routier de marchandises	47
I - Hiérarchisation et segmentation du système de transport	48
II - Les prix de transport	56
Chapitre V : L'économie des transporteurs	69
I - Présentation résumée de l'enquête sur les coûts	70
II - Fonctionnement et gestion des entreprises de transport	71
III - Achat, utilisation et renouvellement du matériel roulant	76
IV - Analyse des coûts d'exploitation	85
Chapitre VI - Bilan sur le camionnage et propositions d'actions	103
I - Les rapports coûts-prix	104
II - Réduire les coûts du camionnage	107
Bibliographie	114
Annexes	116

CHAPITRE I

QUELQUES POINTS DE REPERE SUR LA COTE D'IVOIRE

I - Situation géographique et démographique (réf. 1)

Située en Afrique de l'Ouest, le long du golfe de Guinée, la Côte d'Ivoire s'étend sur une superficie de 322 500 km² soit 1% du continent africain. Elle a pour voisins : le Libéria et la Guinée à l'Ouest, le Ghana à l'est, le Mali et le Burkina Faso au nord. Elle constitue une voie de transit d'importation et d'exportation importante pour ces deux derniers pays enclavés.

Le climat de ce pays change lorsqu'on va du sud au nord : l'amplitude thermique augmente, la pluviométrie et le taux d'humidité diminuent. Le relief, lui, n'offre pas d'obstacles importants aux transports, les seuls reliefs montagneux au nord-ouest et au centre-ouest du pays ne dépassent pas 1750 m (point culminant).

Dans le paysage végétal, on distingue une zone forestière qui occupe la moitié sud du pays et une zone de savane dans le nord ; c'est dans la partie sud du pays que sont localisées les principales cultures d'exportation (cf. carte I).

Avec une population estimée à 9 407 000 habitants en 1985, la Côte d'Ivoire a, comme la majorité des pays d'Afrique, une faible densité de population de l'ordre de 29,2 habitants au km². Cependant l'agglomération d'Abidjan représente à elle seule plus de 40 % de la population urbaine (plus de 18 % de la population totale) et 50 % des emplois du secteur industriel.

Les principales villes de l'intérieur, exceptée Bouaké (335 000 habitants), ne dépassent pas 100 000 habitants (Daloa - Gagnoa - Korhogo - Yamoussoukro - Man - Abengourou).

Cette population devrait atteindre 13,5 millions d'habitants en 1995 et 16,2 millions en 2000 dont une partie croissante en zone urbaine (39 % en 1980, 54 % en 2000).

II - Le contexte économique des dix dernières années (réf. 1 et 2)

2.1 - De l'euphorie

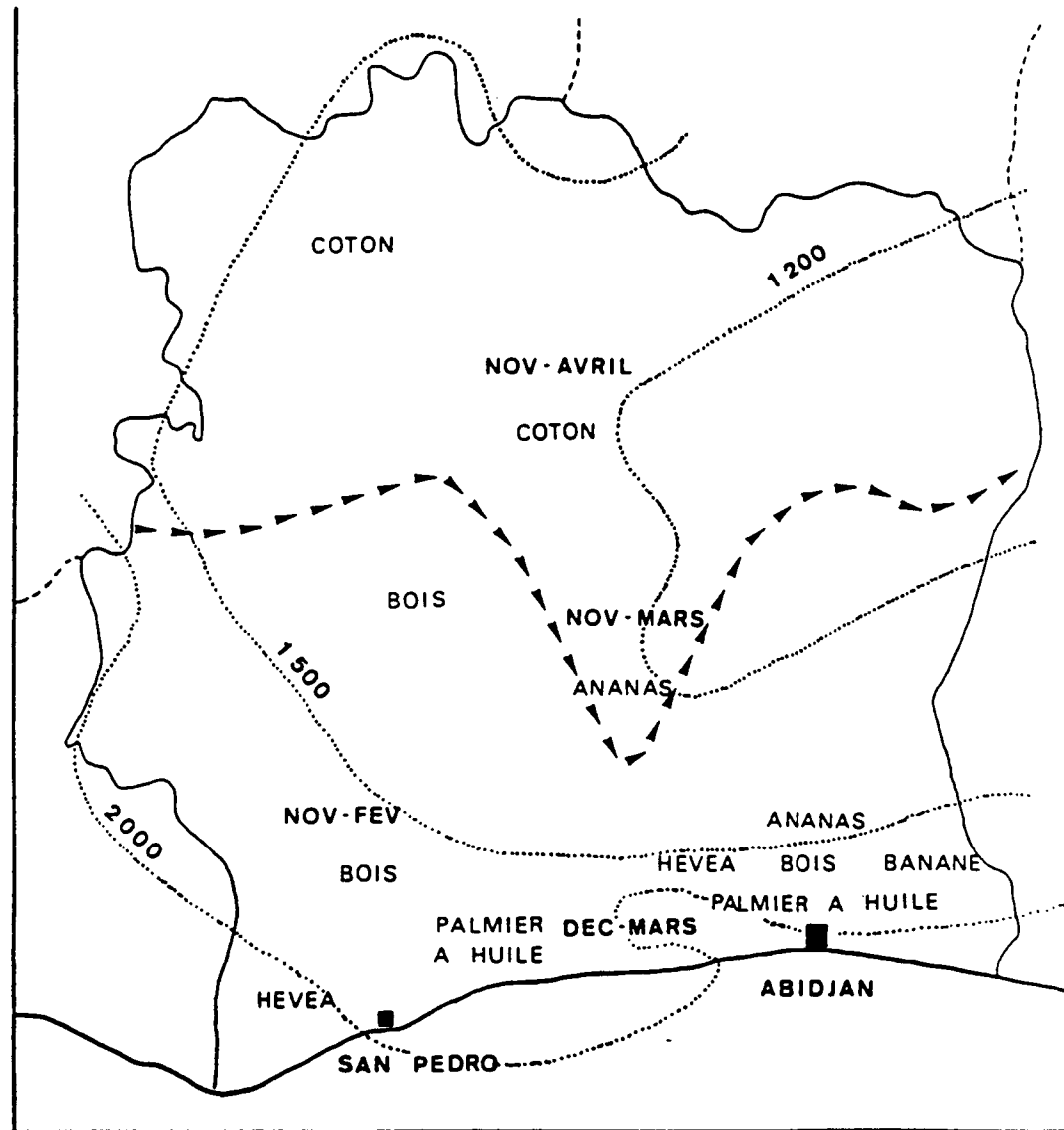
De 1960 à 1978 la Côte d'Ivoire a connu une période de forte croissance (en moyenne 7,5 % par an). Cette réussite a reposé pour l'essentiel sur le développement du secteur agricole des cultures destinées à l'exportation (café, cacao, ananas, banane douce, bois qui représentent environ 75 % des exportations). Ces cultures demeurent toujours la base du développement ivoirien : la Côte d'Ivoire est le premier producteur et exportateur mondial de cacao et le troisième producteur et exportateur de café.

L'importance des recettes procurées par l'exportation des produits a permis un rapide développement des activités des industries de transformation des produits agricoles et par le biais de l'accroissement des recettes publiques un rapide développement des infrastructures notamment routières.

2.2 - A la crise

Le développement fondé sur l'exportation de produits agricoles s'est avéré être largement dépendant de l'évolution des cours mondiaux des principaux produits exportés et donc de l'environnement économique international. Après la flambée du cours du café et du cacao en 1977, ces cours ont brutalement chuté l'année suivante (- 31 % pour le café, - 10 % pour le cacao). Une période de difficultés, révélant toute la vulnérabilité de l'économie ivoirienne s'est alors amorcée.

Carte n° 1



----- : isohyètes (en mm d'eau par an)
 NOV-FEV : durée de la grande saison sèche
 - - - - - : limite nord de la production du café et du cacao

CLIMAT ET LOCALISATION DES PRINCIPALES CULTURES D'EXPORTATION

(d'après ORSTOM, Banque Mondiale et DCGTx)
 réf.4

Ce retournement de conjoncture conduira la Côte d'Ivoire à s'endetter fortement par des emprunts extérieurs et à recourir au déficit budgétaire, conséquence d'une demande intérieure en forte croissance et d'une offre nationale de moins en moins compétitive et insuffisamment orientée vers les marchés extérieurs.

A partir de 1981 s'ouvre une période de "conjoncture" (euphémisme employé en Côte d'Ivoire pour désigner la crise) car le gouvernement a dû se résoudre à s'endetter auprès du FMI et de la Banque Mondiale et à mettre en place successivement deux programmes de stabilisation (réduction du déficit public et équilibre de la balance des paiements). L'agriculture a particulièrement souffert de la sécheresse en 1983 ; la campagne 82-83 n'a permis de récolter que 360 400 tonnes de cacao contre 464 800 en 1981-82.

En 1984 une amélioration sensible de la balance des paiements et un assainissement important des finances publiques se sont réellement manifestés. Les taux de croissance réels de 1985 et 1986 (voir tableau 1) ont dépassé 5 %.

Tableau 1 : Taux de croissance du PIB en volume

1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987 _e	1988 _p
9,9	1,4	7,7	3,4	- 0,5	- 2,0	- 4,2	7,7	5,3	- 3,2	3,0

e = estimations p = prévisions

Toutefois, la croissance économique en valeur en 1986, de l'ordre de 3%, inférieure à la croissance réelle, s'explique par l'importante chute des prix (notamment des produits pétroliers) mais aussi des cours internationaux des produits agricoles exportés par le pays. La dégradation des cours mondiaux des produits exportés par le pays constitue, en 1987, un des principaux problèmes économiques auxquels la Côte d'Ivoire doit faire face, de par l'importance de sa dette extérieure (11 milliards de dollars en 1986¹) et de son remboursement (968 millions de dollars en 1987, 1148 millions de dollars en 1988) ajourné d'ailleurs en mai 1987 et renégocié au début de 1988 avec le Club de Londres.

III - L'activité de transport de marchandises

3.1 - Le trafic routier : situation passée et présente (réf. 3)

En 1986 le trafic routier de marchandises est estimé à 9370 milliers de tonnes transportées soit, compte tenu de la longueur des trajets, 2630 millions de tonnes x kilomètres.

Les principales zones émettrices et les principaux produits transportés sont les suivants (graphiques 1a et 1b).

¹ Cette dette représente près de la totalité des richesses que produit la Côte d'Ivoire en une année

Graphique 1a : Principales Zones Emettrices (répartition des tonnes transportées)

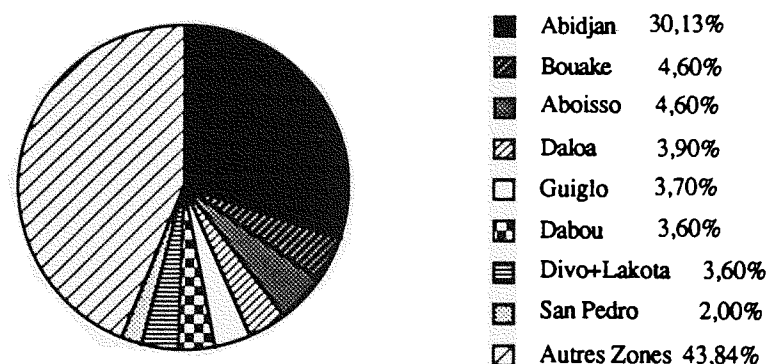


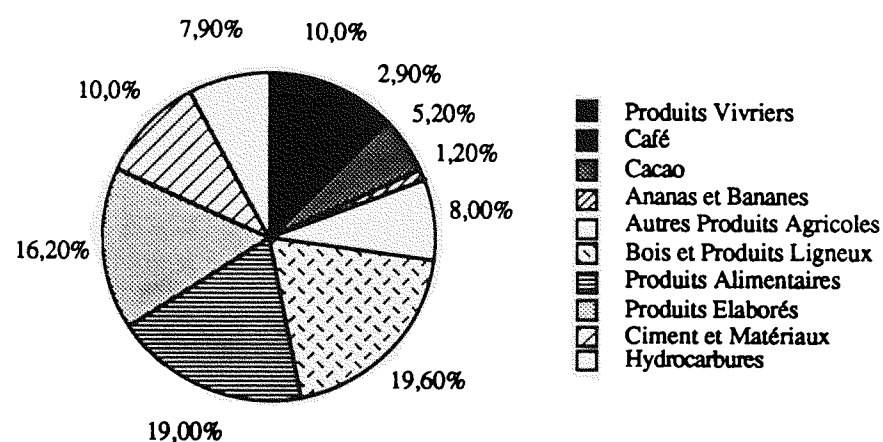
Tableau 2 : Evolution du trafic de marchandises de la RAN

Trafic marchandises	Intérieur CI		Intérieur BF		CI sur BF		BF sur CI	
	(1000 tonnes)	(millions tonnes/km)	(1000 tonnes)	(millions tonnes/km)	(1000 tonnes)	(millions tonnes/km)	(1000 tonnes)	(millions tonnes/km)
1981-1982	121	44,1	6,9	1,9	462	449,2	115	104,7
1982-1983	150	57,0	6,9	11,9	364	342,6	105	97,0
1983-1984	147	53,8	4,7	1,4	338	316,4	104	128,8

Source : RAN

Au total ce sont 500 millions de tonnes/km qui sont effectuées sur le territoire ivoirien soit 1/5 de ce qui est transporté par la route.

Graphique 1b : Principaux Produits Transportés (répartition des tonnes-kilomètres)



En comparant avec les données disponibles pour 1975, l'évolution sur 10 ans met en relief :

- un accroissement moyen annuel de 4,4 % des tonnages transportés ;
- un accroissement moyen annuel de 5,9 % des tonnes x km réalisées;
- une forte augmentation relative des produits alimentaires et du cacao ;
- une baisse relative pour le bois.

3.2 - Le trafic ferroviaire

Le réseau ferré se compose essentiellement de la ligne Régie Abidjan-Niger (RAN) longue de 1154 km sur une voie et reliant la Côte d'Ivoire au Burkina Faso. Le tableau 2 ci-après indique l'évolution du trafic de marchandises pour la première moitié des années 80.

CHAPITRE II

LE CONTEXTE DU CAMIONNAGE

I - Le réseau routier : forces et faiblesses

1.1 - Caractéristiques et état du réseau

1.1.1 - Situation actuelle

A l'image de son développement économique, la Côte d'Ivoire, depuis son indépendance en 1960, a réalisé des efforts très importants en matière d'infrastructures routières et, de l'avis même des transporteurs, le réseau interurbain peut être considéré comme bon.

" Les routes en Côte d'Ivoire sont bonnes. Nous avons un très bon réseau routier même lorsqu'il s'agit de pistes. Il faut aller très loin pour rencontrer des difficultés, toutes les grandes villes sont reliées par du goudron " (un transporteur structuré).

Pour 1987 le réseau routier ivoirien est évalué à environ 67 000 km répartis en 5 catégories :

Tableau 3 : Longueurs du réseau par catégorie de route

Catégorie de routes	Routes bitumées	Routes en terre
Autoroute	158	-
Routes principales A	3187	2944
Routes régionales B	945	6938
Routes locales C	40	33083
Routes D et autres	-	19435
Total	4330	62400

Les routes bitumées représentent 6,5 % du réseau. Les autoroutes et les routes classées A et B sont des routes de liaison, de transit entre pays ou entre régions. Les routes classées en C assurent l'évacuation des produits et la desserte des villages vers les routes principales. Pour l'ensemble des ces catégories de route un niveau de service correct est assuré tout au long de l'année. Les routes classées en D regroupent les routes et pistes non classées en C. Elles assurent la liaison entre les villages, la desserte de campements, l'accès aux champs.

1.1.2 - Evolution passée : une priorité donnée au réseau revêtu

De 1960 à 1987, le réseau routier revêtu a connu une très forte croissance :

Tableau 4 : Evolution passée du réseau revêtu ivoirien (en km)

1961	1968	1976	1980	1984	1987
700	1300	1905	3077	3620	4330

De 1976 à 1980, 300 km de routes bitumées neuves ont été construites en moyenne par an. De 1980 à 1986 ce rythme s'est ralenti (134 km/an) à cause des difficultés économiques rencontrées, faisant cependant une place plus large au renforcement des routes existantes bitumées et la construction de routes revêtues neuves. A l'heure actuelle plus des 3/4 du réseau revêtu est considéré comme en bon état.

Limité jusqu'en 1970 au quart sud-est du pays (cf. carte 2), ce réseau relie à l'heure actuelle les principales villes du pays (cf. carte 3). Néanmoins, la répartition spatiale du réseau routier favorise encore très largement le centre et le sud-est du pays. Alors qu'il n'existe que deux axes revêtus dans la partie nord du pays, le centre et le sud sont dotés d'un réseau bitumé relativement dense.

Pour expliquer ce déséquilibre nord-sud, deux raisons peuvent être invoquées. La première d'ordre technique est loin d'être fondamentale mais doit quand même être évoquée : globalement les précipitations diminuent du sud au nord et d'ouest en est ; or le principal facteur de dégradation d'une route en terre est d'ordre climatique. A entretien égal, une route en terre se dégrade plus vite et les conditions de roulement sont plus difficiles au Sud qu'au Nord. Mais ceci ne constitue pas la raison principale. Ce déséquilibre est directement lié à un déséquilibre économique et plus précisément à la localisation des principales cultures d'exportation dans la partie sud de la Côte d'Ivoire.

Le plan routier établi en 1970 fixait quatre objectifs à la politique routière :

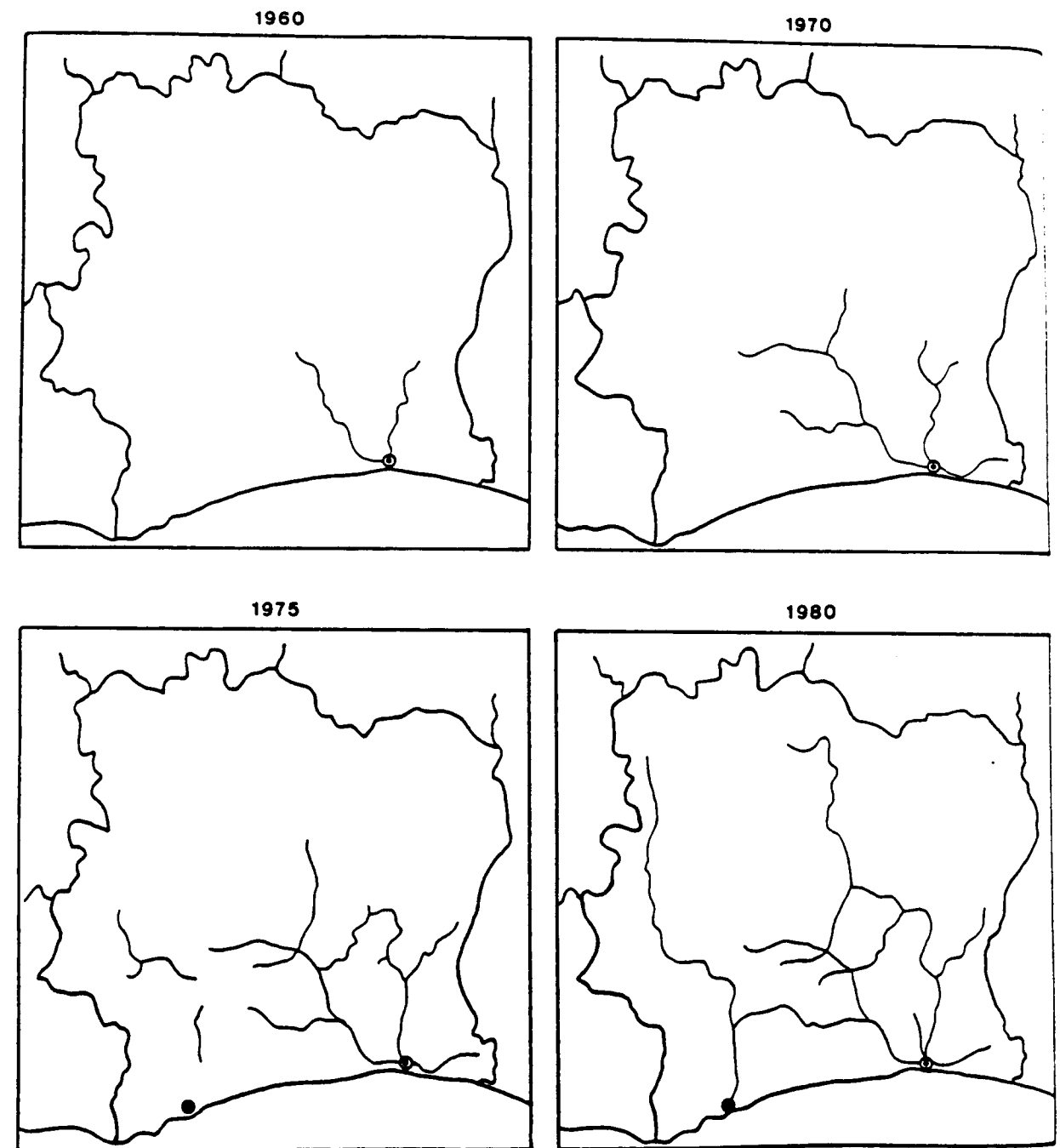
- favoriser les communications exigées par les besoins administratifs, stratégiques et touristiques ;
- favoriser le transport des marchandises et surtout l'évacuation des produits d'exportation vers les débouchés portuaires ;
- substituer progressivement des routes bitumées aux anciennes pistes ;
- poursuivre le désenclavement des villages.

Parmi ces quatre objectifs, c'est sans nul doute le second qui a guidé la politique de construction des routes bitumées.

1.1.3 - Un réseau de pistes en terre de qualité variable

La Côte d'Ivoire possède un important réseau de routes et pistes en terre mais, alors que l'état du réseau revêtu est satisfaisant, on ne peut en dire autant du réseau non revêtu du moins dans la première moitié des années 80.

Carte n° 2



EVOLUTION DU RESEAU BITUME ENTRE 1960 ET 1980 (source : DCTT) réf.4

Carte n° 3

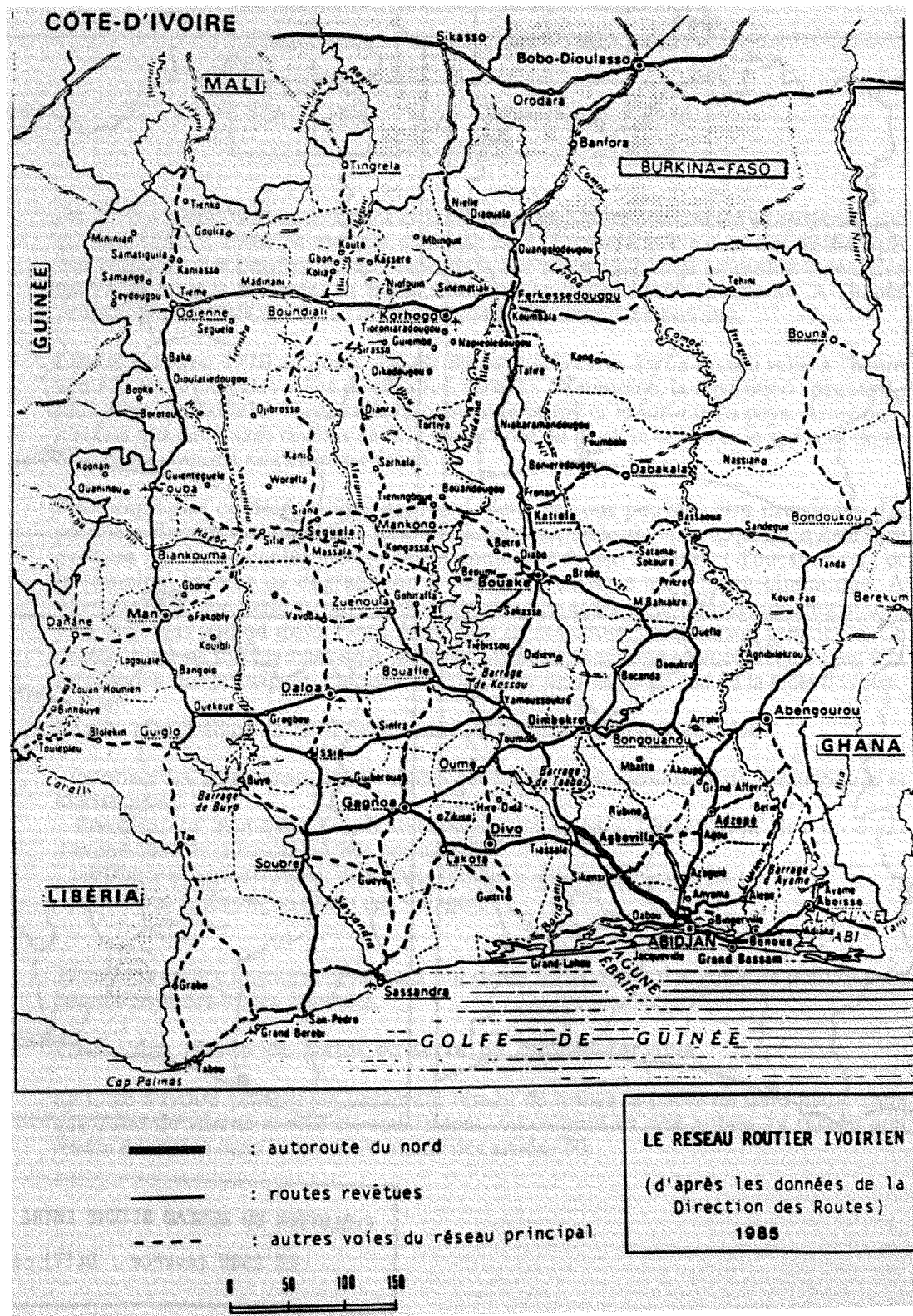


Tableau 5 : Etat des routes nationales et régionales en 1980 et 1987 (en %)

	bon état		état moyen		mauvais état	
	1980	1987	1980	1987	1980	1987
réseau revêtu	75	76	16	24	9	0
réseau non revêtu	35	34	17	65	48	1

Source : DCGTx

Jusqu'en 1986, la situation ne s'est pas améliorée :

" Il y a eu une diminution excessive en terme constant du budget d'entretien (le budget d'entretien est en quasi totalité affecté aux routes en terre). Au mieux il n'évoluait pas en terme courant. Au pire, certaines années il a même diminué, pendant cinq ans de suite. Le pouvoir d'achat des budgets était de 25 à 30 % plus faible qu'en 78-79 ". (entretien DCGTx).

Ainsi, durant cinq ans la construction du réseau revêtu s'est poursuivie alors que l'entretien des routes en terre posait de graves problèmes financiers et techniques (organisation et équipement en matériel). Néanmoins, de l'avis même des transporteurs, le réseau national et régional non revêtu n'offre pas de grandes difficultés. Leur jugement est nettement moins négatif que celui porté par les ingénieurs des routes. Cependant, un point noir subsiste.

Les routes revêtues montent jusqu'aux villes du nord du pays (Odienné, Ferkessédougou) mais pour sortir de Côte d'Ivoire, les transporteurs doivent effectuer une partie du trajet sur des pistes défoncées. Passant par Ferkessédougou, les routes qui se rendent au Mali et au Burkina comprennent respectivement 150 et 100 km de pistes qui ont particulièrement souffert durant la saison des pluies en 1985. Ce n'est qu'à la frontière que les transporteurs retrouvent le réseau revêtu de ces deux pays voisins.

Le non raccordement du réseau bitumé ivoirien au réseau international est avant tout un problème politique de coopération entre Etats :

" Si les derniers tronçons ne sont toujours pas revêtus c'est parce que le trafic local y est très faible. C'est le trafic international qui fait la rentabilité. Quelquefois, ça n'est pas très facile pour un pays de considérer que c'est lui qui investit pour des avantages qui rentrent dans d'autres caisses " (entretien DCGTx).

C'est sans nul doute au niveau des pistes de desserte locales que se posent les problèmes les plus importants comme le reconnaît un ex-Président du Syndicat des Transporteurs :

" Avant notre indépendance, la quasi totalité de nos routes étaient en terre. Il n'existait pas d'ouvrage d'art, pas de pont (...). Depuis notre indépendance, de gros efforts ont été consentis par le gouvernement et le Peuple ivoirien (...). Cependant, il ne faut pas

être triomphaliste. Il nous reste beaucoup à faire pour notre réseau routier. Certaines régions, certains villages, certains hameaux doivent être désenclavés".

Les produits vivriers comme les produits d'exportation transitent par le réseau des pistes rurales. Les problèmes de circulation des hommes et des marchandises sont particulièrement aigus en saison des pluies lorsque le manque d'ouvrages d'art devient un handicap majeur.

Une amélioration sensible de la situation est apparue depuis 1986 grâce aux actions de rationalisation de la programmation et de l'exécution des travaux menés par la DCGTx comme en témoigne les résultats du tableau 5.

1.2 - Perspectives d'évolution du réseau

1.2.1 - Le court terme

A court terme le réseau bitumé passerait de 4 330 km en 1987 à 5 310 km en 1990 soit un rythme de progression de 400 km/an. Le réseau des routes en terre à vocation nationale et régionale (A et B) resterait stable. Quant aux autres routes en terre (C), leur niveau resterait identique à celui de 1987.

1.2.2 - Le moyen et long terme

Les besoins d'amélioration à moyen et long terme du réseau routier ont été évalués par la DCGTx. Ils se présentent ainsi :

Tableau 6 : Routes bitumées nouvelles à l'horizon 2004

Période	Type d'action	Longueurs concernées
1991 - 1994	Bitumage de pistes	620 km
1995 - 1999	Bitumage de pistes	815 km
2000 - 2004	Bitumage de pistes	865 km
	Bitumage de routes en terre	150 km

Source : DCGTx

A ce programme de routes nouvelles vient se joindre un programme de renforcement de chaussée des routes existantes et de construction d'un certain nombre d'ouvrage d'art. Sur la période 1989 - 2000, le linéaire des routes à renforcer s'établit à 1 833 km de routes et 125 km d'autoroutes.

1.2.3 - Evolution des dépenses d'investissement et d'entretien du réseau routier

A l'horizon 2000 ce sont 23 à 33 milliards de francs (constants 1988) qui devraient être dépensés chaque année en investissement (soit au total 365 milliards de francs) et 20 à 25 milliards de francs (constants 1988) par an correspondant aux dépenses d'entretien routier. Au total les dépenses consacrées au réseau routier devraient s'élever annuellement au cours des années 90 à 50 milliards de francs CFA en moyenne.

II - L'offre de véhicules

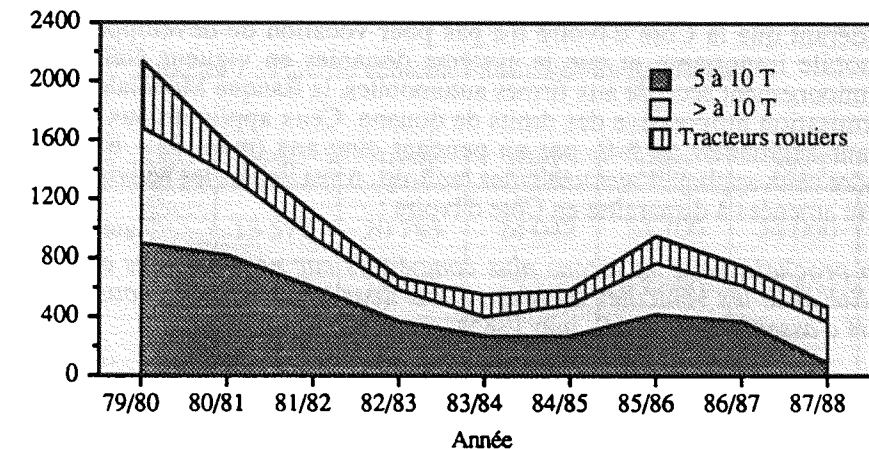
Les statistiques relatives aux véhicules routiers (parc notamment) sont souvent peu fiables, elles manquent également d'homogénéité si bien qu'elles nécessitent dans leur emploi et leur interprétation une grande prudence. Les données statistiques relatives à la Côte d'Ivoire proviennent essentiellement du Groupement Interprofessionnel de l'Automobile (GIPA).

2.1 - Le marché du poids lourd

2.1.1 - L'effondrement des ventes de véhicules neufs

Après les années record de 1975 à 1978, on a enregistré une chute brutale des ventes de véhicules tout au long des années 80 avant de se stabiliser en 1984 - 1985 à un niveau inférieur à celui des années 1976 - 1977. Après une légère reprise entre 1985 et 1987 le marché s'est de nouveau dégradé en 1988 (graphique 2).

Graphique 2 : Evolution des ventes de poids lourds en fonction du PTR



Cette chute brutale a plus affecté les véhicules de fort tonnage que les utilitaires légers. Ce fort ralentissement dans le renouvellement du parc des poids lourds a conduit inévitablement à une augmentation de son âge moyen.

Cet effondrement est fortement lié à la crise économique qu'à traversée la Côte d'Ivoire depuis la fin des années 70. Les années antérieures sont considérées comme des années prospères notamment à cause du triplement du prix du café et du cacao qui a induit une croissance économique importante avec des retombées positives notamment sur la demande de transport et de véhicules routiers. L'effondrement des cours du café et du cacao survenu depuis 1978 a provoqué un ralentissement sensible de la croissance économique. Dans le domaine du trafic routier, ce ralentissement s'est traduit par une diminution de la capacité d'investissement des entreprises qui, conjuguée à une hausse importante du prix des véhicules et du loyer de l'argent a provoqué une forte chute de la demande de véhicules neufs et un report partiel vers les véhicules d'occasion.

2.1.2 - Les menaces de disparition des activités d'assemblage

Comme de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, la Côte d'Ivoire a tenté d'attirer sur son sol une partie des activités nécessaires à la production de véhicules.

En 1985, les poids lourds étaient importés en pièces détachées et assemblés dans des unités de montage possédées par les constructeurs. Réalisé à partir de collections CKD ou SKD¹, l'assemblage n'a jamais eu d'effets d'entraînement sensibles en amont. Il faut environ 150 heures pour assembler un véhicule CKD et 30 heures pour un SKD, aussi, le nombre d'emplois créés n'a pas été très important : les trois premiers assembleurs employaient -toutes productions confondues- 173 personnes en 1985 (RVI - DAF - Daimler Benz).

Ce n'est ni la recherche d'une réduction des frais de transport maritime, ni le plus faible prix de la main d'oeuvre qui ont conduit les firmes automobiles à développer les activités locales d'assemblage mais la plus forte taxation frappant les véhicules importés built-up². La politique incitative de l'Etat ivoirien n'a pas donné lieu à un début de reconstitution de la filière automobile. Le contraste entre l'intégration relativement importante en aval de la production (secteur de la réparation) et l'échec d'une politique visant à créer un embryon d'industrie automobile est frappant.

Considérant que la Côte d'Ivoire n'a pas pour vocation de développer une industrie automobile importante et que le système douanier en vigueur était une forme de subventionnement accordé aux firmes automobiles, la Banque Mondiale a demandé une uniformisation progressive des droits de douane. Ceux appliqués aux véhicules CKD devaient augmenter de 5 % par an pendant cinq ans (mars 85 - mars 90) afin de rejoindre ceux appliqués aux véhicules built-up. Ainsi, toutes les activités d'assemblage seraient amenées à disparaître en Côte d'Ivoire :

" L'an prochain nous ne serons plus compétitifs car nous sommes déjà sur un pied d'égalité avec les véhicules built-up. Dans deux ans maximum nous arrêtons toute activité d'assemblage " (RVI, juin 1985).

" A la fin de l'année prochaine, nous arrêtons toute activité d'assemblage et importerons les camions built-up de la Hollande " (DAF, juin 1985).

En fait cette augmentation n'a été appliquée qu'en 1985.

Si l'assemblage local pose quelques problèmes techniques (moindre qualité des véhicules vendus), il s'agit sans nul doute d'un frein à l'introduction d'un nombre trop important de modèles sur le marché. Les constructeurs interviewés ont exprimé la crainte de voir de nombreuses marques s'implanter sans mettre en place un réseau d'importation de pièces détachées suffisant.

Toutes les activités liées à la production des poids lourds ne sont cependant pas toutes menacées. La fabrication de remorques, de semi-remorques et de carrosseries est en effet réalisée sur place - par la SIFMA en particulier - et a toutes les chances de se maintenir. L'importance relative des frais de transport international et la faible complexité technique de ces matériels font de leur production locale une activité rentable.

¹ CKD : completely knocked down

SKD : semi knocked down

² véhicule entièrement monté

2.1.3 - L'interdiction d'importation des véhicules d'occasion

Il existe un marché des véhicules d'occasion - surtout de véhicules Mercedes et Isuzu - mais les transactions se font de particulier à particulier et ne passent jamais par le concessionnaire.

L'importation de véhicules d'occasion destinés à la vente est interdite (décret n° 88.52 du 20 janvier 1988). Seule l'importation de véhicules d'occasion, ou la revente de véhicules importés d'occasion, par des particuliers pour usage personnel est autorisée sous réserve d'une autorisation préalable du Ministère du Commerce. Il ne peut donc y avoir de réseau officiel d'importation de camions usagés en provenance de l'Europe par exemple. Le marché de l'occasion est avant tout un marché intérieur.

2.2 - Evolution du parc de véhicules

2.2.1 - Estimation et évolution passée

Il est impossible de connaître la structure et l'évolution du parc avec précision. Fondée sur une estimation réalisée en 1980 et mise à jour par la suite en fonction du nombre d'immatriculations et d'une estimation de la durée de vie moyenne des véhicules¹, les chiffres suivants peuvent être considérés comme des minorants :

Tableau 7 : Parc de véhicules utilitaires en fin d'année

	1976	1979	1981	1982	1983	1987
Camionnettes	13 577	20 783	24 042	24 100	24 000	20 700
Camions	11 550	16 698	17 702	17 500	16 800	11 660
Ensembles articulés	3 520	3 885	4 754	4 500	4 200	2 916
Total V.U.	28 647	41 366	46 498	46 100	45 000	35 276

On constate que la mévente de véhicules neufs qui a débuté en 1981 a fini par avoir une incidence sur le parc de véhicules utilitaires en diminution par rapport au début des années 80 de :

- 14 % sur les camionnettes
- 34 % sur les camions porteurs
- 39 % sur les ensembles articulés.

¹ Le taux de renouvellement des véhicules de transport de marchandises (hors camionnette) est de l'ordre de 5 % par an. On arrive donc à un vieillissement accéléré du parc, notamment des gros porteurs. Le parc effectif de véhicules en service serait de l'ordre de 63,6 % du parc estimé par les cartes grises.

Selon le BCEOM (réf. 5) ce parc serait excédentaire ; sa structure serait mal adaptée au trafic existant. Deux catégories de facteurs expliquent cette situation :

- facteur conjoncturel : durant la période de forte progression de la production (années 75 à 80), le parc de véhicules a très fortement progressé. Le taux de croissance négatif du PIB ces dernières années a accentué le caractère excédentaire de l'offre de transport routier.

- facteurs structurels : des facteurs socio-économiques sont aussi très largement à l'origine du sous emploi des véhicules de transport routier de marchandises. Comme dans de nombreux pays - qu'ils soient développés ou non - l'activité de transporteur attire un nombre important de personnes voulant gagner leur vie par leurs propres moyens ; leur manque de connaissances en matière de gestion les amène à accepter des taux de fret parfois dérisoires.

Mais il existe aussi des facteurs beaucoup plus spécifiques à la Côte d'Ivoire. Par exemple, ce pays étant producteur de produits agricoles, l'activité de transport routier de marchandises connaît de très fortes variations saisonnières, l'offre de transport est donc particulièrement excédentaire en dehors de la période de récolte.

Mais la situation est encore plus complexe. En effet, même en période de pointe de l'activité économique, l'offre est spatialement mal répartie. Il existe des files d'attente de camionneurs en quelques points du territoire national (ports, certaines usines) alors qu'ailleurs l'on manque de véhicules.

Globalement excédentaire, assez mal répartie spatialement, l'offre de transport routier est assez mal adaptée au trafic existant. Le parc de véhicules utilitaires de transport de marchandises est en effet composé d'un nombre trop important de petits véhicules. Ceci est une conséquence directe de la prolifération d'artisans - transporteurs qui ne peuvent investir des sommes très importantes dans l'achat d'un véhicule. Le caractère saisonnier du trafic, le fait que certains véhicules doivent rester sur cales en saison creuse, ne peuvent qu'accroître le phénomène.

2.2.2 - Age du parc

Les enquêtes routières menées par la DCGTx en 1986/1987 ont permis de fournir des indications sur l'âge des véhicules en circulation :

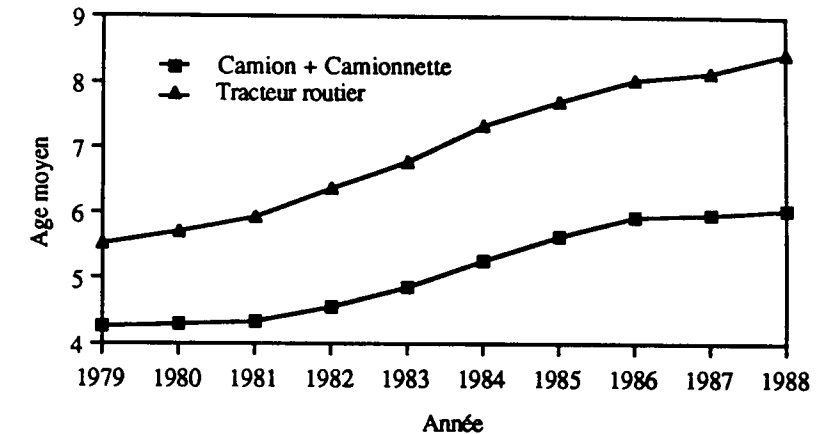
Tableau 8 : Répartition du parc de véhicules utilitaires en fonction de l'âge

Parc des véhicules ayant plus de	10 ans	5 ans	3 ans	Médiane
Camionnettes	8,5 %	40,1 %	60,1 %	4 ans
Camions	12,5 %	61,2 %	80,3 %	6 ans
Tracteurs routiers	19,5 %	61,8 %	73,3 %	7 ans

Source : DCGTx

Une estimation de l'évolution de l'âge moyen sur 10 ans montre bien le vieillissement progressif du parc du fait du mauvais renouvellement des véhicules neufs.

Graphique 3 : Evolution de l'âge moyen des véhicules



III - Le cadre réglementaire

L'Etat est un acteur jouant un rôle important dans le fonctionnement du système de transports routiers de marchandises en Côte d'Ivoire. Il intervient (ou tente d'intervenir) et il est ou a été impliqué dans le système tour à tour en tant que chargeur, organisateur de l'affrètement et constructeur d'infrastructures. Nous ne présenterons dans ce paragraphe que son action réglementaire et plus précisément les principales dispositions qui - indépendamment de leur application - visent à encadrer et contrôler le secteur des transports routiers en Côte d'Ivoire.

Nous distinguerons quatre types d'outils d'intervention :

- la réglementation d'organisation du secteur
- la réglementation tarifaire
- la réglementation fiscale
- la réglementation technique.

3.1 - La réglementation d'organisation du secteur

3.1.1 - Les autorisations de transport

Les transports sont régis par une loi de 1964 entrée en vigueur par décret le 17 Novembre 1966 ; certains compléments ou modifications ont été effectués par la suite. Cette loi fixe principalement les modalités d'entrée dans la branche transport public - transport privé.

La première condition que doit remplir le candidat transporteur est - sauf dérogation - d'être de nationalité ivoirienne ou d'être domicilié en Côte d'Ivoire depuis avant l'indépendance du pays. Les transporteurs étrangers qui étaient installés avant 1960 peuvent donc de plein droit continuer d'exercer leur activité.

Pour s'installer, comme pour utiliser un nouveau véhicule, le transporteur doit au préalable obtenir une **autorisation de transport public** (il existe également des autorisations de transport privé). Cette autorisation est exigible pour tout transport effectué avec des véhicules de plus de 4 tonnes de PTAC, elles sont nominatives et incessibles car liées au transporteur et au véhicule.

L'arrêté du 3 mai 1984 remplace l'ancien système de renouvellement annuel des autorisations ; à l'heure actuelle il en existe quatre types :

- les autorisations de transport de marchandises générales, valables 2 ans
- les autorisations relatives aux tracteurs routiers, valables 3 ans
- les autorisations de transports spéciaux : transports par grumier, porte-char, camion-benne..., valables 3 ans
- les autorisations de transport de carburant, valables 1 an.

A expiration, ces autorisations peuvent bien entendu être renouvelées pour une période identique.

L'acheminement de certaines marchandises à titre privé est normalement interdit. Le transport effectué sans licence de transport public de café, cacao, riz, hydrocarbures n'est pas autorisé.

On examinera par la suite les problèmes posés par la délivrance des autorisations de transport qui est une des causes de la prolifération du nombre de véhicules circulant en Côte d'Ivoire. A cette occasion seront analysées les mesures envisagées par la Direction des Transports Terrestres pour assurer une "*meilleure maîtrise*" des autorisations de transport.

3.1.2 - Les lettres de voiture

La lettre de voiture est un document de bord obligatoire pour tout transfert d'une marchandise soumise à la tarification routière obligatoire (voir § 3.2) par des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC effectuant un trajet de plus de 100 km.

Il y a quelques années c'était le bureau de fret (CNBF) qui les délivrait. Elles ont été suspendues de 1983 à 1987, après dissolution du bureau de fret (pour des raisons de fonctionnement interne et de manque de moyens). Ce vide a cependant été comblé par la mise sur pied, par le Ministère des Transports, d'un service délivrant des feuilles de route. Ce n'est que depuis avril 1988 que les lettres de voiture sont de nouveau délivrées par la Bourse de Fret de Côte d'Ivoire (BFCI) créée en juillet 1987 (décret n° 87 607) et dont le fonctionnement a réellement démarré le 25 avril 1988.

Il existe cinq types de lettres de voiture : la lettre de voiture internationale, la lettre de voiture nationale pour les produits (café, cacao, coprah), la lettre de voiture nationale pour les marchandises générales (ciment, engrais, etc...), la lettre de voiture pour les produits péréqués (sucre, riz, hydrocarbures), la lettre de voiture pour les produits non péréqués. Les produits vivriers (non tarifés) ne sont pas, pour l'instant du moins, soumis à la lettre de voiture.

Les informations figurant sur chaque lettre de voiture concernent l'expédition, à savoir :

- la nature du produit transporté
- la charge (en tonnes ou en volume)
- l'origine et le lieu de destination

- le montant du prix de transport (sur la base du tarif officiel !)
- le nom et l'adresse du transporteur et du chargeur
- le n° de l'autorisation de transport
- les caractéristiques du véhicule (type, CU, etc...).

Cette lettre est remplie de différentes façons :

- par la BFCI lorsqu'un transporteur "isolé" se rend à l'antenne la plus proche. Alors il paie le prix fixé (2 % si le lieu de départ ou d'arrivée est un port de Côte d'Ivoire, 1 000 FCFA pour les autres liaisons, la moitié étant payé par le chargeur) ;

- par les chargeurs eux-mêmes qui disposent de liasses. Ils les transmettent en fin de mois à la BFCI pour facturation ;

- par les gros transporteurs suivant les mêmes modalités que les chargeurs.

Lors de la délivrance de ces lettres de voiture la BFCI tente de contrôler les autorisations de transport, ce qui permet de mieux connaître la capacité de transport du pays et d'en informer le Conseil National des Transports qui délivre les autorisations. A cette occasion la BFCI tente aussi de faire appliquer les tarifs officiels. Il s'agit en fait plus d'une information auprès des transporteurs qui peuvent ainsi mesurer l'écart entre les prix réellement pratiqués et les tarifs officiels que de faire respecter ces tarifs.

3.2 - La réglementation tarifaire

3.2.1 - Objectif poursuivi

Comme les limitations à l'entrée dans la branche transport, la fixation par le gouvernement d'un tarif officiel est un outil essentiel d'intervention de l'Etat dans le domaine du transport.

Le but recherché initialement était :

- d'éviter la prolifération des abus (hausses abusives)
- de limiter la concurrence anarchique (dumping)
- de permettre aux transporteurs ivoiriens de survivre.

3.2.2 - Quels tarifs ?

L'état ivoirien a opté pour une tarification obligatoire pour certaines marchandises de premières nécessités et une tarification à fourchette pour d'autres. Elle a un caractère obligatoire mais des dérogations peuvent être accordées (par les Ministres des Transports et du Commerce) lorsqu'il y a signature d'un contrat de longue durée portant sur des tonnages importants, les tarifs ne devront de toute façon pas être inférieurs de plus de 15 % au tarif officiel. La tarification ne concerne pas tous les types de transports. Ne sont pas soumis à tarification :

- les transports effectués par des véhicules dont le PTAC ne dépasse pas 3,5 tonnes
- les transports sur une distance inférieure ou égale à 100 km
- le transport des produits suivants :
 - . bananes, ananas,
 - . produits vivriers (sauf riz usiné), fruits et légumes, animaux sur pieds ou morts, poissons frais, produits ou denrées périssables

- . coton
- . les produits de carrière et sable
- les messageries
- les transports exceptionnels, hors gabarit ou de masses indivisibles
- les déménagements.

A la différence des tarifs de transport public de voyageurs qui distinguent routes revêtues et non revêtues, les tarifs marchandises ne tiennent pas compte des caractéristiques de la liaison empruntée. Il est vrai que les transports soumis à TRO sont essentiellement des transports inter-urbains (distance supérieure à 100 km) ; ils sont donc principalement effectués sur des routes revêtues out tout du moins de bonne qualité.

Les tarifs officiels sont fixés par le Ministère des Transports et des Travaux Publics et celui du Commerce après consultation du Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire. Les tarifs (cf. tableau 9) n'ont pas évolué depuis 1982. En effet, depuis le décret du 21 octobre 1981 qui est entré en vigueur en janvier 1982, aucune réactualisation n'a été effectuée.

3.2.3 - Les prix sont-ils respectés ?

Excepté les tarifs fixés pour le transports des produits gérés par les Caisses de Stabilisation et de Péréquation (café, cacao, hydrocarbures...), les tarifs actuels sont inférieurs aux tarifs obligatoires (de 15 % d'après la DCGTx). Nous reviendrons par la suite sur les causes du non respect de la tarification et sur les mesures envisageables.

3.3 - La réglementation fiscale (réf. 4)

Sans avoir un impact aussi direct que la réglementation d'organisation du secteur, la fiscalité peut ne pas être neutre et, source de revenus pour l'Etat, elle peut être aussi un outil d'intervention sur le secteur des transports.

Nous distinguerons deux types de fiscalité :

- la fiscalité générale (qui ne s'applique pas uniquement aux transports)
- la fiscalité spécifique aux transports.

3.3.1 - La fiscalité générale

* *Patente et impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux*

Les droits de patente et les impôts sur les bénéfices industriels et commerciaux sont perçus simultanément. Ils sont forfaitaires et calculés pour chaque véhicule destiné au transport public en fonction de la charge utile. En 1986, les taux sont les mêmes qu'en 1972.

Tableau 9 : Evolution de la tarification routière (réf.6)

MARCHANDISES	UNITE	EVOLUTION DES TARIFS DE TRANSPORT									
		1963 à Jan 70	Fév 70 à Fév 74	Mars 74 à Oct 76	Nov 76 à Déc 78	Jan 79 à Fév 80	Mars 80 à Mars 81	Avr 81 à Déc 81	Janv 82 à Juin 88		
Ciment	F/ T Km		6 - 10	6 - 10	10 - 13	15	18	19,7	22,3		
Café - Cacao	F/ T Km	11 - 12	12	12	17	20	24	26,2	30,9		
Pondéreux	F/ T Km		11 - 13	11 - 13	16 - 19	19 - 23	23 - 27	25,1 - 29,5	28,5 - 32,5		
Marchandises au volume	F/m3 Km		5 - 8	5 - 8	7 - 12	8 - 13	12 - 15	13,1 - 16,4	14,9 - 17,5		
Marchandises diverses	F/ T Km		13 - 15	13 - 15	19 - 22	23 - 26	27 - 30	29,5 - 32,8	33,5 - 35		
Carburants :	F/Hi Km	1,50	2,09	2,4	2,64	3,13	3,42	3,75			
	° d < 300 km	1,35	1,88	2,16	2,38	2,82	3,08	3,4			
	° d > 300 km	50	69,75	81	97	121	132	146			
Grumes :	F/ T Km	12	16,74	19,8	23	28,5	31,1	36,4			
	° 200 < d < 500 km	10	13,95	16	19,1	23,5	25,7	30,1			
	° d > 500 km	9	12,55	14,5	17,7	21	22,9	26,8			

Calcul des droits de patente sur les véhicules de transport routier de marchandises (1986) :

- taxe fixe : 9 000 F CFA par véhicule
- taxe variable : 240 F CFA par tonne de charge utile imposable (charge utile du véhicule moins deux tonnes)
- contribution nationale sur patente : 10 % du total.

Calcul de l'impôt sur les BIC (1986) : l'impôt sur les BIC est calculé forfaitairement en fonction des droits de patente à payer.

Tableau 10 : Droits de patente à payer et impôts sur les BIC

montant des droits de patente	bénéfices forfaitaires	impôts sur les BIC	
		particuliers	sociétés
inférieurs à 18 001	150 000	37 500	60 000
18 001 à 36 000	200 000	50 000	80 000
36 001 à 55 000	250 000	62 500	100 000
supérieurs à 55 001	300 000	75 000	120 000

L'impôt sur les BIC défavorise très nettement les utilisateurs de petits véhicules. Une société doit en effet payer 2500 FCFA par tonne de charge utile si elle possède un ensemble articulé de 24 tonnes de CU contre 6000 F CFA par tonne de CU pour un porteur de 10 tonnes.

** La contribution employeur*

Les entreprises doivent verser à l'Etat 12,5 % (pour le personnel expatrié) ou 17,5 % (pour le personnel local) de 80 % du salaire.

En fait, cet impôt ne touche que les grandes entreprises de transport, les petits transporteurs ne déclarent en effet pas leurs salariés.

** Droits d'importation et TVA*

Les droits d'importation ainsi que les taux de TVA sont, en Côte d'Ivoire, fonction du type et de la puissance des véhicules (cf. détail des droits à l'importation et des taux de TVA applicables aux véhicules complets en annexe 1). Ils ne sont pas neutres et favorisent la demande de certains véhicules.

Les véhicules les plus taxés (droit fiscal à l'importation + droits de douane + TVA) sont les camions à benne basculante et autres camions porteurs d'une puissance inférieure à 110 kw (moins de 9 tonnes de PTAC, taux global entre 69 % et 62,5 % du prix CAF). Les porteurs de plus de 110 kw non équipés d'une benne basculante ainsi que les tracteurs sont, eux, moins taxés (taux global respectivement de 44 % et 39 %). Les véhicules de 9 - 10 tonnes de PTAC sont à ce titre des véhicules charnière.

" Cette réglementation conduit actuellement à une sur-motorisation des véhicules pour passer le cap de 110 kw. Cela peut être gênant car il n'est pas toujours facile de trouver un moteur d'une puissance supérieure à 110 kw pour les véhicules charnière, les 9 - 10 tonnes de PTC " (un constructeur).

Les petits porteurs sont donc plus taxés que les moyens et gros porteurs ainsi que les tracteurs.

** Les pièces détachées et surtout les pneumatiques sont plus taxés que les véhicules (respectivement 75 % et 94 %).*

La forte taxation des pneumatiques "vise à faire payer les usagers de la route en fonction du kilométrage parcouru et donc en fonction de l'usure qu'ils provoquent". La taxe ivoirienne sur les pneumatiques peut en quelque sorte être comparée à la taxe à l'essieu française.

** Taxe spéciale sur les contrats d'assurance*

En matière d'assurance automobile, les taxes perçues représentent 10 % des primes.

3.3.2 - La fiscalité spécifique

** Taxe spécifique sur les transports privés de marchandises*

Les transporteurs privés, s'ils ne payent en général pas de patente (les services des impôts assujettissent certains transporteurs privés à la patente en considérant qu'ils font de fait du transport public), sont soumis à une taxe qui a pour but d'uniformiser les termes de la concurrence entre les transporteurs publics et les transporteurs privés.

Le calcul du montant de cette taxe se fait selon la même procédure que celui des droits de patente. Cependant, la contribution fixe est de 12 000 F CFA et le droit variable de 500 F CFA par tonne de charge utile imposable. Aucune contribution supplémentaire n'est prélevée.

** Taxe sur les produits pétroliers*

Les taxes sur les carburants et lubrifiants représentent une part importante de la fiscalité transport (42 % des prélèvements sur les utilisateurs de véhicules lourds le 31/8/82)

La part des prélèvements fiscaux et parafiscaux dans le prix à la pompe des différents carburants (cf. détail en annexe 2) était la suivante en 1982 :

- super : 53,7 %
- essence : 53,5 %
- gazole : 42,2 %.

Ces chiffres montrent que le gazole est moins taxé que l'essence (ordinaire ou super). La part des prélèvements fiscaux dans le prix à la pompe était en 1982 tout à fait similaire à ceux pratiqués en France à la même époque:

- super : 53,3 %
- essence : 53,0 %
- gazole : 42,6 %.

On remarque là aussi que les petits véhicules (moteur à essence) sont les plus taxés.

** Autres taxes spécifiques*

Il s'agit de la "vignette" et des différents droits de timbre perçus lors de l'attribution, du renouvellement des autorisations de transport ou de l'immatriculation des véhicules (cf. annexe 3). A noter que la vignette a été augmentée de 50 % en 1988.

3.4 - La réglementation technique

3.4.1 - Les visites SICTA

** Le principe des visites techniques obligatoires*

En Côte d'Ivoire, les véhicules sont soumis à un contrôle technique de leur état effectué par la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA) selon la périodicité suivante :

- voitures particulières : tous les ans
- véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC : tous les 6 mois
- taxis : tous les 3 mois.

Ce contrôle a pour but de vérifier si l'état des véhicules est conforme au code de la route et répond aux exigences de sécurité. Toutes les déficiences observables sans démonter les véhicules sont notées. Suivant leur importance, soit le certificat de visite est refusé, soit le véhicule fera l'objet d'une attention particulière à la prochaine visite qui sera effectuée dans six mois s'il s'agit d'un camion.

Ces visites ont été instaurées en 1965 et ont été appliquées à tous les véhicules sur l'ensemble du territoire en 1971. Elles sont effectuées par la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques et Industriels qui a repris les activités assurées à l'origine par le bureau belge Véritas.

Disposant de deux installations à Abidjan et de stations mobiles en dehors de la capitale, la Côte d'Ivoire possède, dans son principe, un bon outil de contrôle de l'état du parc.

** L'application de la réglementation*

En fait, il existe de nombreux moyens de détourner la réglementation. Les véhicules peuvent être rééquipés en louant des pièces le jour de la visite, les plaques d'immatriculation peuvent être interverties et de toute façon un arrangement à l'amiable est souvent possible.

Cela ne veut pas dire que ces visites soient totalement inefficaces ; selon la SICTA, le taux de refus à la première visite se situe entre 30 et 35 % (pour l'ensemble des véhicules). Sans pouvoir vérifier ces chiffres, ils ne semblent pas irréalistes car les organes mécaniques à vérifier sont très nombreux.

On peut considérer avec l'ensemble des personnes interrogées que ces visites sont une incitation à l'entretien du matériel et un frein à la dégradation du parc.

3.4.2 - Les charges à l'essieu

Les charges maximales autorisées pour les essieux simples et tandems sont respectivement fixées à 10 tonnes et 17 tonnes.

Le passage à 13 tonnes à l'essieu simple est en cours d'examen et dépend des résultats des pesées en cours de réalisation sur le territoire menées par la DCGTx.

Les premiers résultats montrent que près d'un tiers des véhicules contrôlés sont en surcharge. Le problème de la surcharge et notamment ses causes et conséquences sera développé par la suite. Des mesures seront bien évidemment à prendre compte tenu de l'ampleur du phénomène.

Les réglementations ivoiriennes d'organisation, tarifaires, fiscales et techniques ne comportent pas - même si elles sont moins complexes - d'originalité fondamentale par rapport à celles d'un pays développé comme la France. L'Etat ivoirien possède les principaux outils de contrôle et de régulation du système de transport public. Cependant, la description des textes réglementaires ne préjuge en rien du rôle effectif de l'Etat et du fonctionnement réel du système. C'est l'objet du chapitre suivant.

CHAPITRE III

**LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR DU
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES**

I - Les acteurs du camionnage (réf.4)

Après avoir décrit le cadre réglementaire du système de transport et avant de présenter les traits fondamentaux de son fonctionnement, il nous faut présenter les différents acteurs de ce système. Quatre types d'acteurs jouent un rôle prépondérant :

- les chargeurs,
- les transporteurs,
- les affréteurs

et un acteur quelque peu singulier qui joue non seulement le rôle d'une organisation professionnelle regroupant des transporteurs mais qui assure également une fonction d'affréteur : le **Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire**.

1.1 - Les chargeurs

Quatre catégories de chargeurs peuvent être distinguées :

- les planteurs, agriculteurs et coopératives agricoles (GVC)
- les commerçants, les grossistes et les transitaires. Ces derniers sont plus souvent considérés comme des affréteurs en transport international que comme des chargeurs. Néanmoins, du point de vue du transporteur routier, il paraît plus cohérent de les considérer comme des chargeurs.
- les industries privées ou para-publicques
- la Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix et des Productions Agricoles et la Caisse de Péréquation des Produits de Grande Consommation.

1.1.1 - Les commerçants, grossistes et transitaires

Les deux principaux transitaires (Etablissements MORY et la SOCOPAO) sont bien évidemment localisés à Abidjan. Les commerces de gros et de demi-gros sont à Abidjan, comme dans les villes de l'intérieur, assurés en partie par la communauté libanaise implantée en Côte d'Ivoire.

1.1.2 - Les industriels

La plus grande partie de l'industrie ivoirienne est liée à la filière agro-alimentaire. Essentiellement localisée à Abidjan, elle n'est pas absente à l'intérieur du pays (industrie textile à Bouaké, complexes sucriers dans le nord du pays, transformation des grumes dans le centre-ouest...).

1.1.3 - Les Caisses de Stabilisation et de Péréquation

Ce sont les deux principaux chargeurs en Côte d'Ivoire, elles contrôlent plus du tiers des tckm transportées.

La Caisse de Stabilisation est un organisme public placé sous la tutelle du Ministère de l'Agriculture et du Ministère de la Planification et des Finances. Créé à l'origine pour protéger les producteurs des variations des cours internationaux, cet organisme est en fait un instrument de prélèvement par l'Etat de ressources provenant de l'agriculture. Elle contrôle principalement la commercialisation et le transport du centre de collecte au port des produits agricoles d'exportation suivants : café, cacao et coton.

La Caisse de Péréquation relève du Ministère du Commerce, sa fonction principale est de garantir l'uniformité des prix à la consommation de certaines marchandises, en particulier ceux du riz, du sucre et des hydrocarbures. Les frais de transport ne sont pas répercutés sur les prix de vente mais "péréqués". Les consommateurs à Abidjan payent une partie des frais de transport des produits distribués à l'intérieur du pays.

1.2 - Les transporteurs

Une exploitation un peu ancienne du fichier des autorisations de transport réalisée par la Direction des Transports fournit des informations sur la structure du secteur des transports. En juin 1986, les 3 797 entreprises de transport public de marchandises se répartissaient, en fonction du nombre de véhicules possédés, de la manière suivante :

Tableau 11 : Répartition des entreprises de transport public en fonction du nombre de véhicules possédés

Nombre de véhicules par entreprise	Nombre d'entreprises	%	Nombre de véhicules	% du parc public
1	2 411	63,51	2 411	26,0
2	662	17,43	1 324	14,3
3	239	6,29	717	7,7
4	135	3,56	540	5,8
5 à 10	246	6,47	1 845	19,9
11 à 20	66	1,74	1 023	11,0
> 20	38	1,00	1 422	15,3
TOTAL	3 797	100	9 282	100

Source : DCTT

Cette exploitation du fichier des autorisations de transport n'intéresse que les entreprises possédant les autorisations de transport public ; pas le nombre réel d'entreprises de transport.

Possédant 54 % du parc, les transporteurs artisans, qui ont entre 1 et 4 véhicules, représentent 90 % des entreprises de transport. La flotte est donc en majorité détenue par des artisans-transporteurs mais les entreprises "modernes" de transport, qui exploitent 5 véhicules et plus, occupent une place importante. Il n'y a pas en Côte d'Ivoire d'entreprises publiques de transport routier de marchandises ; ce sont des "entreprises" privées qui assurent en totalité le transport routier public de marchandises dans le pays. En première analyse, on peut distinguer trois types de transporteurs (réf. 7) :

- les entreprises modernes de transport ou transporteurs structurés
- les commerçants-transporteurs
- les artisans-transporteurs.

Nous les examinerons dans cet ordre.

1.2.1 - Les entreprises "modernes" de transport

Il existe en Côte d'Ivoire de grandes entreprises de transport. En fait, il serait plus juste de parler de petites et moyennes entreprises car, de par leur taille (de 5 à 125 salariés) elles ne sont pas comparables aux grandes entreprises du secteur industriel (textile ou agro-alimentaire par exemple).

Tableau 12 : Taille des entreprises structurées de transport en fonction du nombre de salariés en 1984

Classes de salariés	Nombre d'entreprises	Nombre de salariés
5 à 9	3	20
10 à 19	8	121
20 à 49	8	247
50 à 100	6	449
plus de 100	2	250

Source : Banque de données financières

Nous reprendrons à notre compte le terme parfois employé de "transporteurs structurés" en faisant référence non pas à la traditionnelle opposition entre secteur formel et informel mais à l'organisation et à la gestion de ces entreprises. Elles diffèrent de celles du secteur artisanal, entre autres, sur deux points :

- les effectifs sont plus importants et la spécialisation des tâches plus poussée ;
- elles tiennent une comptabilité écrite.

Même si le nombre d'entreprises de transport est resté globalement stable, la baisse du nombre de leurs salariés entre 1980 et 1984 est particulièrement illustrative de la crise qu'elles traversent.

Ces entreprises sont dirigées par des Ivoiriens, des Français ou des Libanais. La présence étrangère dans ces entreprises est très marquée. L'encadrement est en partie expatrié (Français) : parmi les 10 entreprises de transport sur lesquelles la Banque de données financières fournit des renseignements sur la répartition du capital à la fin de l'exercice 1984, seules trois sont à 100 % ivoiriennes. La même année, 71 % des entreprises de transport de 20 salariés et plus avaient recours à un encadrement en partie expatrié.

Une grande partie des chauffeurs et des mécaniciens sont également étrangers. Parmi les 85 salariés ou apprentis (hors encadrement) d'une entreprise de transport interviewée, 52 étaient originaires des pays voisins (Mali, Burkina, Ghana...).

Elles sont gérées selon des règles "modernes", c'est-à-dire se rapprochant des règles de gestion des entreprises européennes. Elles ont leur siège à Abidjan, parfois des agences à l'intérieur du pays. Il résulte que l'essentiel de leurs activités de transport a lieu à partir et à destination d'Abidjan. Les entreprises modernes de transport se sont très souvent définies une spécialité par distance ou zone desservie et par produit. Elles

assurent le transport sur des liaisons internationales (Mali, Burkina, Niger, etc) et nationales (principales et secondaires) essentiellement, donc sur routes goudronnées.

1.2.2 - Les commerçants-transporteurs

Il existe deux types de commerçants-transporteurs si on se réfère à l'origine du transporteur :

- les commerçants - transporteurs Dioulas¹ : ils possèdent un à deux véhicules et font du transport public afin de mieux rentabiliser leur activité ;

- les commerçants - transporteurs Libanais : très bien implantés dans le secteur du commerce, ils sont amenés à effectuer du transport public en plus de leurs activités commerciales. Possédant un parc plus important que les petits commerçants - transporteurs Dioulas, ils combinent par exemple la gestion d'une station service, le commerce des pièces détachées, la vente de boisson en demi-gros avec le transport de café et de ciment pour compte d'autrui. Il faut noter qu'une entreprise dont l'activité principale n'est pas le transport peut tout à fait posséder des autorisations de transport public.

Souvent ces commerçants - transporteurs disposent de moyens financiers importants qui leur permettent de s'équiper en véhicules neufs sans crédit et d'emporter des marchés dans des périodes de surcapacité en cassant les prix de transport. Si les Dioulas ne disposent que rarement d'une comptabilité, en revanche les commerçants - transporteurs libanais disposent de sources comptables dont l'accès est malheureusement quasi-impossible.

1.2.3 - Les artisans - transporteurs

Les artisans - transporteurs sont en majorité des Dioulas. L'artisan (propriétaire) possède en général 1 ou 2 véhicule et emploie 2 personnes par véhicule (un chauffeur et un apprenti) dont l'un est souvent membre de sa famille. Ils redoutent beaucoup la concurrence des commerçants - transporteurs.

1.3 - Les affréteurs

L'affrètement peut être réalisé de deux manières différentes :

- sans passer par un intermédiaire : le contact se fait directement entre le chargeur et le transporteur, c'est le cas le plus souvent rencontré ;

- en passant par un intermédiaire : celui-ci peut être soit le Syndicat des Transporteurs, soit un affréteur indépendant appelé cockser, soit la Bourse de fret.

1.3.1 - Rôle joué par le syndicat des transporteurs

Le Syndicat National des Transporteurs de Marchandises et de Voyageurs de Côte d'Ivoire est un organisme qui regroupe les artisans-transporteurs. A une exception près, aucune grande entreprise de transport n'en fait ou n'en a fait partie. Créé en 1946, il a acquis un poids de plus en plus important au fur et à mesure du développement des transports routiers en Côte d'Ivoire.

¹ Le terme Dioula désigne à la fois une ethnie ivoirienne et l'ensemble des personnes qui, originaires du nord de la Côte d'Ivoire font du transport et/ou du commerce.

Le rôle qu'il s'est assigné est double :

- regrouper et assurer la défense des petits transporteurs,
- assurer le contact entre les petits transporteurs et les chargeurs en étant lui-même affréteur.

Le Syndicat des Transporteurs est composé de :

- 85 sections locales réparties dans toute la Côte d'Ivoire,
- d'un bureau national localisé à Abidjan et dont le président est élu par tous les membres du Syndicat.

Les 85 sections locales disposent d'une autonomie importante et les relations de chaque section avec le bureau national et les autres sections ne vont pas sans conflits.

D'après la DCGTx - et les entretiens effectués avec les petits transporteurs nous l'ont confirmé -, tous les artisans transporteurs ne sont pas membres du Syndicat.

La capacité de regroupement du Syndicat varie d'une section à l'autre. Celle de Korhogo, au nord du pays, est particulièrement puissante ; son Secrétaire Général a d'ailleurs été élu Président du Syndicat National au printemps 1986.

Jouant un rôle important d'affréteur, les actions d'aide et de promotion du syndicat envers les transporteurs restent très limitées. Certaines sections locales ont utilisé les cotisations des transporteurs pour constituer un fond de garantie en cas de difficultés financières de ses membres ou se sont portées cautionnaires pour l'achat de véhicules (cette pratique a d'ailleurs disparu). Néanmoins de tels services communs ne sont pas très développés et l'on ne peut considérer que les sections locales du Syndicat constituent de véritables coopératives.

Ce sont les sections locales qui jouent un rôle d'affréteur. Elles constituent, à l'intérieur du pays et non à Abidjan, autant de monopoles régionaux partiels. En effet, une grande partie des produits agricoles dont la commercialisation est contrôlée par les Caisses de Stabilisation et de Péréquation passe par l'intermédiaire du Syndicat. Ces produits sont en majorité destinés à l'exportation mais peuvent aussi approvisionner le marché intérieur (sucre et riz usiné par exemple). Son intervention dans le domaine des produits vivriers est plus limitée. Selon la DCGTx, les principaux produits transitant par le Syndicat sont, en fonction des régions, les suivants :

Daloa	: café, cacao, maïs, riz et bois usiné
Korhogo	: coton, sucre, riz, karité, sorgho
Abengourou	: café, cacao, maïs, ignames, bananes
Bouaké	: coton, maïs, sucre, café, riz
Man	: café, cacao, cola.

L'affrètement peut prendre deux formes différentes :

- un accord global entre un chargeur (les Caisses de Stabilisation et de Péréquation en particulier) et la section locale du Syndicat, laquelle s'occupera alors de répartir le fret entre les transporteurs ;

- l'inscription sur une liste d'attente tenue par le Syndicat dans le cas de transports occasionnels.

Dans les deux cas, la priorité sera donnée aux transporteurs locaux et ce n'est que lorsque la demande est excédentaire qu'une section locale pourra faire appel aux

transporteurs d'une autre section. La négociation se fera alors éventuellement de section locale à section locale.

En plus d'une cotisation annuelle en cas d'adhésion, le Syndicat prélève 1 000 et 2 000 F CFA par chargement pour respectivement un porteur et un ensemble articulé. En outre, lorsqu'il passe un contrat avec un chargeur, il prélève 5 % de son montant.

Le jugement que portent les transporteurs que nous avons interviewés sur le Syndicat est mitigé. Certains estiment qu'il se contente de prélever " *une dime* " sur les transporteurs sans réellement défendre leurs intérêts, d'autres pensent qu'il leur permet de trouver facilement du fret. Comme nous l'avons vu, tous les transporteurs n'appartiennent pas au Syndicat (les enquêtes effectuées par la DCGTx semblent montrer que certains transporteurs trouvent du fret en passant par le Syndicat sans en être adhérent) et les conflits ne sont pas absents dans la relation entre les transporteurs Dioulas et leur Syndicat.

1.3.2 - Les cocksters

Si à l'intérieur du pays l'affrètement se fait soit directement, soit par l'intermédiaire du Syndicat, à Abidjan il se fait selon une modalité différente : il passe en partie par un commissionnaire appelé cockser.

Un cockser est un affréteur indépendant qui établit le contact entre les artisans transporteurs et les chargeurs. Selon la DCGTx, les cocksters ne travaillent que très peu dans les villes de l'intérieur (cela nous a été confirmé par les transporteurs) mais il en existerait entre 300 et 350 à Abidjan.

Un cockser est en relation avec quelques chargeurs - qui lui accordent quelquefois des facilités pour son travail : téléphone, bureau ... - et avec un réseau de transporteurs. Il doit trouver parmi ces derniers celui qui pourra réaliser l'acheminement de telle marchandise à un moment et pour une destination donnés. S'il ne le trouve pas, il fera éventuellement appel à un autre cockser.

Juridiquement il n'est pas responsable du bon accomplissement du transport, il se contente d'établir le contact entre le chargeur et le transporteur. Pour lui l'important est d'avoir la confiance du chargeur et de pouvoir faire lui-même confiance au transporteur.

Les artisans-transporteurs le considèrent comme un intermédiaire obligé qui leur permet de trouver du fret à Abidjan. Il faut savoir qu'en règle générale c'est le chauffeur et non le petit transporteur qui est chargé de trouver le fret de retour. En l'absence d'une structure d'affrètement adéquate, le cockser évite au premier d'avoir à prospecter pour trouver du fret.

Selon un rapport de la DCTT " *la part prélevée (par les cocksters) est souvent considérable* " (exemple d'un prélèvement de 65 000 FCFA sur un transport d'un montant de 270 000 FCFA !). Néanmoins, la DCGTx estime d'après les enquêtes qu'elle a réalisées que la commission du cockser varie entre 5 000 et 20 000 F CFA, soit moins de 10 % du prix du transport ce qui semble tout à fait raisonnable. (notons qu'en France, la rémunération d'un commissionnaire peut légalement atteindre 15 % du prix du transport).

1.3.3 - La Bourse de Fret de Côte d'Ivoire

L'Etat a dans le passé tenté d'intervenir dans le système de transport avec le Centre National des Bureaux de Fret créé en 1969. De 1972 à 1976, six bureaux de fret ont été construits à Abidjan puis dans les villes de l'intérieur. Chargé d'organiser l'appairage, de produire des statistiques puis d'émettre et de gérer les lettres de voiture, cet organisme a été dissous en 1981.

Dans les villes de l'intérieur et même à Abidjan - où le Syndicat des Transporteurs ne pouvait être considéré comme une structure concurrente - la tentative de création de bureaux de fret a été un échec et ceci pour deux raisons :

- le temps d'attente était long pour les transporteurs ;
- les chargeurs étaient tenus de respecter les tarifs officiels et ne pouvaient choisir les transporteurs puisque les bureaux de fret fonctionnaient selon le principe de la liste d'arrivée.

En 1987 la création d'un nouveau bureau de fret est redevenu à l'ordre du jour. Cette fois l'Etat a cru bon de doter la BFCI (société anonyme) de prérogatives dans le cadre d'un contrat de concession.

Un système d'appairage est à l'étude ; pour cela des contacts ont d'ores et déjà été pris avec les chargeurs pour présenter l'intérêt de ce système : sécurité du fret - sécurité des véhicules. D'autres contacts ont été pris avec le Syndicat des Transporteurs afin qu'il incite ses adhérents à passer systématiquement par la BFCI. Un protocole d'accord devrait être signé prochainement.

Concrètement la BFCI envisage de reprendre le système de l'alignement mis en place dans les différentes sections locales du syndicat. Elle s'appuie dans la mise en oeuvre de ce système sur ses antennes qui actuellement sont au nombre de 4 : Abidjan, Daloa, San Pédro, Bouake et celles qui sont en projet : Abidjan Port , Abengourou, Yamoussoukro, Korhogo, Man, Gagnoa, Bondoukou, et Divo.

Bien entendu le recours au système d'appairage de la BFCI n'est pas gratuit. Il en coûtera 3 % du prix du transport pour les liaisons nationales et internationales et 1 000 F forfaitaire pour les liaisons entre régions, ce qui somme toute est sensiblement moins élevé que le prix payé aux cocksters.

Ce système d'appairage ne fonctionne pas encore mais d'ores et déjà l'objectif de la BFCI est clair : débarasser de la profession les " *pseudo transporteurs* " et les intermédiaires (cocksters), obstrueurs du marché du transport.

II - Le fonctionnement du système de transport public (réf. 4)

2.1 - De fortes contraintes spatiales et temporelles

Le secteur des transports est soumis en Côte d'Ivoire à des contraintes particulièrement importantes. Découlant d'une économie axée sur l'agriculture, ces contraintes sont à la fois spatiales (déséquilibre des flux de transport) et temporelles (fluctuations saisonnières de la demande). Elles déterminent en partie un mode de fonctionnement différencié du système de transport en fonction de la période de l'année et des lieux d'origine et de destination des marchandises.

2.1.1 - Les fluctuations saisonnières de la demande de transport

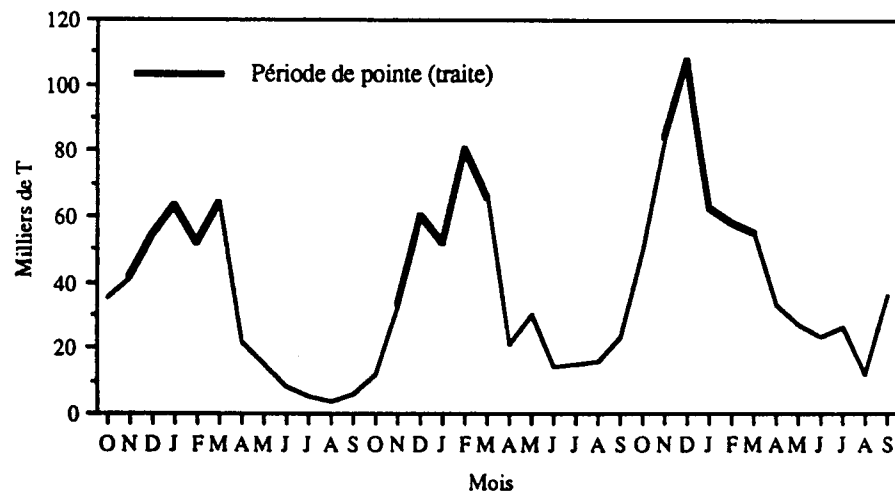
Les volumes des productions agricoles connaissent des variations assez importantes d'une année sur l'autre. Mais les variations de la production les plus importantes sont intra-annuelles, elles soumettent l'ensemble du système de transport à des fluctuations saisonnières.

Le creux de la production agricole se situe entre les mois de juin et de septembre. Les évacuations de café-cacao sont faites et, durant cette période qui est celle de la saison des pluies, l'état des pistes forestières rend très difficile l'acheminement des grumes jusqu'aux parcs à bois situés près du réseau national.

En fait, la saisonnalité des différentes productions - dont nous verrons a posteriori les conséquences sur l'activité des transporteurs - suit un calendrier plus complexe qui dépend non seulement des différents types de cultures mais aussi de leur localisation dans le pays. Ainsi les récoltes de coton se déroulent d'octobre à début mars dans le nord et de décembre à début mai dans le sud de la région productrice.

Le cacao, par exemple, est principalement commercialisé entre début octobre et fin janvier (80 % de la production). Les exportations de cacao en fèves et de produits dérivés fluctuent de la manière suivante :

Graphique 4 : Fluctuations des exportations de cacao et produits dérivés entre oct 82 et sept 85 (source CSSPPA)



Même si les fluctuations de la production agricole affectent l'ensemble de l'économie ivoirienne et donc la demande de transport de produits non agricoles, ces derniers sont nettement moins touchés.

2.1.2 - Le déséquilibre des flux de transport

Depuis 1975 (étude SETEC) on ne disposait pas de statistiques fiables concernant les flux de transport. Les travaux menés par la DCGTx en 1986 ont comblé cette lacune. A partir des enquêtes routières (réf. 8) on dispose d'une connaissance des flux de véhicules (notamment les camions et les ensembles articulés)(cartes 4 et 5) circulant sur le réseau primaire (9034 km de routes). Ces flux sont largement déterminés par l'organisation géographique des activités et de la population.

On ne connaît pas l'importance des trafics locaux - ceux qui correspondent au transport de produits vivriers sur de courtes distances ou à l'acheminement des produits d'exportation vers les centres de collecte ou de première transformation. Par contre, on peut affirmer qu'en dehors du trafic ayant pour origine ou destination un des deux ports ivoiriens, et tout particulièrement celui d'Abidjan, les échanges entre les différentes régions sont limités. Seuls les flux à destination de Bouaké sont de quelque ampleur ; ils sont constitués de coton-graine ou fibre par exemple.

Dans le sens **intérieur** → **Abidjan**, les flux sont dans leur quasi totalité constitués de produits agricoles d'exportation ou vivriers. Nous avons vu que la majeure partie de la production agricole d'exportation était assurée par la moitié sud du pays, il est donc tout à fait logique de constater que les flux de transport y sont beaucoup plus importants que dans la partie nord et ceci d'autant plus que la région sud est aussi la plus peuplée.

Dans le sens **Abidjan** → **intérieur**, mis à part un trafic important d'hydrocarbures et de pondéreux (ciment, engrais...), les marchandises transportées sont hétérogènes (biens de consommation).

Dans la partie **sud du pays**, le **solde flux émis - flux reçus est largement excédentaire**. Seule la région de Bouaké est déficitaire. En effet, la savane fait dans cette région une incursion en forme de V dans la zone forestière appelée "V Baoulé" par les géographes, les cultures d'exportation y sont peu développées. La **région nord est globalement déficitaire** et la décision prise par le gouvernement en 1975 d'y créer une industrie sucrière n'a sans doute pas modifié radicalement la situation. Seul le nord-est présentait en 1975 un solde positif, peut-être parce qu'il s'agit de la principale région productrice d'igname.

En matière de transport international - principalement vers le Mali et le Burkina - les flux d'importation via Abidjan sont très largement supérieurs aux flux d'exportation des pays enclavés.

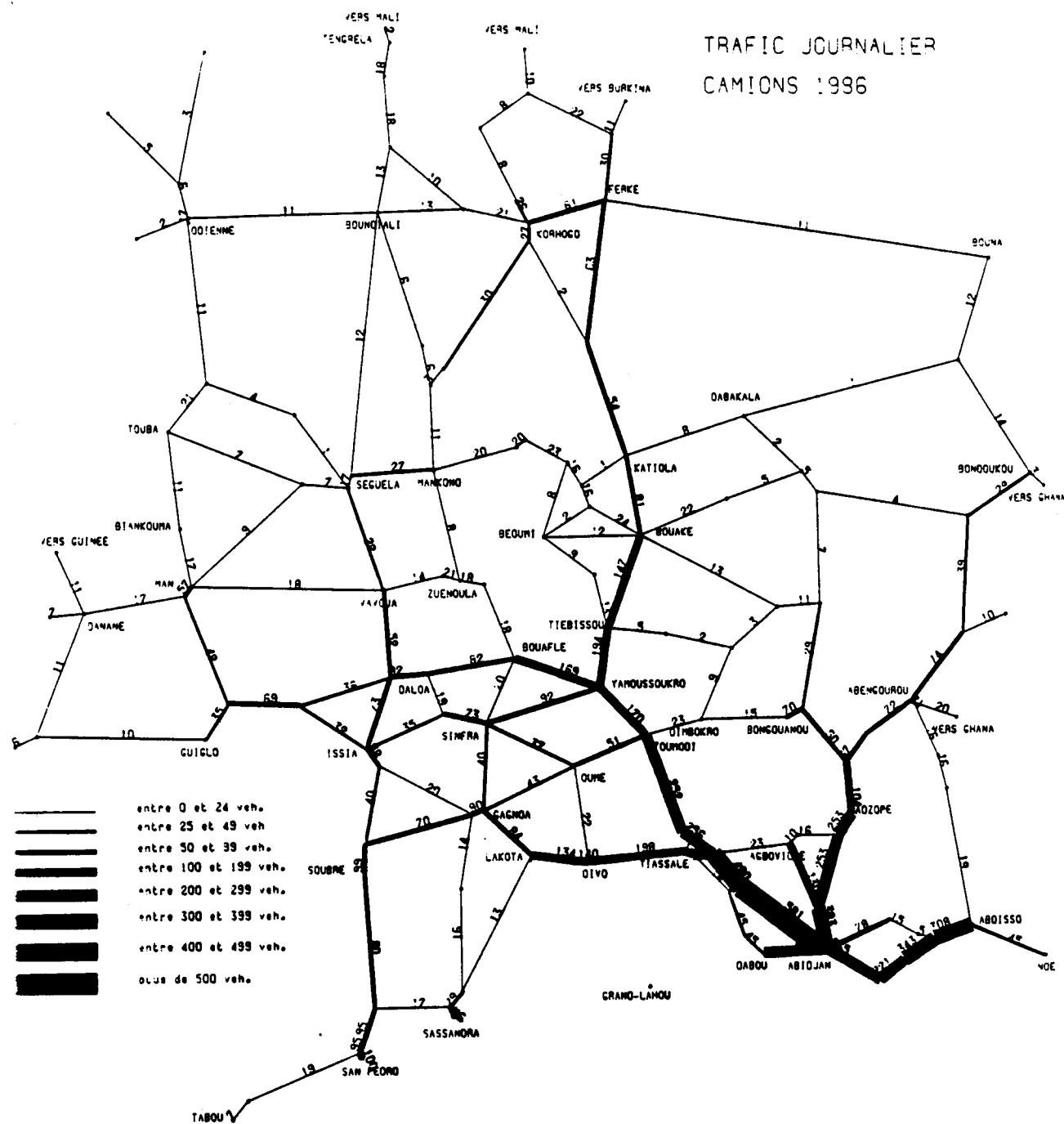
Mesurés en nombre de tonnes, les flux nord → sud (3271 milliers de tonnes) restent encore en 1986 plus importants que les flux sud → nord (2824 milliers de tonnes) ; en nombre de tonnes - kilomètres l'écart doit être toutefois moins sensible.

Cependant, il n'est pas pertinent d'analyser la dissymétrie des flux en terme de moyenne annuelle en faisant abstraction des variations saisonnières de la demande de transport. **Dans toutes les régions de l'intérieur - à part peut-être la région de Bouaké - les flux descendants sont à une certaine période de l'année (lorsque les récoltes agricoles battent leur plein) très nettement supérieurs aux flux dans le sens de la montée.** Durant la période creuse (la saison des pluies), la situation tend à s'inverser au profit des flux en provenance d'Abidjan ; ces derniers sont en effet beaucoup moins touchés par les fluctuations saisonnières.

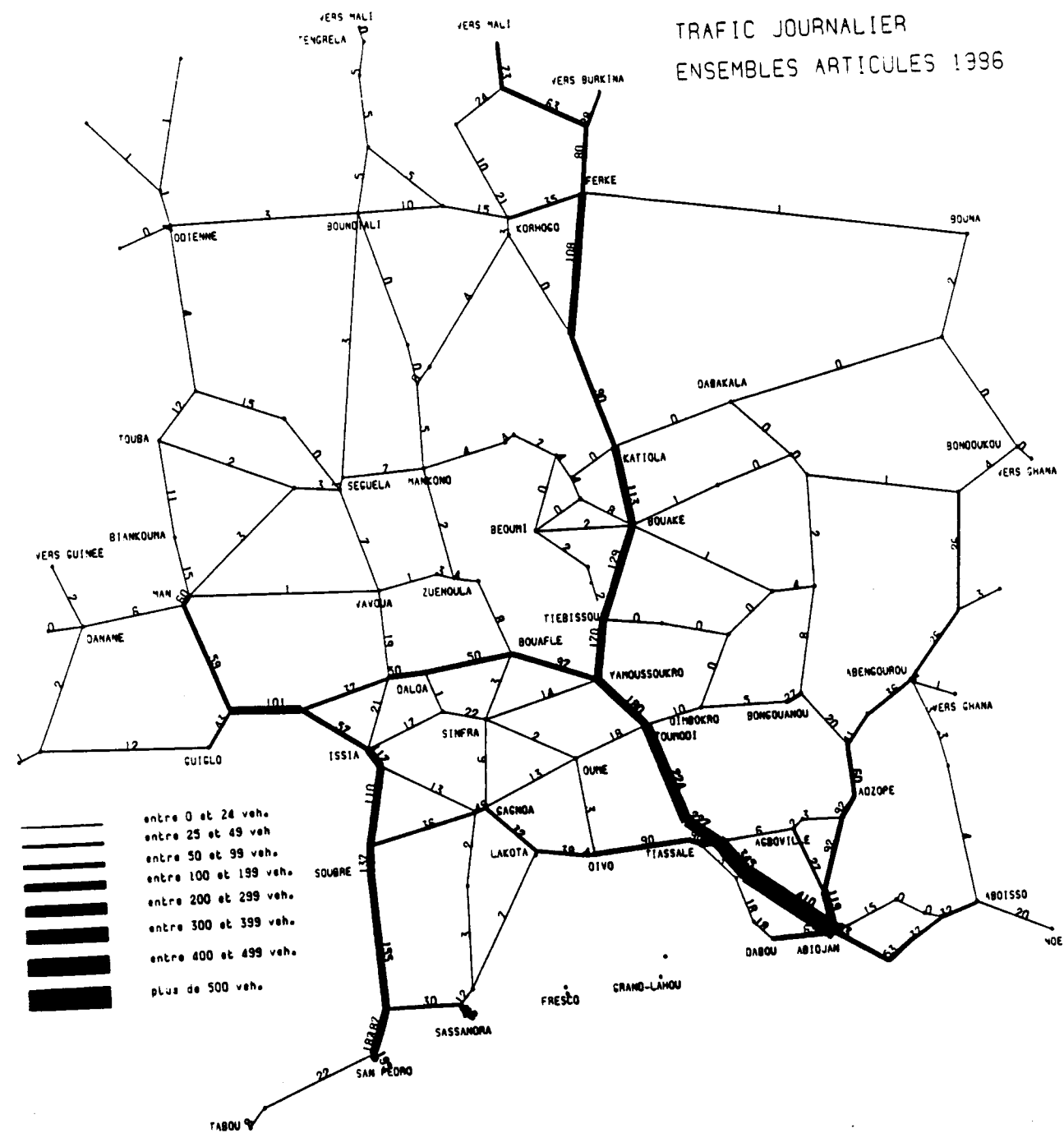
2.2 - L'organisation de l'affrètement

Le rôle de l'affrètement peut être considéré comme central dans le fonctionnement du système de transport. Les mécanismes de confrontation de l'offre à la demande déterminent en partie leur adéquation quantitative et jouent un rôle prépondérant dans la formation des prix de transport. Nous allons voir que cette organisation ne se fait pas indépendamment des contraintes spatiales et temporelles.

Carte n° 4 (Source DCGTx)



Carte n° 5 (Source DCGTx)



L'affrètement est réalisé par deux intermédiaires différents : le Syndicat des Transporteurs et les cockers¹. Mais le contact peut aussi se faire directement, sans passer par un intermédiaire.

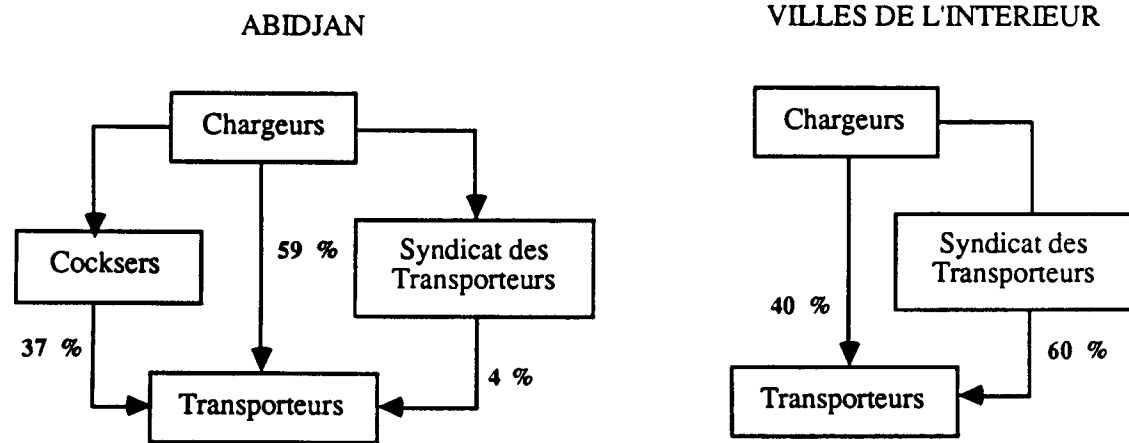
Les sociétés structurées de transport ne font en règle générale pas appel à des intermédiaires. Elles ont des clients privilégiés avec lesquels elles signent parfois des contrats de transport.

Les petits transporteurs peuvent aussi être en contact direct avec les chargeurs (industriels et commerçants à Abidjan, commerçants, planteurs ou coopératives dans les villes de l'intérieur). Lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel, soit le transporteur démarche auprès des chargeurs, soit le chargeur se rend lui-même à une gare routière (lieu de rassemblement des poids lourds) pour contacter un transporteur. Ce dernier cas de figure semble le plus fréquent.

Les chargeurs peuvent aussi avoir des transporteurs attirés ; il s'instaure alors une relation de confiance. " Les sociétés de négoce achètent parfois des véhicules pour les transporteurs. La société de négoce règle directement les traites " nous a déclaré un organisme de crédit automobile (la SAFCA). Il semble cependant que ce cas de figure soit rarissime.

L'organisation de l'affrètement est très différente entre Abidjan et les villes de l'intérieur. En effet, alors qu'à Abidjan les cockers jouent un rôle déterminant et que le Syndicat des Transporteurs ne réalise qu'une part minime de l'affrètement, la situation est inverse dans les villes de l'intérieur : le Syndicat tient une place importante et les cockers sont quasiment absents.

Selon une enquête menée par la DCGTx (réf. 9), les artisans-transporteurs trouvent habituellement leur fret - à Abidjan et dans les villes de l'intérieur - de la manière suivante :



En moyenne, plus de 60 % des transporteurs de l'intérieur trouvent habituellement leur fret aller en passant par le Syndicat, ce chiffre varie cependant quelque peu en fonction de la section locale d'origine.

¹ la BFCI ne jouant pas encore un rôle significatif

Tableau 13 : Pourcentage de transporteurs passant habituellement par la section locale du Syndicat de leur région d'origine pour trouver du fret

Région d'origine du transporteur	%
Daloa	71
Abengourou	67
Korhogo	64
Man	63
Bouaké	48
Abidjan	25

Source : DCGTx

Etant donné la faiblesse de l'échantillon de l'enquête, il ne faut considérer ces chiffres que comme des indicateurs imparfaits. Néanmoins il apparaît nettement :

- que le fret transporté dans le sens Abidjan → intérieur ne passe que très peu par l'intermédiaire du Syndicat. Si 25 % des transporteurs d'Abidjan trouvent principalement leur fret en passant par le Syndicat, rappelons que 4 % des transporteurs ivoiriens trouvent habituellement du fret dans cette ville en passant par son intermédiaire.

- que le fret transporté dans le sens intérieur → Abidjan passe en grande partie par le Syndicat.

Ainsi, l'organisation de l'affrètement dépend à l'heure actuelle de la nature de la marchandise transportée et de son lieu de chargement. Il existe deux marchés du transport, l'un très libéral, l'autre très marqué par les pratiques monopolistiques.

Dans le sens Abidjan → intérieur et pour tous les types de marchandises, l'offre de transport est soumise aux règles de la libre concurrence, non seulement entre transporteurs mais aussi entre commerçants-transporteurs et transporteurs ; nul groupe de transporteurs n'est à même d'établir un monopole.

Dans le sens intérieur → Abidjan ou intérieur → intérieur, la situation dépend en partie du type de marchandises transportées. Lorsqu'un chargeur confie son fret au Syndicat des Transporteurs (principalement les Caisses de Stabilisation et de Péréquation), ce dernier privilégie évidemment les transporteurs de la région et il existe une situation de monopole qui est tout autant le fait du chargeur que celui du Syndicat. Le monopole n'est pas total puisque, dans le cas du café-cacao par exemple, le transport est en partie effectué par les acheteurs de ces produits (qui assurent alors le transport du lieu de production au port) voire par des entreprises de transport structurées. Pour les marchandises qui ne transitent pas par le Syndicat, on se retrouve dans une situation de contact direct entre le chargeur et le transporteur - ou commerçant-transporteur - et donc de libre concurrence.

2.3 - Confrontation entre l'offre et la demande de transport

Comme nous l'avons vu dans le chapitre II, l'Etat possède les outils règlementaires pour contrôler :

- la capacité de transport
- les prix de transport.

Quelles sont les conséquences de l'organisation du secteur, des contraintes économiques et géographiques sur ces deux variables ? L'intervention de l'Etat en la matière est-elle réellement efficace ? C'est à ces deux questions que nous allons tenter d'apporter des éléments de réponse.

2.3.1 - Capacité de transport, fluctuations de la demande et monopoles locaux

Le 30 octobre 1974, un arrêté du Ministère des Travaux Publics et des Transports a suspendu l'attribution des autorisations de transport public de marchandises. Pourtant, les chiffres suivants montrent que le nombre d'autorisations de transport public de marchandises a presque doublé entre 1975 et 1980.

Tableau 14 : Evolution du nombre d'autorisations de transport

	Décembre 1975	Décembre 1980	Juin 1985	Juin 1986
Transport public de marchandises	5 317	10 003	8 517	9 282
Transport privé de marchandises	2 218	7 682	6 319	7 944

Source : Direction des Transports

Au delà des textes règlementaires, ces chiffres montrent que l'Etat n'a pas cherché à limiter la capacité de transport public. Laisseée au libre jeu du marché, la capacité est-elle excédentaire ?

Si l'on s'en remet à l'avis des différentes personnes interviewées, les réponses sont loin d'être unanimes :

" Les ports sont pleins et l'on manque de véhicules pour effectuer le transport sur le Mali, le Niger et le Burkina " (un concessionnaire, juin 1985).

" L'offre de transport est très largement excédentaire, le parc de véhicules utilitaires est pléthorique. Il existe une concurrence déloyale entre les transporteurs et les prix ne sont pas respectés " (un transporteur structuré, juin 1985).

Le contraste entre ces deux points de vue n'est pas seulement le reflet de divergences

d'intérêts. En effet, l'offre de transport peut être déficitaire dans telle région à telle période de l'année et excédentaire dans une autre région ou durant l'hivernage. L'adéquation quantitative de l'offre de transport à la demande ne doit pas être appréciée par rapport à un quelconque niveau moyen de cette dernière mais en fonction d'une période de pointe qui dure quelques mois dans l'année.

Ainsi, lorsque la traite café-cacao bat son plein, l'offre de transport peut être déficitaire :

- pour l'acheminement de productions concurrentes dans une même région. Ainsi, dans la région de Bouaké, avant que la traite du café soit achevée et après que la récolte du coton ait débuté, l'offre de transport est momentanément déficitaire.

" La CIDT (Compagnie Ivoirienne des Textiles) a parfois des difficultés, au début de la récolte, à obtenir des camions du Syndicat. A ce moment-là, le transport du café est en cours, et certains transporteurs préfèrent continuer d'acheminer du café aussi longtemps que possible avant de commencer à transporter le coton-graine ".

- pour l'acheminement des produits dans le sens intérieur → Abidjan. Pendant la période creuse, les transporteurs cherchent du fret de retour à Abidjan mais durant la période pleine, ils "font la traite" et effectuent un nombre de tours maximum sans chercher du fret de retour. On passe donc à une situation de déficit potentiel à Abidjan ; c'est le cas par exemple pour le transport d'engrais vers les plantations.

" Il y a parfois des problèmes dus (...) à la période de la traite café-cacao qui entraîne un manque quasi permanent de transporteurs, ce qui aboutit à des retards de livraisons ".

Durant la période creuse, l'offre de transport est excédentaire sur tout le territoire ivoirien :

- à l'intérieur du pays car la demande diminue,
- à Abidjan, en partie parce que la demande est plus faible mais surtout parce que l'offre augmente ; les transporteurs de l'intérieur cherchent du fret de retour.

Ainsi, la saisonnalité de la demande de transport influe directement sur l'adéquation de l'offre à la demande en inversant les termes en fonction du lieu et de la période de l'année et si l'on ne peut absolument pas considérer avec la Banque Mondiale " qu'il ne fait aucun doute que la capacité est excédentaire " (réf. 10) on ne peut que souscrire à l'avis de ses experts lorsqu'ils affirment : " nous doutons qu'il soit possible à une administration publique de déterminer la capacité qui convient ou la composition de la capacité nécessaire pour répondre aux besoins du pays ".

Les problèmes d'adéquation entre l'offre et la demande de transport sont en partie la conséquence de contraintes géographiques et économiques. Néanmoins, on peut se demander si les pratiques monopolistiques des sections locales du Syndicat permettent une régulation ou au contraire amplifient les phénomènes engendrés par les fluctuations de la demande de transport. Doit-on considérer avec la DCGTx que " les difficultés rencontrées, réelles, beaucoup plus que de la difficulté d'appairage, proviennent pour la plupart des caractéristiques intrinsèques de la demande de transport " (réf. 9) ou avec la Banque Mondiale que " les problèmes découlent en grande partie du rôle joué par le Syndicat et du fait que les pouvoirs publics acceptent cet état de chose " ?

En fait, deux cas doivent être distingués en fonction de la période de l'année. Pour poser le problème, nous en simplifierons quelque peu les termes en faisant l'hypothèse que non seulement l'accès au fret est complètement libre à Abidjan mais aussi que les sections locales du Syndicat ont le monopole total de l'affrètement dans les villes de l'intérieur.

En période creuse, lorsque la demande de transport est plus importante à Abidjan que dans les villes de l'intérieur, les pratiques monopolistiques du Syndicat ne sont qu'une manière de faire supporter les retours à vide aux transporteurs d'Abidjan (voir schéma page suivante).

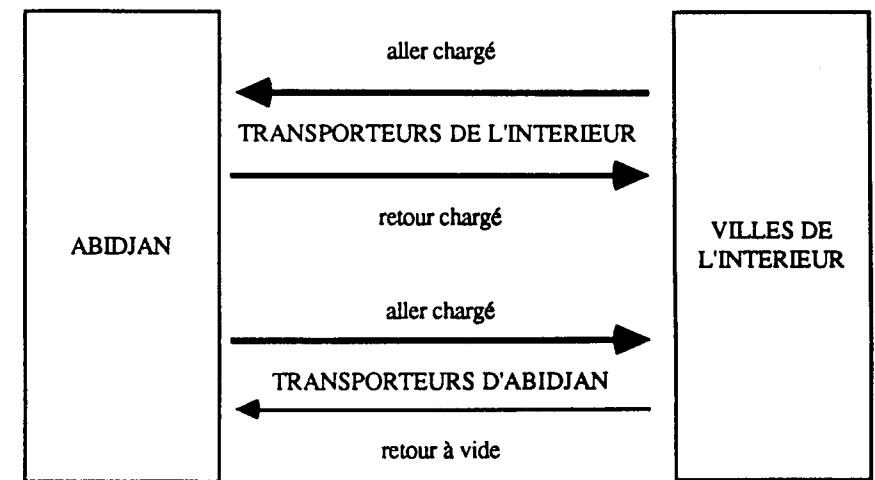
En période pleine, en faisant, répétons-le, l'hypothèse que le Syndicat est en situation de monopole régional parfait, l'organisation du système de transport amplifie effectivement les phénomènes saisonniers (voir schéma page suivante).

Si les retours à vide des transporteurs de l'intérieur peuvent être considérés comme la conséquence de la dissymétrie des flux de transport, ceux des transporteurs d'Abidjan sont la conséquence des pratiques protectionnistes du Syndicat. Si celles-ci n'existaient pas, les transporteurs d'Abidjan seraient alors paradoxalement dans une situation de meilleure rentabilité.

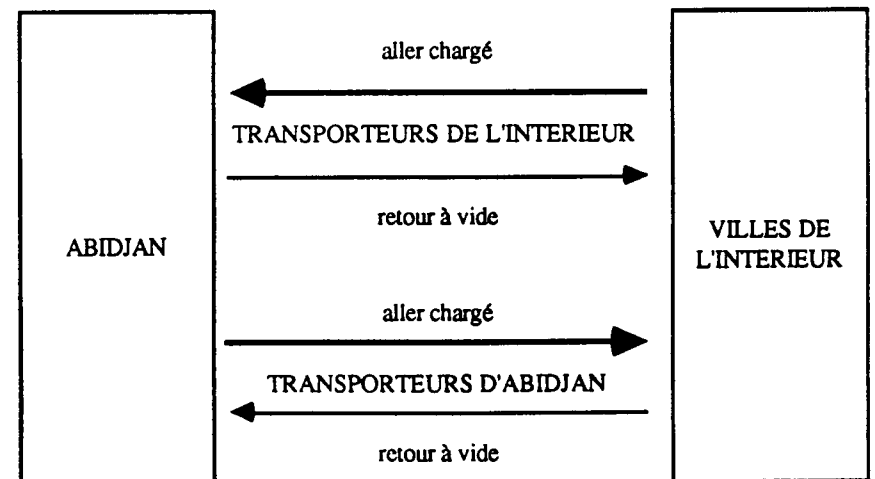
Ainsi, on ne peut être que partiellement d'accord avec la DCGTx lorsqu'elle affirme que " *sur un plan uniquement économique, les pratiques protectionnistes ne sont coûteuses que si elles sont appliquées par les intervenants des deux pôles extrêmes des flux. Elles génèrent alors des retours simultanés et en sens contraire* " (réf. 9). Ceci n'est en effet vrai que lorsque les flux de transport sont excédentaires dans le sens Abidjan → intérieur. Dans le cas contraire, l'organisation du système de transport vient renforcer les problèmes d'adéquation de l'offre à la demande générés par les contraintes qu'impose le système économique au système de transport.

L'hypothèse que nous avons retenue est certes simplificatrice : même s'il est difficile pour les transporteurs d'Abidjan de trouver du fret dans l'intérieur du pays, les sections locales du Syndicat ne contrôlent pas la totalité du fret de leur région d'origine. Néanmoins, on peut affirmer que **l'organisation de l'affrètement renforce les déséquilibres entre l'offre et la demande de transport dont les contraintes économiques sont les causes principales.**

Situation en période creuse



Situation en période de pointe avec monopole dans les villes de l'intérieur



2.3.2 - La formation des prix de transport : premiers éléments

La tarification routière obligatoire est une réglementation qui peut être très facilement contournée par des pratiques de fraude. Les lettres de voiture permettent de contrôler son respect mais un chargeur peut tout à fait rémunérer un transporteur à un prix différent de celui indiqué sur le document officiel. Seul un examen de la comptabilité des transporteurs permet un contrôle du respect effectif de la TRO. En l'absence d'une

comptabilité chez les petits transporteurs, la TRO, en principe impérative, devient de fait indicative.

Cela ne veut pourtant pas dire que les tarifs officiels ne soient pas respectés. S'il existe deux marchés¹ du transport en Côte d'Ivoire, l'un très libéral l'autre très marqué par l'intervention de l'Etat, ce n'est pas le champ d'application de la TRO (qui ne s'applique pas à toutes les marchandises) qui en détermine les frontières mais le degré de contrôle des Caisses de Stabilisation et de Péréquation sur la commercialisation des produits transportés.

Le tableau 15 suivant montre, pour quelques produits, les cas de figures possibles :

Tableau 15 : Types de marché rencontrés en Côte d'Ivoire

	transport soumis à TRO	transport non soumis à TRO
Prix de transport contrôlé par l'Etat	café, cacao hydrocarbures	coton
Prix de transport non contrôlé par l'Etat	ciment engrais grumes	ignames bananes

** Les prix de transport contrôlés par l'Etat*

Les prix de transport de certaines marchandises ne sont pas soumis au jeu de l'offre et de la demande. Le transport du riz usiné, du sucre, des hydrocarbures, du coton, du café et du cacao est payé à un prix fixé par les Caisses de Stabilisation et de Péréquation, prix qui tient compte, le cas échéant, de la TRO en vigueur.

L'Etat respecte les tarifs qu'il publie, les prix réels sont ceux fixés par la tarification (TRO ou tarification professionnelle dans le cas du coton). Les prix se situent plutôt dans le bas de la fourchette autorisée par la TRO, les 15 % d'abattement prévus par la réglementation en cas de signature d'un contrat de transport sont appliqués par la Caisse de Péréquation aux tarifs de transport du sucre et du riz qui sont des produits de première nécessité. Seul le transport du café-cacao vers le port de San Pédro est payé 25 % au dessus du tarif officiel. Mis à part un trafic important d'hydrocarbures, ce sont surtout les trafics dans le sens intérieur → Abidjan qui passent par ce marché réglementé qui est aussi celui sur lequel le Syndicat a la maîtrise du fret.

Même si les tarifs n'ont pas augmenté depuis 1982, les petits transporteurs interviewés considèrent que c'est sur ce marché non soumis à la loi de l'offre et de la demande que l'on trouve les prix de transport les plus rémunérateurs.

¹ Cette segmentation est très grossière. On verra dans le chapitre suivant consacré à l'analyse des prix du transport que l'on peut différencier au moins quatre marchés.

** Les prix de transport non contrôlés par l'Etat*

Les prix de transport de la grande majorité des marchandises transportées dans le sens Abidjan → intérieur sont déterminés par le jeu de l'offre et de la demande. Ce marché que l'on peut qualifier de libre n'est pas contrôlé par l'Etat, il ne passe pas non plus par l'intermédiaire du Syndicat. Le prix de transport est déterminé par une négociation entre le chargeur et le transporteur avec, le cas échéant, la médiation d'un cockser :

" Les chargeurs fixent le prix d'appel du transport. Le cockser démarche auprès des transporteurs en attente de fret auxquels il soumet les différentes propositions... Dans le cas où aucun des cockers utilisés ne trouve de transporteur intéressé, le chargeur, ainsi informé de l'état du marché, est amené à relever le prix d'appel du transport " (DCGTx).

Dans le sens intérieur → Abidjan, une partie des prix de transport est négociée sur le marché libre. Il s'agit en particulier du transport des produits vivriers qui n'est d'ailleurs, rappelons-le, pas soumis à TRO.

Les enquêtes sur les prix du transport en Côte d'Ivoire ont permis le recensement de 541 expéditions non urbaines, réparties de manière équilibrée lors des deux vagues d'enquête : 268 en saison sèche pendant les mois de mars-avril et 273 en saison des pluies au mois de juillet. Les données sur les expéditions ont été recueillies auprès de 177 chargeurs, qui ont renseigné 49 % des expéditions, et 206 transporteurs.

Le Tableau 16 montre la répartition des expéditions par type de produit. L'unité de mesure des quantités transportées prédominante est la tonne, sauf pour 79 % des expéditions de bois et pour la presque totalité des expéditions d'hydrocarbures (95 %), dont l'unité est le mètre cube. Au total donc, 23 % de l'échantillon correspond à des expéditions en volume.

Tableau 16 : Répartition de l'échantillon d'enquête, selon le produit

Produit	Nombre	%
Banane	91	18
Bois	81	15
Ciment	62	11
Coton	70	13
Engrais	34	6
Hydrocarbures	61	11
Igname	72	13
Maïs	4	1
Riz	66	12
Ensemble	541	100

I - Hiérarchisation et segmentation du système de transport

Avant de présenter les différents niveaux des prix et leurs facteurs explicatifs, nous devons établir la scène dans laquelle la pièce a lieu. Pour cela nous procéderons en deux étapes.

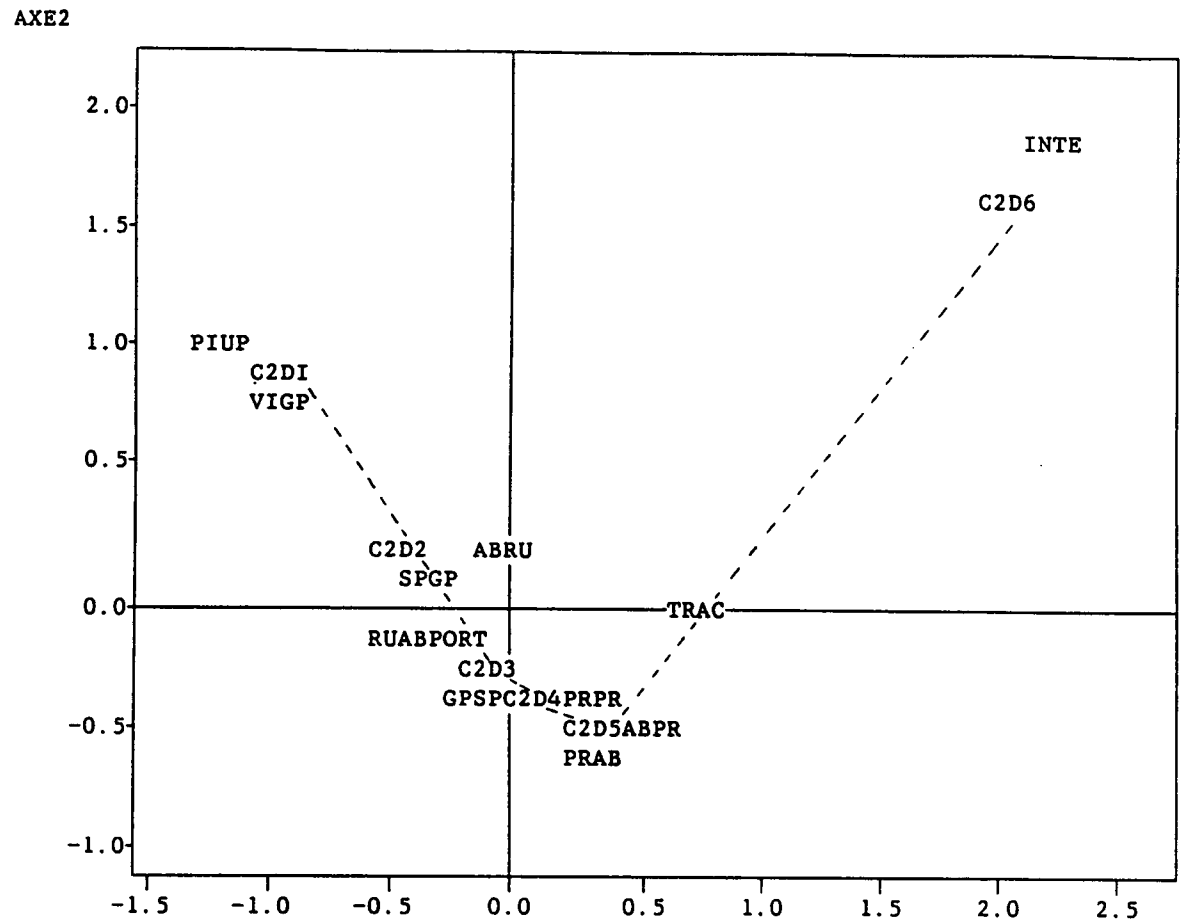
L'hypothèse de travail de cette recherche résidait dans l'existence d'une hiérarchie du système de transport s'accompagnant d'une hiérarchie des prix et des coûts de transport. En conséquence, notre première tâche sera de valider cette hypothèse de hiérarchisation.

Le travail de terrain effectué en Côte d'Ivoire a mis en évidence que le marché du transport routier de marchandises, comme dans d'autres pays, n'est pas homogène et indivisible. Notre seconde tâche sera donc d'identifier les différents types de marché.

1.1 - La hiérarchisation

Pour valider l'hypothèse de hiérarchisation des systèmes de transport, nous avons utilisé comme méthode statistique l'analyse factorielle des correspondances multiples (AFC multiples). Nous rappelons que c'est dans la présentation de la méthodologie de cette recherche (voir rapport de synthèse) que la technique des AFC multiples a été exposée et nous nous limiterons ici aux seuls résultats obtenus dans le cas de la Côte d'Ivoire.

Graphique 5 : Hiérarchisation du système de transport



NTLI TYPE DE LIAISON DE L'EXPEDITION
 ABPR ABIDJAN - PREFECTURE
 PRAB PREFECTURE - ABIDJAN
 ABRU ABIDJAN - RURAL (SOUS-PREFECTURES ET VILLAGES)
 RUAB RURAL (SOUS-PREFECTURES ET VILLAGES) - ABIDJAN
 PRPR PREFECTURE - PREFECTURE
 GPSP GRANDE PREFECTURE - SOUS-PREFECTURE
 SPGP SOUS-PREFECTURE - GRANDE PREFECTURE
 VIGP VILLAGE - GRANDE PREFECTURE
 INTE INTERNATIONAL : ABIDJAN OU GDE PREF. - ETRANGER

T2VE TYPE DE VEHICULE
 PIUP PICK UP
 PORT PORTEUR
 TRAC TRACTEUR

C2DI DISTANCE TOTALE PARCOURUE
 C2D1 C2DI de 0.00 inclus à 50.01 exclus
 C2D2 C2DI de 50.01 inclus à 100.01 exclus
 C2D3 C2DI de 100.01 inclus à 150.01 exclus
 C2D4 C2DI de 150.01 inclus à 250.01 exclus
 C2D5 C2DI de 250.01 inclus à 650.01 exclus
 C2D6 C2DI de 650.01 inclus à 1400.01 inclus

Le graphique 5 montre le premier plan factoriel obtenu grâce aux trois critères actifs retenus :

- le type de liaison, indicateur des lieux d'origine et d'arrivée de l'expédition selon leur position dans la hiérarchie urbaine. Celle-ci est déterminée notamment selon un critère administratif : Abidjan, grandes préfectures ou villes importantes, autres préfectures, sous-préfectures, villages. Les différents couples origine-destination de l'échantillon donnent lieu à 9 modalités dont une regroupant les liaisons avec le Mali et le Burkina Faso.

- la distance entre l'origine et la destination de l'expédition, avec 5 modalités ;

- le type de véhicule utilisé, avec 3 modalités.

Trois groupes distincts d'expédition sont mis en évidence.

Dans le quadrant supérieur gauche, on trouve les expéditions allant du bas vers le haut de la hiérarchie urbaine (village vers grande préfecture ou ville importante) sur de courtes distances (jusqu'à 50 km) et avec des utilitaires légers, type pick-up ou camionnette.

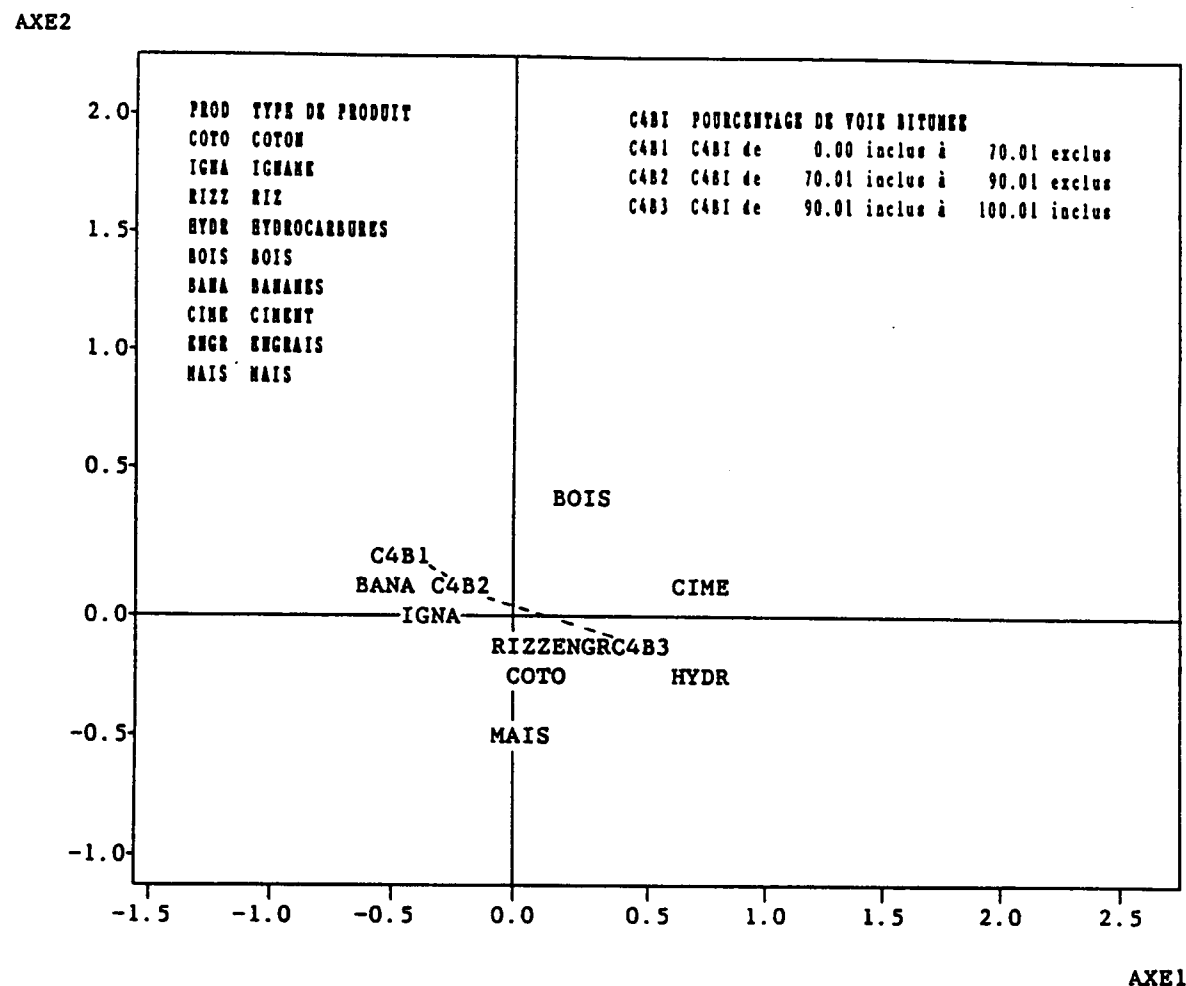
Dans le quadrant supérieur droit, et en opposition avec le transport de proximité, se place le groupe des expéditions internationales, sur des distances supérieures à 650 km et avec des ensembles articulés.

Entre les deux, et plutôt vers le côté négatif du deuxième axe, se positionnent les expéditions intermédiaires entre le local et l'international, selon notamment un critère de distance (entre 50 et 650 km). L'utilisation des porteurs est très liée à ce groupe mais les ensembles articulés y trouvent aussi leur place. Ceci explique d'ailleurs la position de la modalité "tracteur", entre l'international et le national. On remarquera que la distance entre ce groupe et les expéditions internationales est beaucoup plus importante qu'avec les expéditions de très courte distance. En conséquence, on pourrait éventuellement ne considérer, après le regroupement des expéditions locales et des expéditions "intermédiaires", qu'une opposition expéditions nationales - expéditions internationales mais dans notre analyse, nous en resterons aux trois groupes.

L'analyse des éléments illustratifs renforce la caractérisation de nos groupes : plus les produits sont élaborés, plus ils sont transportés sur de longues distances et sur des liaisons du haut de la hiérarchie, international inclus (graphique 6). Ainsi, les produits vivriers de l'échantillon, igname et banane, sont principalement transportés des zones rurales ou semi-rurales vers les grandes préfectures et les villes importantes, en petites et moyennes quantités. Ciment et hydrocarbures sont surtout distribués à partir d'Abidjan et des grandes villes vers le reste du pays, en quantités dépassant les 25 tonnes ou les 15 m³.

La position du bois, à l'intérieur de la parabole des variables actives, s'explique par la coexistence dans cette classe de bois de chauffe, proche du transport local, et du bois débité, dont une part importante est destinée à l'exportation vers le Mali.

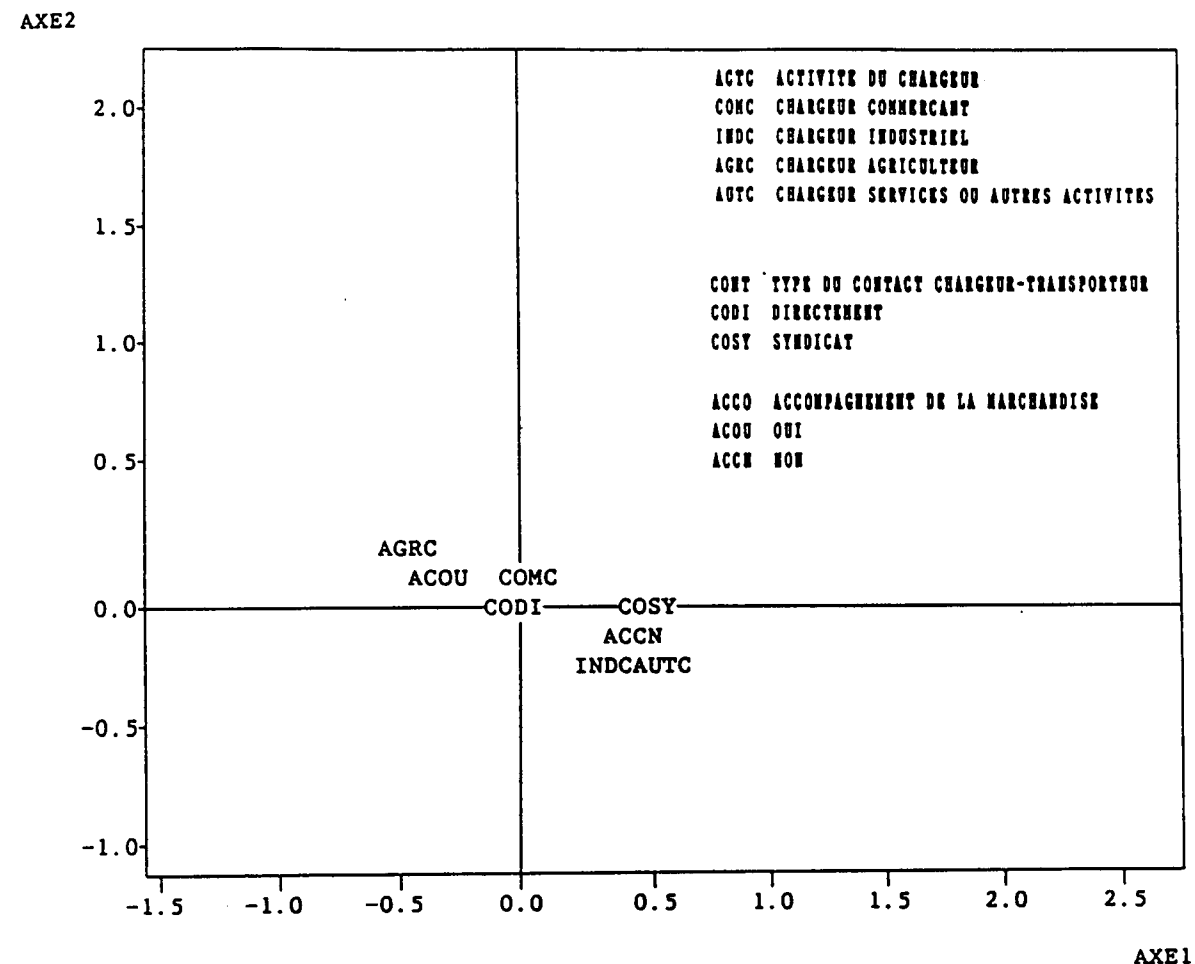
Graphique 6 : Produits, qualité de la route et hiérarchisation du système de transport



La qualité des infrastructures routières utilisées, mesurée à travers le pourcentage de voie bitumée, varie également d'un groupe à l'autre. Les parcours les moins bitumés correspondent essentiellement aux liaisons de courte distance en milieu rural ou semi-rural, tandis que les expéditions nationales et internationales à longue distance s'effectuent sur des routes bitumées dans leur presque totalité (plus de 90 %). Si le seuil de 90 % semble élevé, cela s'explique facilement par l'effort entrepris par les autorités ivoiriennes en faveur du développement d'un réseau routier bitumé.

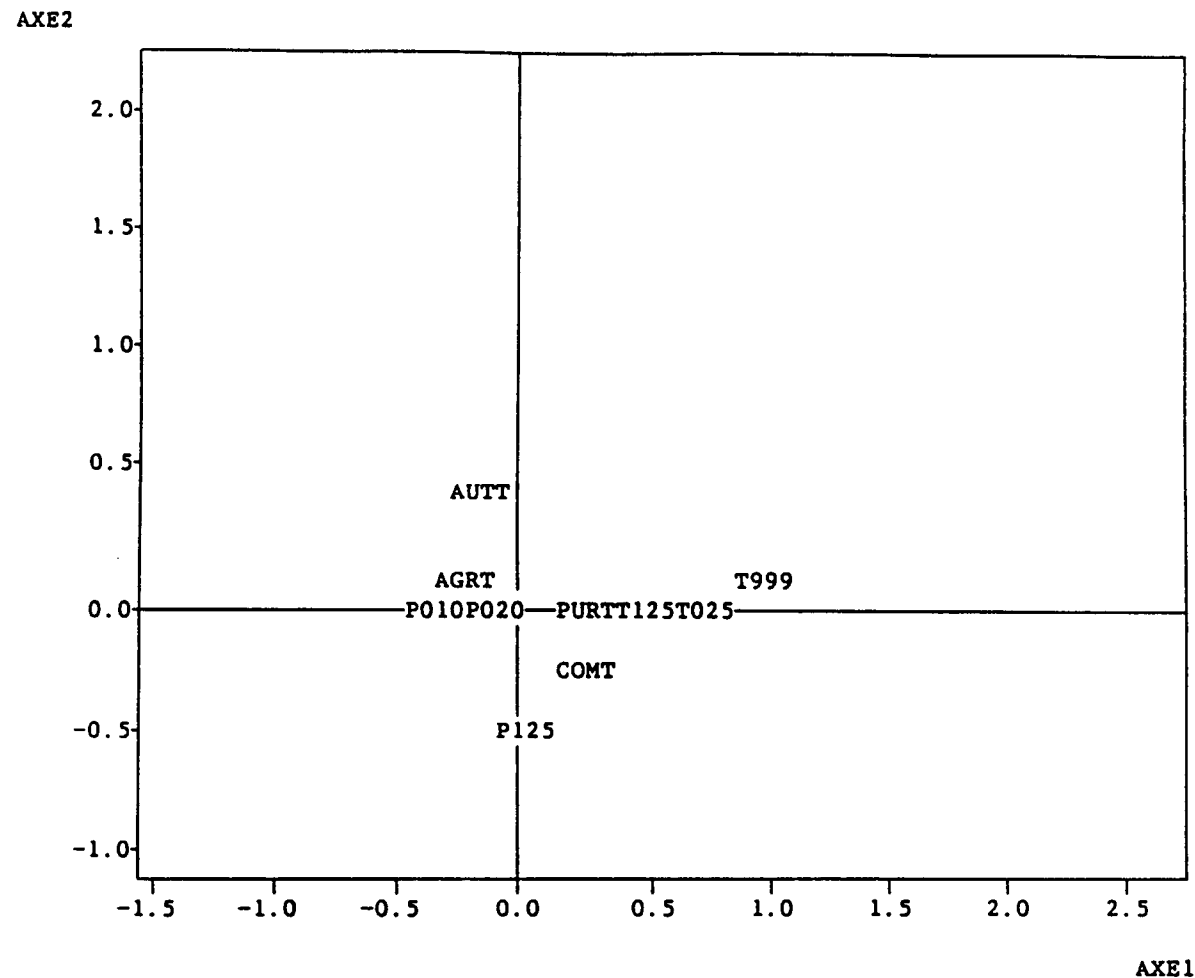
Quel que soit le type de transport, on note une forte présence des commerçants parmi les chargeurs (graphique 7). La courte distance se singularise par une sur-représentation des agriculteurs, leur part diminuant au profit des industriels et des chargeurs du secteur tertiaire lorsque l'on monte dans la hiérarchie du secteur. De plus, c'est sur les expéditions à courte distance que l'accompagnement par le chargeur est le plus répandu. Enfin, le recours au syndicat est plus fréquent pour le transport à longue distance.

Graphique 7 : Caractéristiques du chargeur et hiérarchisation du système de transport



Les transporteurs ne disposant que d'une très faible capacité de transport et ayant une autre activité touchant à l'agriculture sont surtout présents dans le transport à courte distance (graphique 8). Les transporteurs professionnels ou les transporteurs commerçants, disposant d'ensembles articulés, travaillent sur de longues distances, nationales ou internationales.

Graphique 8 : Caractéristiques du transporteur et hiérarchisation du système de transport



ACTE ACTIVITE DU TRANSPORTEUR
 PURT TRANSPORTEUR PUR
 COMT TRANSPORTEUR COMMERCIANT
 AGRT TRANSPORTEUR AGRICULTEUR
 AUTT TRANSPORTEUR ARTISAN, INDUST., SERV., AUTRES

PEUT PARC ET CAPACITE DE L'ENTREPRISE
 PO10 PARC DE PORTEURS ET UTILITAIRES, CAPACITE < = A 10 T
 PO20 PARC DE PORTEURS ET UTILITAIRES, CAPACITE ENTRE 11 ET 20 T
 P125 PARC DE PORTEURS ET UTILITAIRES, CAPACITE ENTRE 21 ET 125 T
 T025 PARC AVEC UN SEUL TRACTEUR, CAPACITE < = A 25 T
 T125 PARC AVEC TRACTEURS ET EVENT. AUTRES VEH., CAPACITE ENTRE 26 ET 125 T
 T999 PARC AVEC TRACTEURS ET EVENT. AUTRES VEH., CAPACITE > 125 T

Cette analyse des diverses variables et leurs combinaisons nous a permis de constater l'existence d'une hiérarchie dans le service de transport. Les différences entre les niveaux de cette hiérarchie s'établissent selon des critères de nature normative : distance, lieu d'origine et lieu de destination, quantité, type de produit, type de véhicule utilisé,... Le transport du niveau le plus bas de la hiérarchie, le transport de proximité, est celui qui présente les caractéristiques les moins nettes car plusieurs activités s'y trouvent confondues : transport de marchandises-transport de personnes, agriculteur faisant du transport, transport pour compte propre-transport pour compte d'autrui,... Au fur et à mesure que l'on monte dans la hiérarchie, les caractéristiques se précisent et le service devient de plus en plus spécialisé.

1.2 - La segmentation du marché du transport

Le marché du transport routier de marchandises n'est pas homogène. Les caractéristiques des différents acteurs qui entrent en jeu, tant du côté de l'offre que de la demande de transport, ainsi que les caractéristiques de l'expédition elle-même, donnent comme résultat une diversité de combinaisons. Néanmoins, c'est en dernier ressort le rapport de forces entre chargeur et transporteur qui va décider des conditions de la transaction. Dans une situation d'offre de transport globalement excédentaire, comme c'est le cas actuellement pour la Côte d'Ivoire, le chargeur dispose d'une marge de manoeuvre beaucoup plus large que le transporteur pour la négociation du service de transport. Ainsi, c'est d'abord en fonction des besoins (et des exigences) du chargeur que le marché du transport se segmente.

Les critères adoptés pour recueillir les enquêtes sur les prix en Côte d'Ivoire (selon le type de produit notamment) et le nombre total d'expéditions ne permettent d'identifier clairement dans notre échantillon que 4 segments de marché en fonction de la nature du commanditaire : les grands chargeurs (186 expéditions), les organismes publics (21 expéditions) et les exploitants forestiers transportant des grumes (7 expéditions). Les 327 expéditions restantes correspondent au marché du fret divers.

Dans la suite, les principales caractéristiques de ces segments seront présentées, sauf pour le segment "grumes", le nombre réduit d'expéditions rendant inutile cet exercice. Cependant, nous rappelons que la spécificité de ce segment est due notamment aux conditions difficiles dans lesquelles s'effectue le transport et qui constituent le plus souvent un défi tant pour le transporteur que pour le véhicule.

Le tableau 17 indique pour chacun des trois segments de marché les valeurs moyennes de quelques indicateurs quantitatifs.

1.2.1 - Les grands chargeurs

Deux activités prédominent dans ce groupe : l'industrie (un chargeur sur deux) et le commerce (deux chargeurs sur cinq). Leurs expéditions s'organisent selon trois flux. Le premier, avec 42 % des expéditions, est un flux de distribution de produits industriels au départ d'Abidjan : hydrocarbures (les trois quarts de ces expéditions), ciment et engrais. Le deuxième flux, avec un quart des expéditions, concerne le transport de coton et de riz entre préfectures ou grandes villes. Enfin, le troisième est un flux de concentration du coton ayant comme point de départ une sous-préfecture ou un village et comme point d'arrivée soit une préfecture soit une grande ville (18 %). Les deux tiers des expéditions empruntent des routes bitumées à plus de 90 %.

Tableau 17 : Caractérisation des différents segments de marché

Indicateur	Grands Chargeurs	Organismes Publics	Marchés Divers	Ensemble*
Nombre d'expéditions	186	21	327	541
Quantité				
- tonnes	20	34	9	14
- mètres cubes	21	-	24	23
Distance totale (km)	338	341	283	302
Pourcentage de voie bitumée	75	95	71	74
Coefficient de charge **	1,1	1,4	1,0	1,0

* Inclut les expéditions de grumes

** Uniquement pour les expéditions en tonnes

Les expéditions réalisées par des véhicules légers type pick-up ou camionnettes sont pratiquement inexistantes. Ainsi, 70 % des expéditions sont effectuées par des ensembles articulés et le reste par des porteurs. Pour les expéditions autres que les hydrocarbures, les véhicules sont généralement surchargés : trois véhicules sur cinq transportent des charges supérieures à la charge utile et deux véhicules sur cinq sont surchargés à plus de 25 %.

Les entreprises contractées pour effectuer ces expéditions possèdent une capacité de transport importante composée notamment d'ensembles articulés. Effectivement, si 75 % des entreprises possèdent au moins un véhicule articulé, 33 % ont une capacité de transport comprise entre 26 et 125 tonnes et 20 % ont une capacité supérieure à 125 tonnes.

Presque deux expéditions sur cinq sont faites grâce au syndicat et les expéditions sont rarement accompagnées par le chargeur (10 %).

1.2.2 - Les organismes publics

Dans notre échantillon, le seul organisme public recensé en tant que chargeur est la Caisse de Péréquation, pour la distribution du riz. La moitié des expéditions s'effectuent entre préfectures ou villes importantes (telles que le port de San Pedro) et presque 40 % sur la liaison Abidjan-Préfectures. Aussi, le réseau routier emprunté est-il de bonne qualité et quatre expéditions sur cinq se réalisent sur un parcours bitumé à plus de 90 %.

L'importance du tonnage transporté par expédition (34 tonnes en moyenne) impose d'une part l'utilisation d'ensembles articulés (dans 95 % des cas) et d'autre part une surcharge très élevée. Si pour 95 % des expéditions les véhicules sont surchargés, pour 90 % la surcharge est supérieure à 25 % de la charge utile !

Les transporteurs disposent, comme pour le groupe précédent, d'un parc composé surtout d'ensembles articulés, mais la taille de l'entreprise est encore plus importante. Les trois quart des transporteurs ont une capacité de transport supérieure à 26 tonnes et deux transporteurs sur cinq ont une capacité de plus de 125 tonnes. Il est à remarquer que les transporteurs-commerçants sont surreprésentés dans ce segment de marché (35 % contre 21 % en moyenne).

A l'opposé des grands chargeurs, la Caisse fait rarement appel aux services des syndicats (14 % des expéditions) et l'accompagnement de la marchandise est plus développé (presque un quart des expéditions).

1.2.3 - Les marchés divers

Les caractéristiques de cette classe sont, dans une grande mesure, la contrepartie des deux autres. Il s'agit surtout de produits non élaborés : banane (28 % des expéditions), bois (23 %) et igname (22 %), dans un flux d'approvisionnement en direction d'Abidjan (23 % des expéditions), des autres grandes villes et préfectures (23 %) et du Mali et du Burkina Faso (9 %). Les trois quarts des expéditions sont commanditées par des commerçants.

Le transport se réalise à 75 % par des camions porteurs et le reste, à parts égales, par des utilitaires légers et des véhicules articulés. La surcharge n'est pas généralisée : seulement 40 % des expéditions (en tonnes) dépassent la charge utile du véhicule, 22 % présentant des surcharges supérieures à 25 %.

Les transporteurs effectuant les expéditions sont dans presque 60 % des cas des petits transporteurs ne disposant que d'utilitaires légers et de camions porteurs, avec une capacité de transport maximale de 10 tonnes. Seulement 20 % des transporteurs possèdent un ou plusieurs ensembles articulés.

A la différence des grands chargeurs et des organismes publics, l'accompagnement des expéditions par le chargeur est une pratique courante et en moyenne, trois expéditions sur cinq sont accompagnées. Comme la Caisse de Péréquation, les chargeurs de ce groupe utilisent très peu le syndicat pour contacter le transporteur (à peine 20 % des expéditions).

L'analyse du transport routier de marchandises selon une approche par segment de marché met donc en évidence plusieurs types de transport, chacun avec ses spécificités en termes de flux, d'offre et de demande. Si avec l'échantillon disponible nous n'avons abordé que 3 segments, bien d'autres sont présents dans la réalité ivoirienne. Pour les grands chargeurs et les organismes publics, l'importance de la distance et de la quantité autorise le chargeur à imposer ses conditions au transporteur. Ce rapport de force se traduit notamment par une surcharge excessive et régulière pour les expéditions de riz commanditées par la Caisse de Péréquation. Dans les marchés divers, les caractéristiques des flux (ravitaillement en produits vivriers, quantités faibles ou moyennes) placent le transporteur en position plus avantageuse vis-à-vis du chargeur.

II - Les prix de transport

L'analyse des prix sera faite en deux temps. Tout d'abord, les niveaux de prix et leur variabilité seront présentés selon le cadre fixé dans la partie précédente, c'est-à-dire la hiérarchie du système de transport et les segments de marché. Ensuite, les prix seront examinés en regard de différents facteurs caractérisant l'expédition et ses conditions de réalisation. Nous rappelons qu'ainsi qu'il a été indiqué dans le rapport de synthèse, les prix moyens (en francs CFA, à la tonne-kilomètre ou au mètre cube-kilomètre) sont calculés sur des échantillons lissés.

2.1 - Les prix de transport : approche globale

La lecture du tableau 18, indiquant le prix moyen tant pour les expéditions en poids qu'en volume, inspire une remarque principale, à savoir la forte variabilité des prix pour les expéditions en tonnes. En effet, si pour les envois en m³ le rapport entre la valeur minimale et la valeur maximale est de 1 à 4, pour les expéditions en tonnes ce rapport est de 1 à 42 ! Cela pourrait s'expliquer par le fait que le bois et les hydrocarbures, produits concernés par une tarification, sont les seules marchandises constituant l'échantillon d'expéditions en m³. L'échantillon en tonnes est, par contre, plus hétérogène, de taille plus importante et, de plus, produits soumis à tarification et produits "libres" y cohabitent. Au cours de notre analyse des prix nous tâcherons, néanmoins, de mesurer avec plus de précision l'influence de la tarification.

Tableau 18 : Les prix moyens du transport

	F CFA la t-km	F CFA le m ³ -km
Prix moyen	69,90	31,90
Coefficient de. variation*	0,92	0,33
Valeur minimale	10,70	14,50
Valeur maximale	452,40	60,60

* Ecart-type/moyenne

2.1.1 - Les prix de transport et la hiérarchisation

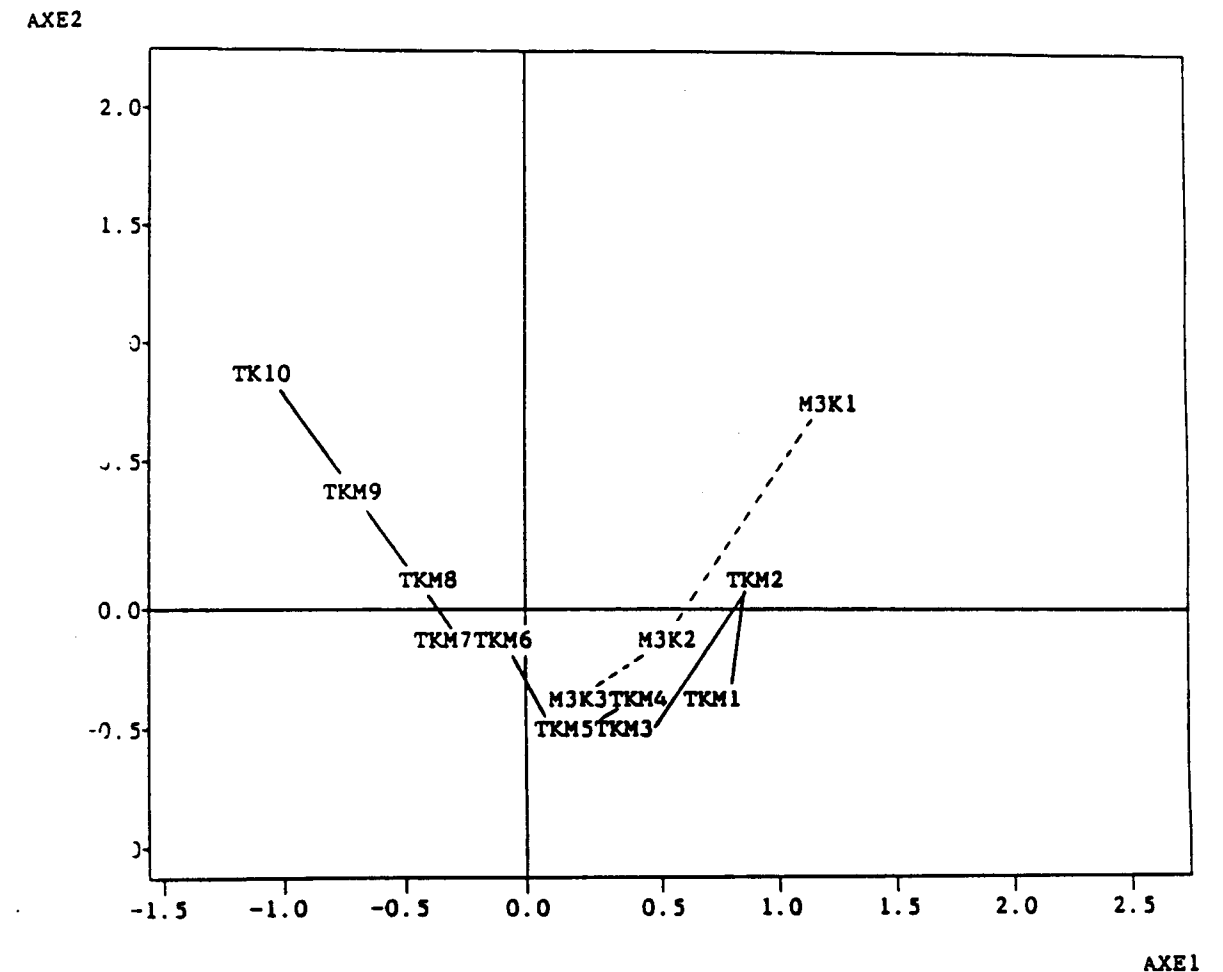
La projection de 13 classes de prix sur le premier plan factoriel de l'AFC multiple relative à la hiérarchisation du système de transports (graphique 9) permet un premier aperçu des niveaux de prix.

La disposition des différentes classes sur l'axe 1 montre que les prix les plus chers sont intimement liés au transport de proximité, que plus on monte dans la hiérarchie, moins le prix est élevé. Pour les expéditions en tonnes, les prix les plus faibles ne se rapprochent pas du transport international, comme on aurait pu l'attendre, mais des liaisons Abidjan-Préfectures. La raison se trouve dans la forte concurrence entre transporteurs sur la place d'Abidjan, comme conséquence de l'excès d'offre de transport. Le coefficient de variation des prix sur cette liaison est parmi les plus élevés (0,79 pour Abidjan-Préfectures et 0,77 pour Préfectures-Abidjan et seulement 0,18 pour les liaisons internationales).

Nous constatons ainsi la correspondance entre niveau hiérarchique et niveau de prix. Cependant, pour approfondir notre examen des prix il faut déterminer un indicateur de position dans la hiérarchie afin d'obtenir des prix moyens. Parmi les différentes variables, tant actives qu'illustratives considérées dans la première partie du chapitre, la distance et la quantité constituent les meilleurs indicateurs. Effectivement, pour l'échantillon en tonnes, la distance explique 52 % de la variance et la quantité transportée, 39 %. Pour les expéditions en m³, bien que la variable quantité est

sensiblement moins performante (13 %), la distance reste tout à fait satisfaisante, avec 42 %. La création d'une variable unique combinant distance et quantité s'impose alors.

Graphique 9 : Niveaux de prix et hiérarchisation du système de transport



PREC PRIX DE L'UNITE KILOMETRIQUE (T-K, M3-K)

TKM1	0 - 15.01 FCFA LA TONNE-KILOMETRE
TKM2	15.01 - 20.01
TKM3	20.01 - 25.01
TKM4	25.01 - 30.01
TKM5	30.01 - 40.01
TKM6	40.01 - 50.01
TKM7	50.01 - 75.01
TKM8	75.01 - 100.01
TKM9	100.01 - 150.01
TKM10	150.01 - 800
M3K1	10 - 25.01 FCFA LE METRE 3 - KILOMETRE
M3K2	25.01 - 35.01
M3K3	35.01 - 110

Tableau 19 : Les prix moyens, selon la distance et la quantité
(F CFA/t-km ou F CFA/m³-km)

Niveau	Caractérisation	Prix moyen	Coef. de variation
1	. <= 3 t et <= 50 km	214,30	0,42
2	. <= 3 t et 50-100 km . 3 - 6 t et <= 100 km	125,20	0,32
3	. <= 6 t et 100-150 km . 6-14 t et <= 150 km	81,90	0,29
4	. <= 14 t et > 150 km . > 14 t et <= 150 km	42,90	0,45
5	. > 14 t et > 150 km	22,10	0,28
6	. <= 15 m ³ . > 15 m ³ et <= 250 km	39,40	0,22
7	. > 15 m ³ et > 250 km	25,10	0,28

Le tableau 19 résume les prix moyens selon la nouvelle variable qui explique, pour les expéditions en tonnes, 72 % de la variance et pour les expéditions en m³, 45 %. La relation inversement proportionnelle entre le prix et l'agrégation distance-quantité est clairement mise en évidence, avec des niveaux de fiabilité satisfaisants, les coefficients de variation pour chacune des classes ne dépassant pas 0,5. Pour les expéditions en tonnes, le rapport entre le prix moyen du transport à longue distance de grandes quantités et le transport de proximité de petites quantités est de 1 à 10.

Le niveau hiérarchique influe donc sur le niveau de prix. Qu'en est-il du type de marché ?

2.1.2 - Les prix de transport et la segmentation

Le tableau 20 indique pour chaque segment de marché le prix moyen.

Comme nous l'avons indiqué, pour les expéditions en m³, deux produits seulement sont représentés. La classe grands chargeurs comporte exclusivement des expéditions d'hydrocarbures tandis que la classe marchés divers correspond aux expéditions de bois débité, les deux produits étant soumis à la TRO. Pour les grands chargeurs, avec un coefficient de variation faible, le prix moyen de 35 F le m³-km (pour une distance moyenne de 338 km) est sensiblement proche de la tarification (37,5 F le m³-km pour des distances jusqu'à 300 km). Pour le bois, nous ne disposons pas des données nécessaires pour effectuer une comparaison similaire mais nous remarquons une variabilité des prix plus élevée. Ce phénomène pourrait donc être révélateur de pratiques de négociation des prix de transport plus que de l'assujettissement aux tarifs fixés par l'Etat.

Tableau 20 : Les prix moyens, selon le type de marché (FCFA/t-km)

Type de marché	Prix moyen	Coef. de variation
Grands chargeurs - tonnes	45,80	0,65
- mètres cubes	35,50	0,23
Organismes publics	25,10	0,13
Marchés divers - tonnes	85,10	0,86
- mètres cubes	28,30	0,39

Pour les expéditions en tonnes, si les grands chargeurs et surtout les organismes publics présentent des prix moyens inférieurs au prix moyen pour l'ensemble des expéditions (69,90 F CFA/t-km), le prix moyen pour les marchés divers lui est supérieur de 20 %. L'écart entre le prix moyen le plus bas (celui du riz contrôlé par la Caisse de Péréquation) et le prix moyen le plus élevé (celui des produits appartenant aux marchés divers) est de 340 %. D'ailleurs, les prix des marchés divers montrent une variabilité assez élevée tandis que les prix des expéditions commandées par la Caisse sont très homogènes. La Caisse ayant aligné son tarif pour le riz à 24,50 F CFA, le faible coefficient de variation et le prix moyen mettent en évidence son respect.

La forte variabilité des prix sur les marchés divers des expéditions en tonnes, nous conduit à essayer de le désagréger afin d'obtenir des classes plus homogènes. Etant donné que les variables distance et quantité constituent d'excellents indicateurs de la hiérarchisation du système de transport et des niveaux de prix, nous segmenterons en fonction de ces variables. Nous ferons de même avec la classe des grands chargeurs, bien que le coefficient de variation soit encore acceptable.

Les marchés divers se partitionnent en 4 groupes, en tenant compte simultanément de la distance et de la quantité. Par contre, la classe grands chargeurs, avec un nombre plus faible d'expéditions, se décompose en deux groupes selon le seul critère de la quantité transportée. Avant d'examiner les écarts de prix entre les différentes catégories, nous passerons en revue leurs caractéristiques principales, quelques indicateurs quantitatifs étant résumés dans le tableau 21.

Tableau 21 : Caractéristiques des segments de marchés, désagrégés selon les variables distance et quantité

Segment de marché	Nombre expéditions	Quantité (tonnes)	Distance (km)	% voie bitumée	Coef. de charge
Grands chargeurs					
- tonnages moyens	49	9,6	131	45	0,8
- tonnages élevés	66	29,4	389	79	1,3
Organismes publics	21	33,8	341	95	1,4
Marchés divers					
- local	72	3,4	42	50	0,8
- intra-régional	39	9,4	67	44	1,0
- inter-régional	53	4,2	225	76	0,8
- national	80	16,6	462	91	1,2
Ensemble	380	13,9	247	68	1,0

Les grands chargeurs faisant transporter des tonnages moyens

Les deux tiers de ces chargeurs sont des industriels, les autres étant pratiquement tous des commerçants. Le principal produit transporté est le coton (deux expéditions sur trois) selon une logique de massification, montant à partir des sous-préfectures et des villages vers les préfectures. Le reste des expéditions correspond aux produits élaborés transportés entre préfectures. Le rôle du syndicat est important car il est contacté pour environ la moitié des expéditions.

Etant donné que les expéditions de coton se situent à l'une de ses premières étapes d'élaboration, les voies empruntées sont peu bitumées et les quantités transportées ne dépassent pas la charge utile. Les camions porteurs sont utilisés pour 60 % des expéditions et les ensembles articulés pour le reste.

De par les valeurs moyennes de la distance et de la quantité, ce segment est plus proche des marchés divers que des autres grands chargeurs ou des organismes publics.

Les grands chargeurs faisant transporter des tonnages élevés

Si la répartition des chargeurs selon leur activité est similaire à celle du groupe précédent, les produits et, en conséquence, les liaisons diffèrent. En effet, la part des expéditions de coton (39 %) diminue en faveur du riz (26 %), des engrais (20 %) et du ciment (15 %). Presque la moitié des expéditions se réalise entre préfectures et 40 % entre Abidjan et les grandes préfectures ou grandes villes. Les chargeurs de ce groupe effectuent donc, sur le niveau supérieur de la hiérarchie urbaine, soit le ramassage du coton, soit la distribution de produits ayant un certain degré d'élaboration. La proportion d'expéditions faites grâce à l'intervention du syndicat est similaire au groupe précédent.

Portant des quantités moyennes dépassant de loin les charges utiles, des véhicules, presque tous des ensembles articulés, circulent principalement sur le réseau bitumé. La distance moyenne est du même ordre que pour les expéditions de riz commandées par la Caisse de Péréquation.

Le marché divers au niveau local

Les chargeurs, dont les deux tiers déclarent comme activité principale le commerce, sont concernés par le transport de 3 produits non élaborés : banane (43 % des expéditions), bois de chauffe (21 %) et igname (17 %). Deux éléments caractérisent fortement les expéditions de ce groupe. Premièrement, environ trois expéditions sur cinq concernent le ravitaillement des préfectures à partir des villages. Deuxièmement, deux expéditions sur trois sont accompagnées par le chargeur ou l'un de ses employés.

Avec des valeurs moyennes de distance et de quantité les plus faibles pour l'ensemble de l'échantillon, le pourcentage de voie bitumée et le taux de charge sont néanmoins similaires à ceux des chargeurs transportant des tonnages moyens. Un tiers des expéditions se réalise avec un véhicule léger type pick-up et le reste avec des porteurs.

Le marché divers au niveau intra-régional

Avec toujours deux tiers de chargeurs commerçants, les parts de la banane et de l'igname s'inversent par rapport au groupe précédent. Ainsi, l'igname est transportée dans la moitié des expéditions et la banane ne compte que pour 15 %. Bien que l'approvisionnement des préfectures à partir des villages demeure le flux principal (44 % des expéditions), le ravitaillement fait à partir des sous-préfectures n'est pas négligeable (26 % des expéditions). La pratique de l'accompagnement est du même ordre que pour le groupe précédent.

Si la distance moyenne est légèrement supérieure à celle du niveau local, la quantité moyenne est, par contre, plus que doublée. Avec des véhicules à peine surchargés (presque tous des porteurs), le parcours s'effectue aussi sur des voies dont peu sont bitumées.

Le marché divers au niveau inter-régional

Composée à 90 % de chargeurs commerçants, cette classe regroupe les expéditions de ravitaillement en banane (53 %) et en igname (36 %) des principaux centres urbains. En effet, un peu plus de la moitié des expéditions se réalise vers Abidjan et presque 30 % vers une préfecture. Quatre expéditions sur cinq sont accompagnées par le chargeur, ce taux étant le plus élevé de tous les segments de marché analysés.

La principale caractéristique de ce groupe étant la combinaison faible quantité - longue distance, quatre expéditions sur cinq utilisent des porteurs (le reste, des utilitaires légers) non surchargés. Les voies empruntées sont moyennement bitumées.

Le marché divers au niveau national

Les chargeurs, trois sur quatre étant commerçants, font transporter tant des produits élaborés que non élaborés : le ciment (41 % des expéditions), la banane (20 %) et l'igname (19 %). Ainsi, le transport s'organise autour d'Abidjan selon deux flux, le flux de distribution de produits industriels à partir d'Abidjan représentant 40 % des expéditions et l'approvisionnement de cette ville, 29 %. 11 % des expéditions s'effectuent vers le Mali et le Burkina Faso. Les chargeurs accompagnent ou font accompagner la moitié des expéditions, proportion inférieure aux autres classes de marchés divers.

Si, par rapport aux autres classes de marchés divers, la quantité moyenne est nettement supérieure, elle reste faible en comparaison des tonnages proposés par les organismes publics ou par le deuxième groupe de grands chargeurs. Par contre, les parcours sont plus longs. Les porteurs sont employés pour les deux tiers des expéditions et les ensembles articulés pour le tiers restant.

Le tableau 22 indique les prix moyens pour ces nouveaux groupes, le segment des organismes publics y figurant pour mémoire. Avec des coefficients de variation similaires, le prix moyen pour les chargeurs faisant transporter des tonnages élevés est le triple du prix pour les chargeurs faisant transporter des tonnages élevés. Quant aux marchés divers, avec des coefficients de variation plus élevés mais encore acceptables, plus le segment se situe en haut de la hiérarchie, plus le prix est bas. Ainsi, entre le niveau local et le niveau national le prix est divisé par 5,4, la décroissance étant plus forte entre le niveau inter-régional et le niveau national. En comparant les prix des différents segments, deux grands groupes apparaissent : d'un côté les grands chargeurs faisant transporter des tonnages élevés, les organismes publics et le marché divers au niveau national, avec des prix assez rapprochés ne dépassant pas les 30 F CFA et d'un autre côté les autres catégories de marchés divers et les grands chargeurs faisant transporter des tonnages moyens, avec des prix s'étalant entre 65 et 158 F CFA.

Tableau 22 : Les prix moyens, selon le segment de marché, la distance et la quantité (F CFA/t-km)

Segment de marché	Prix moyen	Coef. de variation
Grands chargeurs		
- tonnages moyens	75,00	0,31
- tonnages élevés	24,20	0,30
Organismes publics	25,10	0,13
Marchés divers		
- local	158,40	0,53
- intra-régional	92,00	0,49
- inter-régional	64,60	0,43
- national	29,40	0,54

Cette analyse des prix nous a permis de mettre en évidence que les niveaux de prix varient fortement en fonction de la position de l'expédition dans la hiérarchie du système de transport et du segment du marché auquel elle appartient, ces deux critères étant d'ailleurs étroitement imbriqués. De plus, l'existence d'un système tarifaire pour certains produits constitue, à des degrés toutefois différents, un frein à la variabilité des prix de transport.

2.2 - Les prix de transport : l'expédition et ses conditions de réalisation

Une fois examinés les niveaux de prix de transport selon la hiérarchisation et la segmentation, il s'avère indispensable de les étudier à la lumière des différents facteurs

caractérisant l'expédition. Pour cela, nous utilisons selon le cas une des trois options comme toile de fond :

- la hiérarchie du système de transport, représentée par le couple distance-quantité ;
- la segmentation du marché sous sa forme la plus simple (grands chargeurs, organismes publics, marchés divers);
- la combinaison de la hiérarchie et des segments, c'est-à-dire les segments de marchés désagrégés selon le couple distance-quantité.

Etant donné que la taille de notre échantillon est relativement réduite et afin de ne pas nuire à la fiabilité des valeurs obtenues, le choix est dicté surtout par le nombre d'expéditions résultant du croisement des modalités des variables. Nous nous limiterons aux seules expéditions en tonnes.

2.2.1 - Le produit

Pour chacun des produits, la tendance générale est confirmée, c'est-à-dire que plus la quantité transportée et la distance parcourue sont importantes, moins le prix de l'expédition est élevé (tableau 23). A part le riz, les hydrocarbures et à moindre degré le bois débité, les écarts entre modalités sont assez sensibles, tant pour les produits sujets à une tarification que pour les produits non contrôlés. Effectivement, en comparant pour chaque produit les deux dernières coupures de distance-quantité, le prix moyen est divisé par deux, voire plus. Le respect des tarifs est donc très variable selon le produit. Néanmoins, d'une manière générale, plus la quantité et la distance sont élevées, plus le prix de transport est négociable. Comme de plus la tarification ne s'applique qu'au delà d'une distance supérieure à 100 km et pour des véhicules avec un PTAC supérieur à 3,5 tonnes (sauf pour les hydrocarbures et le bois débité), son champ réel d'application semble relativement réduit.

Tableau 23 : Prix moyens, selon le produit et la hiérarchie du système de transport (F CFA/t-km)

Produit	Distance - Quantité*					Ensemble
	1	2	3	4	5	
Banane	236,60	135,00	89,60	44,40	-	110,90
Ciment	-	-	-	36,20	16,80	25,60
Coton	-	-	83,60	72,90	30,10	63,30
Engrais	-	-	-	44,00	17,50	37,10
Igname	-	115,10	83,60	36,70	-	76,20
Riz	-	-	-	33,50	24,10	46,30

* Les caractéristiques de chaque modalité sont indiquées dans le tableau 19

2.2.2 - La liaison spatiale

Trois résultats principaux sont à retenir de la lecture du tableau 24. Premièrement, comme on pouvait s'y attendre, les prix de la Caisse de Péréquation se maintiennent constants.

Deuxièmement, pour les autres segments et même si la taille de l'échantillon ne permet de l'observer clairement que pour les marchés divers, les prix sont plus faibles quand le transport s'effectue dans un sens descendant, c'est-à-dire, d'un centre du haut de la hiérarchie urbaine (Abidjan, préfecture ou grande ville) vers un niveau inférieur (sous-préfecture ou village). Troisièmement, sauf pour la liaison sous-préfecture - préfecture, à liaison donnée, les prix des grands chargeurs sont inférieurs aux prix des marchés divers. Les grands chargeurs useraient donc de leur position dominante pour imposer aux transporteurs des conditions plus défavorables que sur le marché "libre" du fret divers.

Tableau 24 : Prix moyens, selon la liaison spatiale et les segments de marché (F CFA/t-km)

Type de liaison	Grands chargeurs	Organismes publics	Marchés divers	Ensemble
International	-	-	19,20	18,80
Abidjan - Préfecture	24,00	-	34,40	30,80
Préfecture - Abidjan	31,40	-	45,30	38,90
Abidjan - Sous-préfecture ou village	-	-	36,50	34,90
Sous-préfecture ou Village - Abidjan	-	-	86,70	86,70
Préfecture - Préfecture	36,30	24,50	59,30	39,80
Grande préfecture - Sous-préfecture	-	-	35,70	35,90
Sous-préfecture - Grande préfecture	81,40	-	78,20	79,60
Village - Grande préfecture	91,40	-	149,30	140,90

2.2.3 - Le véhicule

Les prix moyens par type de véhicule (tableau 25) corroborent encore une fois une vieille évidence : plus le véhicule est puissant, plus le prix unitaire est bas. Pour l'ensemble de l'échantillon, le passage d'un utilitaire léger à un porteur réduit le prix de moitié, le même niveau de réduction ayant lieu pour le passage d'un porteur à un ensemble articulé. Cependant, en regardant l'évolution des prix pour chaque segment de marché on observe que le rapport ensemble articulé-porteur est plus fort sur les marchés divers (1 à 3,2) que pour les grands chargeurs (1 à 1,6). Le véhicule, indicateur indirect de la quantité transportée, montre donc une fois de plus les disparités des prix au sein d'un même segment de marché. Mais ces différentiels s'expliquent en partie par des dissemblances de positionnement dans la hiérarchie.

Tableau 25 : Prix moyens, selon le type de véhicule et les segments de marché (F CFA/t-km)

Segment de marché	Utilitaire léger	Porteur	Ensemble articulé
Grands chargeurs	-	63,40	38,00
Organismes publics	-	-	24,30
Marchés divers	172,10	79,80	25,20
Ensemble	169,18	77,00	32,80

2.2.4 - Le taux de charge

Si la surcharge est souvent considérée comme une pratique permettant de baisser le prix du transport, les prix moyens ne démentent pas cette idée (tableau 26). Effectivement, avec des véhicules surchargés le prix se réduit de moitié chez les grands chargeurs et d'environ 40 % pour l'ensemble des marchés divers. Mais voyons de plus près ce qui se passe à l'intérieur des segments de marché. Pour les grands chargeurs transportant des tonnages élevés, un taux de surcharge inférieur à 25 % conduit à un prix de 27 F CFA, alors qu'une surcharge comprise entre 26 et 50 % permet de baisser le prix à 22 F CFA. Pour les marchés divers au niveau national la différence est bien moindre, le prix passant de 28 à 26 F CFA. L'impact de la surcharge sur les prix est donc différent selon le segment de marché. C'est là où les prix sont déjà faibles que son effet est le plus fort.

Tableau 26 : Prix moyens, selon le taux de charge et les segments de marché (F CFA/t-km)

Segment de marché	Taux de charge ≤ 1	Taux de charge > 1
Grands chargeurs	66,70	32,40
Organismes publics	-	24,30
Marchés divers	101,50	59,80
Ensemble	93,10	45,70

2.2.5 - La nature de la voie

Le tableau 27 montre pour les segments de marchés désagrégés selon la hiérarchie du système de transport, les différences de prix selon le degré de bitumage des itinéraires empruntés. Les expéditions effectuées sur des parcours bitumés entre 70 et 90 % étant rares, les comparaisons portent essentiellement sur les niveaux extrêmes de bitumage. Les prix diminuent de 25 % à 40 % entre ces deux niveaux mais pour la classe des grands chargeurs transportant des tonnages élevés ils ne subissent presque pas de modification. Ne disposant pas des éléments nécessaires, il est regrettable de ne pas pouvoir examiner de plus près cette situation car elle pourrait bien être révélatrice de l'inégal rapport de forces entre ces chargeurs et les transporteurs qu'ils emploient. On retrouverait ainsi la conclusion que nous émettions en étudiant l'influence du type de liaison spatiale.

Tableau 27 : Prix moyens, selon le pourcentage de voie bitumée, la hiérarchie et les segments de marché (F CFA/t-km)

Segment de marché	Pourcentage de voie bitumée		
	<= 70	71-90	> 90
Grands chargeurs			
- tonnages moyens	80,60	-	61,20
- tonnages élevés	23,80	-	24,40
Organismes publics	-	-	25,20
Marchés divers			
- local	172,10	159,80	130,10
- intra-régional	108,10	-	62,20
- inter-régional	80,50	-	49,90
- national	-	-	28,28
Ensemble	103,50	91,90	44,80

2.2.6 - L'activité du transporteur

Ainsi que les transporteurs professionnels l'indiquent souvent, les transporteurs-commerçants pratiquent une concurrence déloyale à travers des prix inférieurs (tableau 28). Effectivement, tant pour les grands chargeurs que pour les marchés divers, l'écart des prix entre ces deux catégories de transporteurs est d'environ 30 %.

2.2.7 - Les intermédiaires.

Dans notre échantillon, le recours au syndicat est très différencié selon le segment de marché : pas du tout ou rare (marché divers, organismes publics, transport d'hydrocarbures), très fréquent (transport de bois débité) et enfin, moyen. C'est donc seulement sur cette dernière catégorie que des différences de prix peuvent être étudiées (tableau 29). Le prix des expéditions faites grâce au syndicat est supérieur, l'écart étant d'un peu moins de 25 %. Si le recours au syndicat évite au chargeur de prendre à sa

charge la recherche d'un transporteur adéquat, cette commodité se paie plus cher, le syndicat essayant d'éviter une dégradation des prix.

Tableau 28 : Prix moyens, selon l'activité du transporteur et les segments de marché (F CFA/t-km)

Segment de marché	Autre activité du transporteur			
	Sans	Commerçant	Agriculteur	Autre
Grands chargeurs	64,00	47,20	46,00	61,80
Organismes publics	24,10	24,50	--	--
Marchés divers	72,50	50,80	105,00	151,10
Ensemble	64,80	46,40	80,20	112,90

Tableau 29 : Prix moyens, selon le type de contact (F CFA/t-km)

Segment de marché	Contact	
	Direct	Syndicat
Grands chargeurs tonnages moyens	66,80	82,70
Grands chargeurs tonnages élevés	21,20	25,90

L'analyse des prix à travers les caractéristiques de l'expédition confirme des résultats déjà pressentis : les prix sont plus bas sur les routes bitumées, pour le transport en ensembles articulés, pour les véhicules surchargés, sur les liaisons entre villes importantes, ... Chaque service de transport est la résultante d'un ensemble de facteurs qui le situent simultanément dans l'un ou l'autre des segments de marché et des niveaux de la hiérarchie. Pour bien comprendre les mécanismes de formation des prix du transport routier de marchandises il est donc indispensable de les examiner à la lumière de ce cadre général. C'est alors la combinaison de ces deux caractéristiques qui détermine une fourchette de prix pour ce service.

CHAPITRE V

L'ECONOMIE DES TRANSPORTEURS

Après avoir procédé à l'analyse globale du système de transport public de marchandises et des prix pratiqués sur les différents marchés, nous présentons, dans ce chapitre, l'organisation et le fonctionnement des entreprises de transport. Nous passons en quelque sorte d'un point de vue macro-économique à un point de vue micro-économique. L'utilisation des véhicules et leurs coûts d'exploitation ne dépendent pas en effet uniquement du fonctionnement du système de transport mais aussi de la réponse des transporteurs aux contraintes qui leur sont imposées et de leur stratégie propre.

I - Présentation résumée de l'enquête sur les coûts

1.1 - Volume d'enquête

L'analyse du fonctionnement et de la gestion des entreprises de transport a été réalisée à partir des informations recueillies sur le terrain auprès des différents acteurs notamment les transporteurs publics.

Environ 70 entretiens ont été réalisés au cours de cette phase d'enquête dans les villes de : Abengourou, Abidjan, Bouaké, Daloa, Korhogo. Ils se répartissent ainsi :

- transporteurs : 60 soit 86 % dont :
 - . artisans-transporteurs (40)
 - . commerçants-transporteurs (12)
 - . transporteurs structurés (8)
- chargeurs : 3 soit 4 %
- administrations : 1 soit 1 %
- industriels de l'automobile : 3 soit 4 %
- organisations syndicales : 3 soit 4 %.

L'ensemble des entretiens réalisés ont été enregistrés sur cassettes.

D'autres informations recueillies au cours de travaux antérieurs menés sur le transport de marchandises en Côte d'Ivoire (réf. 4, 11 et 12) ont été intégrés dans cette analyse.

1.2 - Types d'informations recueillies auprès des transporteurs

Les informations recueillies auprès des transporteurs ont été regroupées en sept rubriques :

- l'activité du transporteur : ancienneté dans la profession, produits transportés, zones géographiques couvertes, activités annexes au transport pour les commerçants-transporteurs notamment ;
- l'organisation de l'entreprise : nombre de salariés, nombre de véhicules, réalisation de l'entretien, existence d'une comptabilité écrite ;
- la recherche du fret et la fixation des prix : existence d'une clientèle, recours à des intermédiaires (cockers, syndicat, bourse de fret). Détermination du prix de transport (avec exemples pour certains produits) ;
- l'exploitation des véhicules : nombre de rotations suivant les saisons, charges transportées (et surcharge), retours à vide, périodes d'immobilisation des véhicules ;

- les coûts d'exploitation : achat et financement des véhicules, consommation et dépenses de carburant et de pneus, entretien et réparation des véhicules, rémunération du personnel, autres coûts (vignette, assurance, patente, frais d'intermédiaires, contrôles routiers, etc) ;

- les causes d'immobilisation des véhicules : causes techniques, causes économiques, causes administratives ;

- les mesures à prendre pour améliorer la situation : mesures prises par le transporteur, mesures à prendre par l'administration et les autres agents économiques concernés (syndicat des transporteurs, organismes de financement, etc.).

II - Fonctionnement et gestion des entreprises de transport

Nous présentons dans ce paragraphe l'organisation interne et le mode de gestion des transporteurs artisans et structurés auprès desquels des entretiens ont été menés en profondeur. Nous essaierons d'explicitier leurs différences et points communs dans les domaines sus-indiqués.

2.1 - Des structures d'organisation singulièrement contrastées

2.1.1 - Les entreprises modernes

Les entreprises structurées de transport ont une structure d'organisation intégrée :

- les effectifs sont assez importants (personnel administratif, chauffeur mécanicien, apprentis) ; dans la plupart des cas au moins 10 personnes travaillent dans l'entreprise et il n'est pas rare d'en compter 50 et plus.

- la spécialisation des tâches est assez poussée : personnel de direction, de conduite (chauffeurs et apprentis), de comptabilité ; atelier de réparation et d'entretien (mécaniciens) ; démarchage auprès des chargeurs, etc.

De manière générale il convient de retenir que le mode d'organisation interne des transporteurs structurés est celui des entreprises de transport européennes d'il y a 20 ans.

2.1.2 - Les artisans-transporteurs

L'entreprise artisanale est constituée quant à elle par un propriétaire qui exploite ses véhicules (la plupart du temps au nombre de 1, 2 ou 3).

Le propriétaire a recours aux deux formes d'exploitation directes suivantes :

- il assure lui-même la conduite et l'exploitation de son véhicule ou d'un de ses véhicules (propriétaire-chauffeur).

- il emploie des chauffeurs et apprentis pour exploiter ses véhicules.

Le propriétaire, le chauffeur et l'apprenti ont chacun des rôles précis à jouer au sein de l'entreprise :

** Le propriétaire :*

- traite avec les autorités locales ou nationales,

- cherche le fret auprès des chargeurs, du Syndicat, ou des cockers (ou courtiers),

- négocie le prix du transport avec le client (expéditeur) ou le représentant de ce dernier,

- assure lui-même les frais d'entretien et réparation de sa flotte,

- donne aux chauffeurs les frais de routes (nourritures, contrôles routiers, prix de carburant, etc).

** Le chauffeur :*

- assure la conduite du véhicule,

- surveille l'état du camion. Il est tenu d'indiquer au propriétaire les entretiens-réparations à effectuer sur le véhicule après chaque voyage,

- assure l'entretien courant et les petites réparations durant le voyage,

- apprend à conduire à l'apprenti,

- trouve parfois le fret de retour.

Le propriétaire emploie en général les chauffeurs en qui il a confiance.

** L'apprenti :*

- répare les crevaisons, change les pneus,

- charge et décharge le camion,

- garde le camion notamment la nuit.

L'apprenti est choisi soit par le propriétaire soit par le chauffeur. Le dernier cas est le plus fréquent.

La spécialisation des tâches n'est pas aussi poussée que chez les transporteurs structurés : pas de service de comptabilité, pas d'atelier intégré de réparation et d'entretien, pas de service administratif, etc.

2.1.3 - Les commerçants-transporteurs

Le transport effectué par les commerçants-transporteurs est une activité complémentaire à celle du commerce qui reste l'activité principale. Celle-ci peut prendre différentes formes : achat de café-cacao revendu aux exportateurs (cas le plus fréquent), achat et vente de produits vivriers (igname), propriétaire de petits magasins ; dans certains cas ils peuvent aussi gérer des véhicules de transport de personnes. Cette activité de transport public complète l'activité de transport privé lié au commerce, ce qui permet aux véhicules de fonctionner tout au long de l'année dans des conditions de rentabilité acceptable.

Deux sous-groupes peuvent être distingués :

- les petits commerçants transporteurs qui ont 1 à 2 véhicules. Leur comportement s'apparente à celui des artisans-transporteurs ;

- les commerçants-transporteurs dont l'activité de commerce (souvent lié au café - cacao) est importante. Ils disposent d'une flotte de véhicule dépassant souvent 5 unités. C'est dans cette catégorie que l'on trouve les Libanais.

2.2 - Des modes de gestion financière déterminés par des logiques différentes

2.2.1 - Les artisans-transporteurs (réf. 4)

* Une gestion à très court terme malgré des aléas importants

L'activité d'une petite entreprise de transport est soumise à des fluctuations très importantes. Celles-ci sont principalement la conséquence des variations de la demande de transport. On peut estimer que le chiffre d'affaire peut varier du simple au double en fonction de la période de l'année. Les risques eux aussi sont importants : nul n'est à l'abri d'une panne ou d'un accident immobilisant le véhicule en pleine période d'activité.

Pour faire face à ces aléas, la "logique économique" impliquerait la prise en compte des risques par une gestion à long terme visant à les amortir. Or il n'en est rien. En matière d'entretien-réparation, une visite approfondie devrait permettre d'intervenir avant que ne survienne une panne importante ; nous verrons qu'un entretien préventif est rarement réalisé.

La moindre dépense - qu'elle soit prévisible ou non - est souvent source de difficultés, tout particulièrement en période creuse lorsque l'unique préoccupation des transporteurs est - s'ils n'ont pas fini de rembourser l'emprunt contracté - de payer chaque mois la traite. Le recours au crédit pour acheter des pneumatiques et le fractionnement des frais d'assurance en plusieurs versements sont des pratiques courantes. Une réparation importante nécessitera souvent soit un emprunt, soit de réaliser des économies grâce au seul véhicule encore en état de marche lorsque le transporteur a la chance d'en posséder deux. Les délais de paiement doivent obligatoirement être très courts, les transporteurs reçoivent parfois une avance pour payer les frais de carburant.

La stagnation des taux de fret et la forte augmentation du prix des véhicules et des consommations intermédiaires (pièces détachées, pneumatiques, gazole) ont sans doute rendu plus aigus les problèmes posés par les pratiques de gestion à court terme mais n'en sont sûrement pas la cause. Dès 1979, l'AFT mettait en évidence l'existence de problèmes de trésorerie. Deux explications peuvent être données à cette gestion de l'entreprise à très court terme.

* Une absence de comptabilité écrite et des calculs comptables rudimentaires

L'absence de formation - voire de compétence - est un argument souvent avancé pour expliquer les difficultés des petits transporteurs :

" On doit enfin et surtout remarquer que cette population souffre d'une carence de formation et de qualification professionnelles. Cette dernière carence est complétée par une insuffisance d'information à tous les niveaux ce qui met le transporteur dans une situation de méconnaissance extrême de ses droits et de ses obligations (...). Toutes les notions qu'ils possèdent sont extrêmement vagues et seuls les incidents les rappellent à la réalité mais le plus souvent lorsqu'il est hélas trop tard " (réf. 13).

Ne sachant la plupart du temps ni lire ni écrire, il est bien évident que les petits transporteurs ne sont pas à même de tenir une comptabilité écrite. Ils ne font jamais d'évaluation réelle de leurs coûts d'exploitation et ils réalisent toujours le même type de calcul comptable : à la somme reçue pour un transport donné, la consommation de

gazole, les frais de conduite et les frais de route sont retranchés ; il reste alors une certaine somme pour payer les réparations, l'entretien, la traite, la patente, etc.

Peut-on néanmoins expliquer leurs pratiques de gestion à court terme par une absence de compétences professionnelles ? Il n'est pas nécessaire d'avoir des notions de comptabilité pour savoir que personne n'est à l'abri d'une panne importante ou que payer la traite est particulièrement difficile en période creuse... L'absence de formation professionnelle ne peut être considérée comme la cause exclusive des pratiques de gestion à court terme.

* Une dissociation de la gestion matérielle et de la gestion financière

Dans une étude sur les petites entreprises de transport en Afrique (Côte d'Ivoire, Burkina, Togo), l'AFT affirme (réf. 13) :

" On a l'impression qu'un flux d'argent passe dans l'entreprise et que la gestion consiste à saisir cet argent au bon moment mais il est tout à fait impossible de connaître la moindre situation de trésorerie et encore moins de pouvoir effectuer une quelconque prévision ".

S'il n'existe aucun stock monétaire (ou qu'il est très faible) réservé aux dépenses de l'entreprise n'est-ce pas parce que la gestion financière de l'entreprise est dissociée de sa gestion matérielle ? D. BOUF et C. HEBERT affirment à juste titre " qu'il y a confusion entre la famille, les entreprises, les emplois générés par ces entreprises et leur profit " (réf.14).

Peut-on alors expliquer cette absence de provisions par l'importance du groupe familial ? Il est vrai que le transport fait vivre un nombre de personnes important. D'après les entretiens réalisés - qui ne constituent qu'un petit échantillon - le cercle familial restreint est composé de 10 à 30 personnes dont 1 à 3 assurent des revenus réguliers au groupe.

A la lumière des travaux réalisés sur l'artisanat ivoirien, il est possible de formuler une autre hypothèse. Ainsi, selon le sociologue Abdou TOURE, il est impossible d'analyser les entreprises ivoiriennes en faisant l'économie d'une approche sociologique. Celui-ci affirme :

" Il ne s'agit pas, ou presque pas, d'accumuler un capital économique, il s'agit souvent de vivre au jour le jour, en aidant les siens donc en s'insérant dans un réseau de solidarité " (réf. 15).

Si l'on applique cette analyse au secteur des transports, on peut faire l'hypothèse suivante : alors que la fonction économique de " chef d'entreprise " du transporteur impliquerait au moins une gestion à moyen terme, donc la constitution de provisions, les contraintes familiales auxquelles il est soumis le lui interdisent. Les dépenses courantes, la solidarité envers le groupe, sont autant de contraintes qui entrent directement en concurrence avec une éventuelle épargne destinée à une planification des risques. A l'inverse, lorsqu'il aura à faire face à une dépense supplémentaire ou subira une baisse de ses recettes, il pourra faire appel à la solidarité.

Ainsi on peut se demander si les pratiques de gestion à court terme ne seraient pas plus la conséquence de la dissociation de la gestion matérielle et de la gestion financière de l'entreprise que la conséquence d'un quelconque manque de compétence professionnelle.

** La rentabilité : un concept non opératoire ?*

Cette dissociation de la gestion matérielle et de la gestion financière de l'entreprise rend très difficile un calcul ex-post de la rentabilité.

On ne sait pas si des apports financiers extérieurs permettent aux transporteurs de continuer bon gré mal gré leur activité. On ne sait pas non plus si les difficultés de nombreux transporteurs ne sont pas plus la conséquence de problèmes de trésorerie que d'un manque réel de rentabilité.

Un calcul ex ante est tout à fait possible comme on le verra plus loin mais quelle signification peut - on lui donner. Si le calcul d'un prix de revient kilométrique permet aux grandes entreprises de savoir à partir de quel taux de fret leur activité devient déficitaire, il n'en est pas de même pour les petits transporteurs. Le prix de revient kilométrique fait obligatoirement référence à une activité moyenne. **L'activité réelle du transporteur ne peut se rapprocher de cette moyenne que s'il possède une flotte importante** mais s'il n'a qu'un seul véhicule, une panne conduira à la cessation de toute activité durant une période plus ou moins longue. **La notion d'amortissement n'a guère plus de signification pour une petite entreprise de transport.** Durant les trente mois où le transporteur devra rembourser le capital emprunté et payer des intérêts, le prix de revient kilométrique réel sera obligatoirement supérieur au prix de revient kilométrique moyen.

2.2.2 - Les entreprises structurées

Par rapport à la gestion type familial et au jour le jour des artisans-transporteurs, le mode de gestion financière des transporteurs structurés ne diffère pas radicalement de celui de leurs homologues français. Dans la situation de crise actuelle, de stagnation des tarifs officiels et de forte concurrence, ces entreprises recherchent d'une part à réorienter leur activité par diversification, d'autre part à réduire leurs coûts.

** Une réorientation de l'activité*

Durant les années 70, tout en acheminant des marchandises très diverses, les entreprises de transport structurées ont fondé leur prospérité sur des types de transport bien particuliers. En plus de leurs activités de transport ordinaire, elles avaient en effet des spécialisations relativement pointues (transports spéciaux, bananes et ananas frais, hydrocarbures, grumes, etc).

Ces entreprises pouvaient alors demander des taux de fret rémunérateurs. L'obligation de respecter des délais très stricts ou de posséder un matériel spécifique (porte-char, camion-citerne...) ainsi que la forte croissance de la branche transport les mettaient à l'abri de la concurrence des petits transporteurs.

Depuis le début des années 80 on assiste à une évolution sensible du fret transporté par ces entreprises. Un extrait d'entretien réalisé chez un des ces transporteurs illustre bien cette nouvelle orientation :

" Notre première activité était les transports spéciaux ainsi que le transport de tout ce qui était nécessaire au montage des usines dans le pays. Nous faisons beaucoup de transport de matériel électrique : des poteaux en béton, des câbles... Autrefois nous ne faisons pratiquement pas de transport de produits agricoles que nous laissons aux transporteurs Dioulas et à quelques Libanais. Ils faisaient la traite café-cacao. Les années 60-70 ont été une période d'euphorie. Nous avons participé au montage des usines PALMINDUSTRIE et SODESUCRE. Nous étions liés par contrat à d'importantes firmes d'électricité. Puis nous avons eu des problèmes et avons été obligés de nous

reconvertir dans le transport agricole. Depuis 1980 nous transportons du riz pour la Caisse de Péréquation et du sucre avec la SODESUCRE. Nous transportons aussi du café et du cacao. En somme un peut de tout "

** La mise en place d'une gestion plus stricte*

Parallèlement à une réorientation de leur activité, ces entreprises ont mis en place une gestion plus rigoureuse axée essentiellement sur la limitation de leurs coûts d'exploitation.

Trois types d'actions illustrent bien ce souci d'améliorer la compétitivité de ce type d'entreprise :

- une meilleure maîtrise de la consommation de carburant qui, nous le verrons par la suite, représente une part importante du coût d'exploitation. Cette limitation des dépenses de carburant a été obtenue :

. par mise en place d'une politique de contrôle des consommations (afin de limiter les détournements de gazole) ;

. en achetant le gazole à meilleur prix : rabais obtenus auprès des compagnies pétrolières, utilisation d'un carburant particulier, le DDO (Distilled Diesel Oil) dont le prix est inférieur de 100 F CFA au prix du gazole. Son utilisation est maintenant interdite en Côte d'Ivoire pour le transport ;

- une gestion plus élaborée des pneumatiques : prolongement de leur durée de vie par recousage et parfois rechapage, rabais sur les quantités achetées ;

- une réduction de la main-d'oeuvre : nombreux chauffeurs et mécaniciens licenciés depuis le début des années 80.

III - Achat, utilisation et réparation des véhicules

3.1 - Achat et renouvellement du matériel roulant

3.1.1 - Critères d'achat

Outre les critères qualitatifs comme le renom du véhicule, sa robustesse, etc, les critères d'achat retenus par les transporteurs dépendent en fait du type de gestion qu'ils appliquent dans leur entreprise ce qui revient à distinguer grossièrement d'une part les petits transporteurs et d'autre part les entreprises structurées.

Beaucoup de petits transporteurs ne tiennent la plupart du temps compte que du prix du camion et éventuellement de sa valeur résiduelle possible à la revente.

Les entreprises structurées qui gèrent leur parc de véhicules de manière "plus rationnelle" tiennent compte, en plus du prix d'achat du véhicule, d'autres critères qui ont une incidence importante sur les coûts d'exploitation, notamment le prix et la disponibilité des pièces détachées et la consommation de carburant.

3.1.2 - Politique de renouvellement du parc

Bien que difficile à analyser on peut tout de même distinguer deux périodes : avant la crise économique, pendant la crise.

** Avant la crise*

Les petits transporteurs achetaient le plus souvent des véhicules neufs, certains des véhicules d'occasion notamment lorsque leur capacité financière était faible. Ces véhicules étaient conservés le plus longtemps possible c'est-à-dire jusqu'à ce qu'ils soient dans l'incapacité de rouler.

La décision de renouveler un véhicule est donc avant tout déterminée par l'état de dégradation physique des poids lourds. Aucun transporteur interviewé n'a exprimé la volonté de changer son véhicule avant d'y être contraint. Les véhicules ne sont pas renouvelés avant que le degré d'usure soit proche de son maximum.

Les transporteurs structurés achetaient des véhicules neufs dont ils se débarrassaient avant les gros ennuis (sur le moteur en particulier) c'est-à-dire au bout de 3 à 4 ans soit environ 200 à 250 000 km. Ces véhicules étaient revendus aux petits transporteurs.

** Pendant la crise*

La crise économique que traverse la Côte d'Ivoire depuis le début des années 80 est venue modifier sensiblement les comportements. Globalement la vente de véhicules neufs a chuté terriblement depuis 8 ans touchant l'ensemble des transporteurs qui dans de nombreux cas se sont retournés vers le marché de l'occasion. Ce sont des véhicules qui sont alors entièrement révisés car, malgré leur état, ils doivent tenir encore de nombreux mois.

Cette situation économique a été notamment l'occasion d'une remise en cause de la politique de renouvellement des flottes des transporteurs structurés.

Au milieu des années 80 on observait un quasi arrêt des investissements :

" Il y a quelques années, notre politique était de changer 5 camions par an. Maintenant, nous ne pouvons plus, les tarifs sont trop bas. Nous arrivons à acheter quelques camions neufs mais beaucoup d'entreprises ne le peuvent plus depuis longtemps " (un transporteur structuré).

A l'heure actuelle, les parcs des entreprises structurées sont composés de véhicules qui ont parfois plus de dix ans. Néanmoins, beaucoup plus qu'une modification structurelle de la politique de renouvellement de leur parc, elles considèrent l'allongement de la durée d'utilisation des véhicules comme une contrainte imposée par la conjoncture économique. Elles investissent au "coup par coup" en fonction de leurs disponibilités financières.

Alors que l'utilisation maximale des véhicules est, pour les artisans-transporteurs, une caractéristique de leurs pratiques de gestion, l'allongement de la durée d'utilisation des poids lourds est, pour les transporteurs structurés, une réponse conjoncturelle à une situation de crise. De graves difficultés sont à craindre lorsque les véhicules auront atteint leur degré d'usure maximum.

3.1.3 - Financement des véhicules

** Systèmes officiels*

Il y a quelques années il était encore possible de s'adresser directement aux concessionnaires mais cela devient de plus en plus rare et ces derniers refusent de faire crédit sauf à des clients très particuliers. Les traites étaient payées les premiers mois puis

le transporteur disparaissait, ayant la possibilité de récidiver avec un autre concessionnaire. Devant cette augmentation des impayés, les concessionnaires ont créé une société de crédit, la SAFCA (Société Africaine de Crédit Automobile), comportant aussi une société de leasing, la SAFBAIL. Elle constitue une garantie pour le vendeur puisque l'emprunteur est obligé de passer par cette société. Certaines banques font du crédit automobile mais dans une proportion infime.

Tout le monde peut postuler à un crédit SAFCA. Mais en ce qui concerne les poids lourds et compte tenu de la conjoncture difficile la SAFCA prête surtout à ceux qui ont déjà des camions et dont elle peut contrôler la passé bancaire de l'activité.

Elle ne prête plus aux fonctionnaires ou aux militaires retraités qui investissaient dans des véhicules et les confiaient à des chauffeurs qui tiraient parti de la situation et ne pouvaient dégager de quoi payer la traite.

Parmi les gros clients, il y a aussi les commerçants qui sont assurés d'avoir un minimum de fret et dont les gains commerciaux peuvent assurer une activité de transport, ceci au détriment d'un professionnalisme que prône d'ailleurs la SAFCA.

Pour obtenir un crédit, le futur transporteur doit :

- faire un apport personnel d'au moins 20 % (par exemple en utilisant les bénéfices provenant d'autres activités) ;

- trouver un aval dont la SAFCA ne se fait pas d'illusion sur l'authenticité ;

- demander un passé bancaire et un compte prévisionnel qu'elle élabore avec le transporteur souvent analphabète.

Ces prêts ne peuvent pas aller au-delà de 30 mois, la Banque Centrale n'autorisant que les prêts à court terme. Le taux est de 20 % hors taxe auquel il faut ajouter une taxe sur prestation de service de 25 % (c'est-à-dire somme des mensualités / part empruntée = 1,25).

Il y a deux régimes de traites :

- celui à mensualités constantes ;

- celui qui en période creuse (juin à septembre) permet de payer 1/3 de la traite des autres mois.

Ces prêts ne s'obtiennent que pour des véhicules neufs. La SAFCA évite de financer des véhicules d'occasion parce que le marché n'est pas structuré et qu'il ne passe pas par les concessionnaires.

Devant la progression des impayés, la SAFCA a certes renforcé ses critères de prêt (essentiellement la garantie qu'offre le cautionnement) et augmenté ses taux d'intérêt mais trouver un financement, une fois que l'on a constitué l'apport personnel, ne représente pas non plus une barrière infranchissable.

** Systèmes informels*

Les poids lourds de Côte d'Ivoire sont plus imposés que dans certains autres pays africains tel que le Nigéria. Ainsi il existe un certain nombre de véhicules achetés au Nigéria avec crédit étranger.

Le système informel utilisé chez les dioulas est tout simplement de passer par un "frère", c'est-à-dire un membre de la même ethnie connue par la SAFCA et de lui faire acheter un camion remboursé par le système travaillé-payé. Ce système semble très répandu et donne ainsi accès à la profession. Mais il faut d'abord économiser l'acompte de 20 % ce qui explique l'âge relativement avancé des transporteurs et la volonté de mettre au plus vite un chauffeur sur le véhicule.

3.2 - Utilisation des véhicules

Les poids lourds sont à la fois sur-utilisés et sous-utilisés en Côte d'Ivoire : d'une part les kilométrages sont relativement faibles et les retours à vide importants à certaines périodes de l'année, d'autre part les véhicules sont utilisés intensivement (surcharge, degré d'usure important avant mise à la casse) notamment pendant la période de remboursement des prêts bancaires.

3.2.1 - La sous-utilisation des véhicules

Nous avons vu que la saisonnalité des productions agricoles, en générant des déséquilibres spatiaux et temporels, soumettait le système de transport à de fortes contraintes. Les conséquences directes de cette situation sur l'utilisation des véhicules sont :

- un faible kilométrage annuel moyen
- des taux de retour à vide importants.

Deux exemples viennent illustrer ces phénomènes. L'un concerne les entreprises structurées situées à Abidjan, l'autre les petits transporteurs de l'intérieur du pays.

* Les transporteurs structurés d'Abidjan

- le kilométrage annuel des poids lourds

Le kilométrage annuel moyen des véhicules des entreprises structurées affectés au transport national et international se situe dans une fourchette allant de 30 à 50 000 km (pour des ensembles articulés).

La stagnation de la demande de transport est bien sûr en partie à l'origine de la faiblesse des kilométrages parcourus :

" Lorsque j'ai commencé, il y a une dizaine d'années, je faisais 100 000 kilomètres par an. Le kilométrage annuel était tombé à 50 000 km pendant la crise. A l'heure actuelle, il y a un petit redémarrage et on peut espérer faire entre 70 et 75 000 km cette année ; c'est 50 % de plus qu'il y a trois ans " (un transporteur structuré, juin 1985).

" Quand le transport marchait mes véhicules faisaient 8 000 km par mois ; à l'heure actuelle j'en fais quatre fois moins " (un transporteur structuré, juillet 1988).

Même si les contrôles routiers et les opérations de chargement - déchargement sont des facteurs supplémentaires d'immobilisation des véhicules, la forte saisonnalité de la demande de transport induit obligatoirement une sous-utilisation des véhicules.

" En dehors du transport en zone urbaine, nos véhicules font en moyenne 4 000 km par mois et peuvent faire jusqu'à 7 800 km par mois. En mai, nos véhicules ne travaillant pas en zone urbaine ont fait 4 700 km en moyenne " (un transporteur structuré dont une grande partie du fret est pourtant constitué d'hydrocarbures).

" Entre janvier-février et juin-juillet le kilométrage chute de moitié environ " (un transporteur structuré spécialisé dans les grumes, juillet 1988).

D'après les transporteurs interviewés, le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules chute environ de moitié entre les mois de décembre, janvier, février, mars et les mois de juin, juillet, août et septembre. Certaines entreprises mettent une partie du parc sur cales et, comme nous le verrons par la suite, toutes profitent des périodes de faible activité pour réaliser des opérations d'entretien et de réparation.

Cette chute du kilométrage est en partie liée à une baisse de la demande dans le sens sud → nord mais elle est aussi la conséquence d'une augmentation de l'offre de transport puisque les transporteurs de l'intérieur cherchent du fret de retour lorsque la demande de transport est faible à l'intérieur du pays.

- les retours à vide

Trouver du fret de retour est devenu une condition sine qua non de la survie des entreprises structurées. S'il était possible, il y a quelques années, de dégager une marge sans chercher du fret de retour, les difficultés des transporteurs structurés les ont conduits à améliorer leur coefficient de retour à plein.

" Les véhicules partent chargés à 100 % mais il est difficile de trouver du fret de retour. Autrefois nous n'en cherchions pas, il fallait faire le travail très vite et nous étions très bien payés donc nous revenions à vide. Ce n'est plus le cas " (un transporteur structuré).

Le taux de retour à plein des entreprises enquêtées est sensiblement égal à 50 % sur l'ensemble de l'année. Pouvant être supérieur à 80 % durant la période de pleine activité, il chute aux environs de 10 % durant la période creuse.

La recherche du fret de retour, même en période pleine, ne va pas sans difficultés : elle a en particulier conduit les transporteurs structurés à entrer en concurrence avec les transporteurs Dioulas et à essayer d'acheminer le café et le cacao par exemple.

L'activité réelle des transporteurs confirme la présentation du fonctionnement du système de transport faite au chapitre III : si l'organisation de l'affrètement rend la recherche du fret de retour difficile pour les transporteurs structurés d'Abidjan, les variations spatiales et temporelles de la demande de transport sont les principaux facteurs de sous-utilisation des véhicules.

* Les artisans transporteurs de l'intérieur

- le kilométrage annuel des poids lourds :

Les entretiens réalisés auprès des artisans transporteurs ne permettent pas d'apprécier de façon très précise le kilométrage qu'effectuent leurs véhicules au cours d'une année. Des estimations ont été faites à partir de deux types d'information : le découpage de l'année en deux périodes (bonne activité - faible activité), le nombre moyen de voyages effectués par les véhicules par mois (ou par semaine) au cours de chacune de ces deux périodes.

Sont considérés comme bons mois la période allant d'octobre à mars (période de la traite et des récoltes) soit, suivant le transporteur, 4 à 6 mois d'activité. Le reste de l'année (au moins 6 mois) étant considéré comme une période d'activité au ralenti et pour certains d'arrêt total de l'activité de transporteur.

Le kilométrage est ainsi estimé entre 30 et 50 000 km pour un ensemble articulé affecté au transport national et international, un peu moins pour les camions porteurs (25 à 35 000 km). Durant la période de faible activité, le kilométrage mensuel ne représente que 30 à 50 % du kilométrage effectué au cours des mois de forte activité.

- les retours à vide :

Les taux de retour à plein des petits transporteurs de l'intérieur et des transporteurs structurés d'Abidjan connaissent une évolution inverse tout au long de l'année.

Durant la période des récoltes, les transporteurs Dioulas ne cherchent en général pas de fret de retour à Abidjan ; leur stratégie est alors de réaliser le plus grand nombre de rotations possible. Ils savent que c'est à ce moment qu'ils vont pouvoir réaliser la plus grande part de leur chiffre d'affaires et ne tiennent pas à immobiliser leur véhicule dans l'attente d'un fret de retour. Durant la période creuse, la recherche du fret de retour à Abidjan devient systématique.

Conséquence de l'évolution de la répartition spatiale et temporelle de la demande de transport, les véhicules des transporteurs Dioulas de l'intérieur sont sous-utilisés en période creuse comme en période de pleine activité : les taux de retour à vide sont importants lorsque les récoltes battent leur plein et les kilométrages effectués chutent sensiblement durant la période d'hivernage¹

Certains transporteurs - en particulier les propriétaires d'ensembles articulés - mettent en oeuvre une stratégie différente et effectuent du transport international. Partant de leur région d'origine, ils descendent à Abidjan et transportent des marchandises destinées au Mali ou au Burkina Faso. Même s'ils reviennent parfois avec des animaux sur pieds, trouver du fret de retour s'avère alors très difficile et beaucoup de transporteurs reviennent à vide. Les kilométrages effectués sont alors plus importants mais les taux de retour à plein plus faibles.

3.2.2 - La sur-utilisation des véhicules

Si les déséquilibres et la saisonnalité des flux de transport sont des facteurs importants de sous-utilisation des poids lourds, la surcharge est la principale manifestation de leur sur-utilisation.

* L'ampleur de la surcharge

La surcharge peut être définie de deux manières différentes : par rapport aux limites réglementaires en vigueur (charge maximale à l'essieu, poids total autorisé en charge) ou par rapport aux capacités physiques des véhicules. De toute façon lorsque cette dernière est dépassée, la réglementation est également enfreinte.

Qu'il s'agisse des transporteurs structurés ou des petits transporteurs, la surcharge est une pratique généralisée en Côte d'Ivoire.

Pour les transporteurs structurés, le tonnage en surcharge peut représenter jusqu'à 50 % de la charge utile des véhicules. Il suffit de charger deux conteneurs de 22 T pour que la

¹ Bien que le nombre d'entretiens réalisés auprès des commerçants-transporteurs soit peu élevé, on constate que les retours à vide sont moins fréquents car ce type de transporteur utilise ses véhicules pour son compte propre et pour compte d'autrui.

charge utile transportée soit égale au PTR maximum autorisé en Côte d'Ivoire (41 T plus une tolérance de 10 %).

Un transporteur africain nous a affirmé mettre 20 T dans un camion de 11 T de charge utile et 40 T dans un camion de 24 T. Même si la surcharge est pratiquée par tous, il semble qu'elle atteigne son maximum chez les petits transporteurs et certains libanais. Le véhicule est alors chargé non plus en fonction de sa capacité de charge utile mais en fonction du volume offert.

Globalement on peut annoncer les chiffres suivants pour les 3 types de poids lourds représentatifs circulant en Côte d'Ivoire.

Tableau 30 : Surcharge des véhicules

Type de véhicule	CU autorisée	CU réelle
Petit porteur	5 t	8 à 10 t
Moyen porteur	10 t	14 à 16 t
Ensemble articulé :		
- 1 pont	24 t	30 à 35 t
- 2 ponts	28 t	35 à 40 t

Cependant les charges transportées sont susceptibles de connaître de grandes variations notamment en fonction du type de marchandises transportées. Si le coton graine ou les produits périssables ne donnent pas lieu à des surcharges, il n'en est pas de même du café, du cacao, du sucre, du latex et tout particulièrement des matériaux de construction (ciment, sable...).

Avec de telles charges, les véhicules et les pneumatiques sont soumis à rude épreuve. Les éclatements de pneu ne sont pas exceptionnels et il arrive que les lames de suspension soient en flèche inverse. Il ne reste plus alors qu'à caler avec des morceaux de bois. Certaines semi-remorques sont incurvées par les charges qu'elles ont dues transporter.

Mais au-delà du caractère spectaculaire de la surcharge, il faut bien voir qu'elle est considérée par l'ensemble des transporteurs comme une conséquence sine qua non de leur survie.

* Les causes de la surcharge

Les causes de la surcharge sont multiples. A la lumière des entretiens réalisés on peut en distinguer trois :

- ° la stagnation des prix de transport,
- ° l'attitude de certains chargeurs,
- ° les pratiques de gestion à court terme des artisans-transporteurs.

- la surcharge : conséquences des dysfonctionnements du système de transport

L'ensemble des transporteurs attribuent l'origine de la surcharge à la faiblesse des tarifs. Elle seule leur permettrait de ne pas faire faillite. Il est vrai que les tarifs officiels sont aujourd'hui les mêmes qu'en 1981 alors que les prix de l'essence, des pneus et des pièces détachées ont augmenté. Seuls les salaires sont restés stables. De toute façon, les prix pratiqués sont souvent en dessous des prix officiels et les pouvoirs publics justifient ce blocage des tarifs par leur non application.

Malgré un blocage théorique des autorisations de transport, cette activité a attiré beaucoup de monde il y a quelques années. Provenant en partie des sociétés financières (Société Africaine de Crédit Automobile par exemple) et en partie des bénéficiaires agricoles ou des revenus des salariés, les capitaux affluaient dans la branche transport.

Aujourd'hui, l'offre est excédentaire et la concurrence acharnée. La demande, elle, stagne. Les petits transporteurs acceptent de prendre du fret à des prix bas qui, en surchargeant, leur permettent dans le meilleur des cas de rembourser leur emprunt et de payer le carburant.

Les transporteurs structurés seraient ainsi obligés de surcharger pour faire face à cette concurrence et ceci d'autant plus qu'ils se sont attaqués à des marchés détenus jusque là par les petits transporteurs.

" Beaucoup de petits transporteurs surchargent leurs véhicules. Un petit transporteur va démolir son véhicule en 3 ou 4 ans en le surchargeant au lieu de le garder 10 ans. Ici, c'est un petit peu la règle. En 3 ans, il nous aura fait beaucoup de mal car il aura travaillé à des prix bien inférieurs aux nôtres " (un transporteur structuré, juin 1987).

Paradoxe apparent, la surcharge serait ainsi la conséquence de l'existence d'un parc excédentaire.

- la responsabilité des chargeurs

Les chargeurs encouragent aussi directement cette surcharge : *" les chargements de café, sucre, riz, etc, sont au minimum de 31 T, souvent 35 et parfois plus. A l'usine Unicafé de Man, c'est la capacité limitée à 50 T de la bascule de l'usine qui fixe la limite de charge. Sodesucre charge régulièrement 35 T. Les porteurs de 11 tonnes sont chargés à 15 tonnes "*.

Deux transporteurs structurés nous ont affirmé avoir refusé de transporter des lots de deux conteneurs, chacun pouvant peser jusqu'à 22 T. L'un d'eux a essayé de négocier le prix au conteneur afin d'être libre de surcharger ou non ses véhicules. Il a ainsi perdu le marché.

En fait cette attitude peut s'expliquer en partie par l'insuffisance des capacités de stockage des produits d'exportation à l'intérieur du pays qui doivent ainsi être évacués le plus rapidement possible.

- surcharge et politique de gestion des artisans-transporteurs

Nous avons déjà évoqué ce point au début de ce chapitre. L'une des caractéristiques de la surcharge est de permettre un supplément de recette immédiat moyennant un coût qui est en partie différé : augmentation de la consommation et usure plus rapide des pneumatiques à court terme, diminution de la durée de vie des véhicules et augmentation des frais de réparation à long terme.

Comme le montre Ph. CALVIE (réf. 4) : *" Pour un même investissement sur une même période, la surcharge provoque une augmentation plus rapide du coût d'exploitation mais permet de dégager une marge plus importante durant les premières années. Si l'on fait l'hypothèse, plus proche de la réalité, qu'aucun amortissement n'est réalisé mais que le coût d'exploitation marginal comprend les traites payées par les transporteurs, la surcharge apparaît comme une pratique d'autant plus cohérente que le coût marginal d'exploitation est élevé durant les premières années "*.

* *Conséquences de la surcharge*

Les conséquences économiques réelles de la surcharge sont difficiles à évaluer. On ne peut que les identifier :

- dégradation du réseau routier et donc augmentation des coûts d'entretien
- dégradation des véhicules et augmentation des coûts d'exploitation au bout de 2 à 3 ans.

La première conséquence peut être dramatique si l'Etat n'a plus les moyens d'entretenir correctement le réseau principal.

La deuxième conséquence est évidente : usure rapide des moteurs, détérioration des pièces et organes de transmission, risques importants d'accidents, autant de facteurs favorisant une augmentation de la demande d'entretien et de réparation des poids lourds.

3.3 - Entretien et réparation

Nous ne présenterons pas ici une analyse détaillée de l'organisation et des pratiques du secteur de l'entretien réparation (voir à ce sujet réf. 4 et 11). Nous nous limiterons à présenter ses principales caractéristiques et les différences les plus marquées entre les artisans-transporteurs et les entreprises structurées.

3.3.1 - Les pratiques d'entretien

Les transporteurs structurés réalisent un entretien régulier et rigoureux leur permettant de limiter les pannes.

Chez les transporteurs Dioulas, le chauffeur - qui est responsable de l'état du véhicule - et son apprenti réalisent un entretien minimum. Les visites techniques ne sont qu'une incitation à la réalisation d'un contrôle complet du véhicule : il est possible de frauder et les vérifications ne portent que sur les organes susceptibles de nuire à la sécurité (aucun démontage n'est réalisé). La défaillance mécanique demeure le principal indicateur d'un dysfonctionnement du véhicule.

3.3.2 - La réparation des poids lourds

Les transporteurs structurés ont leurs propres ateliers intégrés et les mécaniciens de l'entreprise effectuent toutes les interventions nécessaires. Les transporteurs Dioulas ont principalement recours aux services des artisans-réparateurs ; ce n'est que lorsque ces derniers ne peuvent réaliser une réparation délicate qu'ils s'adressent aux représentants de marque.

Même s'il existe des problèmes ponctuels, le non contingentement et une demande relativement importante permettent un approvisionnement satisfaisant en pièces détachées. Entre les pièces d'origine, de première monte, adaptables et d'occasion, les différences de prix et de disponibilité sont sensibles.

L'outillage des ateliers intégrés est important, certaines entreprises peuvent refaire elles-mêmes l'injection des moteurs. La majorité des mécaniciens ont été formés sur le tas à l'intérieur de l'entreprise mais on assiste depuis quelques années à l'arrivée d'un savoir-faire extérieur : le recours à une main d'oeuvre scolaire ainsi que la formation continue se développent.

Les réseaux de marque souffrent de la concurrence des réparateurs et sont peu denses. La formation des mécaniciens est globalement la même que chez les transporteurs structurés. Les ateliers de l'intérieur ne possèdent pas un outillage complet et certaines interventions ne sont réalisées qu'à Abidjan.

Au sein du secteur des réparateurs, il est possible de distinguer deux pôles, celui des petits réparateurs et celui des "ateliers africains" : ces derniers emploient plus de main d'oeuvre.

La prépondérance de la main sur l'outil est la caractéristique essentielle du secteur. Même si les ateliers possèdent un outillage plus important que les petits réparateurs, le stock de capital par entreprise demeure très faible ; la main d'oeuvre est abondante et bon marché, la base de recrutement est familiale. La formation se fait uniquement sur le tas mais, alors qu'elle se faisait traditionnellement à l'intérieur du secteur, on assiste depuis quelques années à une arrivée importante de savoir-faire extérieur.

IV - Analyse des coûts d'exploitation

4.1 - Objectif de l'analyse

L'objectif de l'analyse des coûts d'exploitation est double :

- fournir des données quantitatives sur les coûts unitaires (prix du litre du carburant, prix des véhicules, montant des vignettes, etc) en indiquant à chaque fois, dans la mesure du possible, leur évolution dans le temps et les situations contrastées repérées ;
- reconstituer pour les cas types rencontrés les coûts d'exploitation fictifs des entreprises de transport.

4.2 - Les paramètres déterminants

Avant même de procéder à l'analyse des coûts de camionnage, on peut faire l'hypothèse raisonnable que ces coûts dépendent en premier lieu des deux principaux paramètres suivants :

- le type de véhicule qui effectue l'opération de transport : entre un camion porteur de faible capacité et un tracteur équipé d'une semi-remorque, on peut imaginer aisément les différences de coûts d'exploitation, ne serait-ce qu'au vu de leur silhouette !
- le type d'entreprise qui exploite les véhicules : entre une entreprise structurée, organisée en plusieurs services et gérée "à l'européenne", et une entreprise artisanale qui fonctionne au jour le jour, on peut imaginer également les différences dans les coûts supportés.

Avant de poursuivre plus en avant la réflexion, examinons plus en détail ces deux paramètres.

4.2.1 - Le type de véhicule et son utilisation

Il y a deux séries de raisons qui permettent d'avancer que le type de véhicule est un paramètre fondamental dans la formation des coûts du camionnage :

- des raisons liées à la technologie du véhicule,
- des raisons liées à son utilisation.

Les raisons techniques sont évidentes : par rapport à un petit utilitaire un gros poids lourd (tracteur-semi) :

- consomme beaucoup plus : le groupe moto-propulseur offre une puissance 4 à 5 fois supérieure ;
- utilise plus de pneus : 18 pneus sur un tracteur 2 ponts, 4 seulement sur un porteur simple ;
- consomme plus de temps lors de l'entretien et la réparation et nécessite, lors de ces opérations, des pièces plus coûteuses.

Les raisons liées à l'utilisation des véhicules renvoient principalement à la hiérarchisation du système de transport routier : quels types de liaisons effectue le véhicule (international, national, régional, rural), quel type d'infrastructure emprunte-t-il (route revêtue, route en terre, piste), quel type de service assure-t-il (fret d'exportation, concentration de produits locaux, ramassage et drainage de produits agricoles).

L'enquête menée en Côte d'Ivoire a permis d'identifier les trois principaux véhicules types suivants :

- le moyen porteur de 9 à 10 tonnes de PTAC, soit environ 5 à 6 tonnes de charge utile, deux essieux simples (un essieu directeur, un essieu moteur soit un 4 x 2), monte simple (4 pneus) ;
- le gros porteur de 16 tonnes de PTAC soit environ 10 à 11 tonnes de charge utile, en deux configurations :
 - . deux essieux simples (4 x 2), monte jumelée (6 pneus)
 - . trois essieux (1 simple, 1 tandem soit un 6 x 2), monte jumelée (10 pneus) ;
- l'ensemble articulé (tracteur + semi) de 26 tonnes de charge utile (41 tonnes de PTR) en deux configurations :
 - . tracteur 2 essieux simples (4 x 2) + remorque en tandem, monte jumelée (soit 14 pneus au total) ;
 - . tracteur 3 essieux (1 simple + 1 tandem) (6 x 2 ou 6 x 4), monte jumelée (18 pneus au total).

Cette deuxième configuration étant la plus souvent retenue pour des transports particuliers (grumier, citernes notamment).

4.2.2 - Le type d'entreprise et son fonctionnement

Le deuxième paramètre à prendre en compte dans une analyse des coûts du camionnage est le type d'entreprise qui exploite les véhicules. Nous avons vu au

début de ce chapitre combien le mode d'organisation, de fonctionnement et donc de gestion pouvait être contrasté suivant que l'on analyse l'activité :

- des transporteurs structurés,
- des commerçants-transporteurs,
- des artisans-transporteurs.

Cette segmentation sera retenue dans l'analyse des coûts.

4.2.3 - Les cas types rencontrés

En croisant les deux paramètres fondamentaux (type de véhicule, type d'entreprise de transport) on abouti à 9 cas types. Sur ces 9 cas nous en retiendrons finalement que quatre ; en effet :

- les transporteurs structurés n'utilisent que très marginalement les camions porteurs ce qui élimine 2 cas ;
- les artisans-transporteurs et les commerçants-transporteurs ont semble-t-il sur le plan des coûts supportés des points de convergence importants ce qui par simplification permet d'éliminer 3 cas.

Si bien que les 4 cas types qui seront développés par la suite représentent :

- l'ensemble articulé détenu par le transporteur structuré ;
- l'ensemble articulé détenu par l'artisan-transporteur (ou un commerçant-transporteur) ;
- le camion porteur de 10 tonnes de CU détenu par l'artisan-transporteur (ou un commerçant-transporteur) ;
- le camion porteur de 5 tonnes de CU détenu par l'artisan-transporteur (ou un commerçant-transporteur).

4.3 - Sources des informations brutes recueillies

4.3.1 - Les entreprises structurées.

Les transporteurs structurés disposent d'une comptabilité écrite, ce qui permet un accès plutôt facile aux informations contenues notamment dans les exercices préparés annuellement.

Ces données sont parfois délicates à comparer entre elles compte tenu des différences de présentation retenue par les entreprises : telle entreprise ne fait pas figurer l'amortissement de ces véhicules parce qu'elle les achète d'occasion à bas prix, l'atelier de réparation les remettant à "neuf" ; telle autre n'intègre pas les salaires des personnels d'entretien au poste entretien-réparation mais au poste frais généraux, etc.

Elles concernent l'ensemble de la flotte de véhicules quelle que soit sa composition ; on y trouve :

- le nombre de kilomètres effectués au cours de l'année ;
- les dépenses totales poste par poste ;
- le chiffre d'affaires annuel ;
- etc.

Cette approche des coûts, de type comptable, présente un certain nombre d'inconvénients, si on veut estimer de façon très précise le coût du transport :

- elle ne prend pas en compte la durée de vie des achats réalisés ; ainsi certains postes comme les pneumatiques et les pièces détachées peuvent, suivant les années (c'est-à-dire suivant qu'il y a eu achat important ou non), apparaître excessifs ou très modestes. Une moyenne sur plusieurs années paraît plus pertinente ;

- elle ne prend pas toujours en compte de manière explicite l'amortissement annuel du véhicule. Souvent, seul le montant des traites à rembourser (capital + intérêt) à l'organisme de crédit apparaît. Le plus souvent la structure des coûts d'exploitation est présenté hors amortissement.

Néanmoins même si cette approche ne permet pas un calcul très rigoureux des coûts de transport, elle fournit un ordre de grandeur des dépenses réalisées, ce qui représente un résultat tout à fait utile.

A titre d'exemple les données fournies par les entreprises structurées permettent de préciser la part que représentent les coûts kilométriques dans l'ensemble des coûts d'exploitation.

Tableau 31 : Part des coûts kilométriques dans les coûts d'exploitation

	Hors amortissement	Avec amortissement
Carburant-lubrifiant	30 à 35 %	20 à 25 %
Pneumatiques	12 à 15 %	8 à 10 %
Entretien-réparation (y compris m.o)	15 à 20 %	10 à 20 %

Ces trois postes représentent en moyenne et suivant le mode de calcul 60 % (ou 50 %) des coûts d'exploitation des véhicules de type tracteur + semi-remorque.

4.3.2 - Les artisans-transporteurs

Chez les artisans-transporteurs, les données ne se présentent pas sous forme de comptabilité écrite. Les artisans ne s'intéressent guère au rendement à long terme (un an ici) de leurs véhicules ; ils font leurs comptes en se référant très souvent à un voyage type, par exemple Daloa - Abidjan aller et retour, ou bien au mois. Il est apparu que dans ce cas, les transporteurs artisans interrogés connaissaient bien les dépenses liées à l'utilisation de leurs véhicules. C'est à partir de cette "connaissance" de l'utilisation de leurs véhicules qu'il a été possible de recueillir des informations sur les postes élémentaires de coûts d'exploitation.

Les informations ainsi obtenues auprès des transporteurs artisans et des transporteurs structurés représentent des matériaux bruts à partir desquels il est possible d'évaluer les coûts d'exploitation fictifs des véhicules types du transport routier en Côte d'Ivoire.

4.4 - Les coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation sont regroupés en quatre catégories (réf. 7 et 16) :

- les coûts kilométriques liés à l'utilisation des véhicules
- les coûts fixes de véhicules liés à l'achat et à la possession des véhicules
- les coûts du personnel roulant
- les autres dépenses (frais généraux notamment).

4.4.1 - Les coûts kilométriques

* Le carburant

- consommation aux 100 km

La consommation pour un type de véhicule donné dépend des deux principaux facteurs suivants :

- . le type de route empruntée ; route bitumée - piste
- . la charge transportée : pleine charge (et surcharge) - à vide.

Compte tenu de ces deux paramètres les consommations moyennes déclarées par les transporteurs se situent au niveau suivant :

Tableau 32 : Consommation moyenne des poids lourds

Type de poids lourds	Cons. sur route bitumée		Cons. sur mauvaise route (terre ou piste)	
	en charge	à vide	en charge	à vide
Ensemble articulé	48 l.	35 l.	55 l.	40 l.
Porteur 10 tonnes de CU	32 l.	24 l.	38 l.	29 l.
Porteur 5 tonnes de CU	24 l.	18 l.	29 l.	22 l.

Compte tenu de la nature des parcours effectués (issus de l'enquête prix) et des retours à vide (on prendra pour simplifier 50 % de retour à vide) la consommation moyenne se situe à :

- ° 45 l/100 km pour les ensembles articulés (1 pont)
- ° 31 l/100 km pour les porteurs 10 tonnes de CU
- ° 24 l/100 km pour les porteurs 5 tonnes de CU

- prix du gazole

Tous les camions porteurs et les ensembles articulés utilisent le gazole ; le DDO (distilled diesel oil) est interdit depuis quelques mois. Le prix du litre de gazole a été fixé depuis le premier mai 1987 à 245 F CFA soit une baisse de 10 francs par rapport au premier mars 1985.¹ Ce prix sera retenu comme prix moyen d'achat TTC du carburant, pour les artisans-transporteurs (le prix HT qui sera retenu revient à 158,71 F CFA/litre).

Pour les transporteurs structurés on prendra 240 F CFA le litre car la plupart ont des contrats avec les sociétés pétrolières et obtiennent un rabais de 5 F CFA (2 %) par litre (soit 155,47 HT).

* les pneumatiques

- renouvellement

Un ensemble articulé 1 pont comporte 14 pneus (+ 2 de secours), les camions porteurs étant généralement équipés de 6 pneus (+ 1 de secours).

La durée de vie des pneus dépend d'un grand nombre de paramètres (réf. 17) parmi lesquels on peut citer :

- ° l'état général du véhicule
- ° le type de route empruntée
- ° la charge transportée.

A partir des entretiens réalisés la durée de vie moyenne, en l'absence d'aléas, se situe :

- sur route bitumée entre 50 et 60 000 km et même 80 000 km si on a eu soin de procéder vers 50 000 km à un recreusage (pratiques réalisées uniquement par les entreprises structurées qui disposent du matériel nécessaire à cette opération) ;

- un peu moins sur pistes mauvaises compte tenu des aléas qui sont plus nombreux.

Compte tenu de ces facteurs, la durée de vie moyenne en kilomètre des pneus retenue par la suite sera :

- de 80 000 km pour les ensembles articulés détenus par les transporteurs structurés, seulement 60 000 km pour les artisans-transporteurs ;

- de 60 000 km pour les porteurs de 10 T de CU ;

- de 50 000 km pour les porteurs de 5 T de CU (compte tenu qu'ils sont plus souvent sur les pistes).

- prix pratiqués :

En moyenne les prix des pneus s'établissent ainsi² :

- ° 230 à 280 000 frs CFA pour un pneu de tracteur routier ou d'un porteur 10 tonnes ;
- ° 80 à 110 000 frs CFA pour un pneu de porteur 5 T.

¹ voir en annexe 4 l'évolution du prix du gazole entre 1965 et 1987

² voir en annexe 4 l'évolution du prix de deux pneus types depuis 1980

Par rapport à ces prix les entreprises disposant d'une flotte importante de véhicules (les entreprises structurées en particulier) bénéficient de remises importantes de l'ordre de 20 % sur les quantités achetées.

D'autre part à cause de la lourde fiscalité que supportent les pneus en Côte d'Ivoire (90 % de droits et taxes), un certain nombre de transporteurs renouvellent leurs pneus par montage direct lors des transits dans certains pays voisins où les pneus sont moins taxés (seulement 49 % de droits et taxes au Mali ou au Burkina). Il est cependant très difficile de mesurer l'ampleur de ce phénomène.

*** Lubrifiants**

Le tableau 33 ci-dessous résume les informations recueillies sur le terrain auprès des transporteurs sans trouver de différence significative entre les artisans et les entreprises structurées.

Tableau 33 : Périodicité et coût des vidanges

Type de véhicule	Périodicité en km	Litres	Prix moyen d'une vidange en F CFA
Ensemble articulé	3 000 km	24	23 000
Porteur 10 tonnes	3 000 km	22	22 000
Porteur 5 tonnes	3 000 km	16	15 000

Le prix moyen d'achat du litre d'huile varie entre 600 F CFA (dans le cas de remise pour achat en grosses quantités) à 1 000 F CFA, en moyenne 900 F CFA. Lorsque l'opération de vidange comprend le remplacement des filtres le prix moyen est de 30 à 35 000 frs pour l'ensemble articulé et le porteur 10 T et de 20 à 22 000 pour le porteur 5 T.

*** Entretien et réparation**

Les frais d'entretien et de réparation imputables à un véhicule déterminé constituent le poste le plus complexe à calculer que ce soit chez les entreprises structurées ou chez les artisans-transporteurs. Ces frais doivent être calculés sur la durée d'utilisation du véhicule puis ramenés aux kilomètres parcourus. Ce poste demande donc une attention particulière et nécessiterait, pour une évaluation précise, la mise en place d'un système d'observations (type carnet que l'on trouve cependant assez souvent chez les structurés) et d'imputation des charges adapté à sa complexité.

Ces coûts varient en fonction de l'âge et de la politique d'entretien suivie (entretien préventif ou passif).

Tous les transporteurs ont déclaré que le prix des pièces détachées avait énormément augmenté depuis 10 ans (multiplié par 5 à 6 pour les pièces d'origine chez DAF).

Au cours des entretiens réalisés auprès des entreprises structurées, il n'a pas été possible de recueillir des données unitaires de réparation (prix-types et fréquence d'intervention),

mais seulement des informations sur la politique mise en oeuvre par l'entreprise (pratiques, approvisionnement en pièces détachées, formation des personnels). A ce sujet la plupart des entreprises structurées disposent d'ateliers dans lesquels elles réalisent la quasi-totalité de leurs opérations ; elles s'adressent le plus souvent à des réseaux de pièces détachées hors concessionnaires ce qui leur permet d'obtenir des prix sensiblement inférieurs (- 20 à 30 % environ) pour une qualité tout à fait similaire à celle des pièces d'origine.

Les entretiens auprès des artisans-transporteurs ont permis de recueillir une quantité d'informations sur les pratiques en matière d'entretien-réparation. Les artisans :

- achètent eux-mêmes les pièces détachées qui sont soit d'origine soit adaptables. " *Les pièces adaptables sont moins chères* ". Il n'y a pas de problème de pièces détachées : les véhicules ne restent pas immobilisés par manque de pièces. Les transporteurs estiment seulement qu'elles sont chères (notamment celles venant du Japon) ;

- font eux-mêmes l'entretien et réparation ou confient ce travail soit à des artisans réparateurs (cas le plus fréquent), soit à des garages. " *La main-d'oeuvre, tout est moins cher, parce qu'on le fait entre nous maintenant. Il y a des mécaniciens ivoiriens qui sont installés pour les réparations* ".

Les données recueillies ne permettent pas de bien estimer ce poste de coût car elles se rapportent très souvent à de très grosses réparations que l'on retient plus facilement :

- refaire le moteur d'un tracteur routier : 4 millions de F CFA,
- refaire le moteur d'un petit porteur : 250 000 F CFA (segments et pistons),
- jeux de segments pour un porteur 10 tonnes : 100 000 F CFA,
- disque d'embrayage pour un tracteur : 86 000 F CFA.

Un transporteur nous a indiqué que pour l'entretien-réparation d'un ensemble articulé, il faut compter 100 à 200 000 F CFA/mois. Cette information rejoint très bien celle recueillie auprès d'un autre transporteur qui avance un coût moyen de 120 000 F CFA pour le même type de véhicule.

*** Frais de contrôles routiers**

On entend par frais de contrôles routiers les sommes versées aux agents de la gendarmerie, du service des eaux et forêts, de la police et de la douane lors des contrôles routiers. Ces contrôles portent en principe sur : les papiers et l'état du véhicule (notamment les pneus), les papiers relatifs aux marchandises transportées (lettre de voiture) et la surcharge éventuelle.

Ces contrôles sont très fréquents. La DCGTx les a évalués à 1 tous les 25 kilomètres en moyenne (réf. 18). Nos entretiens confirment tout à fait ces chiffres (1 tous les 15 à 35 kilomètres). Leur négociation n'est pas gratuite, à chaque fois il faut donner :

- 500 frs à 1 000 frs même si tout est en règle afin de ne pas perdre de temps,
- 2 000 frs à 5 000 frs s'il y a une infraction : pneu lisse, ampoule grillée, etc.

Le prix semble dépendre aussi de la nature des marchandises transportées et surtout de la notoriété du transporteur et du chargeur (" *on n'arrête pas les transporteurs qui sont connus, ni les véhicules qui transportent pour les gros chargeurs* ").

Voici quelques exemples de sommes versées pour différents trajets :

- Abidjan - Niamey : 45 000 F CFA pour 1 480 km
- Abidjan - Bobo : 25 000 F CFA pour 831 km
- Abidjan - Ouagadougou : 35 000 F CFA pour 1 187 km
- Abidjan - Ferkessedougou : 35 000 F CFA pour 534 km
- Abidjan - Bamako : 45 000 F CFA pour 1 130 km
- Bouaké - Abidjan : 20 000 F CFA pour 372 km
- Daola - Abidjan : 30 000 F CFA pour 357 km
- Daola - Bamako : 100 000 F CFA pour 1 000 km
- Daola - Korhogo : 20 000 F CFA pour 430 km
- Bouna - Abidjan : 50 000 F CFA pour 537 km
- Korhogo - Abidjan : 40 000 F CFA pour 630 km.

En moyenne le coût au kilomètre se situe à 25 F CFA.

* *Coûts des intermédiaires (syndicat, cockers, BFCI)*

Lors de chaque chargement effectué par le syndicat des transporteurs (les sections locales) une redevance est prélevée auprès du transporteur. Son montant dépend :

- du type de véhicule,
- de l'appartenance ou non du transporteur au syndicat.

Ces montants sont les suivants :

- ensemble articulé : 2 000 F CFA
- porteur 10 tonnes : 1 000 F CFA
- porteur 5 tonnes : 500 F CFA.

Ces redevances sont doublées si le transporteur vient d'une autre région. Pour les non membres du syndicat il faut compter 15 à 25 000 frs CFA à chaque chargement.

Comme nous l'avons déjà évoqué la BFCI applique les mêmes tarifs dans le cas d'appairage.

La rémunération des cockers n'est pas connue avec précision. Une première estimation conduit à un coût de 5 à 7 % du prix du transport, pouvant aller jusqu'à 10 % en période de faible activité.

4.4.2 - Coûts fixes de véhicules

* *Amortissement du véhicule*

En pratique, l'évaluation de l'amortissement reste très difficile. On ne dispose en fait que d'informations éparses sur le prix d'achat des véhicules, la période de remboursement, la durée d'utilisation des véhicules.

Un tracteur routier neuf (sans sa remorque) coûte à l'heure actuelle entre 30 et 36 millions de francs (suivant le nombre de ponts). Si en période d'activité soutenue il est amorti, chez les entreprises structurées, sur 3 ans, à l'heure actuelle on assiste à un rallongement de cette durée (5 ans environ). En fait beaucoup d'entreprises n'achètent plus de véhicules neufs ; elles gardent plus longtemps leurs véhicules avant de les renouveler ou se retournent vers le marché de l'occasion (achat d'épaves à partir desquelles les véhicules sont reconstruits, ce qui coûte environ 10 fois moins cher qu'un tracteur neuf). Un véhicule bien entretenu peut être utilisé de 10 à 15 ans.

Pour le calcul de l'amortissement :

- on retiendra le cas d'un achat de véhicule neuf. Les prix d'achat retenus sont ceux indiqués sur le tableau ci-dessous :

Tableau 34 : Prix d'achat des poids lourds neufs

Type de véhicule	Prix d'achat neuf		Prix d'achat neuf sans pneu	
	HT	TTC	HT	TTC
Camion porteur 5 T de CU	5040000	8833000	4672143	8158179
Camion porteur 10 T de CU	14557400	20416000	13647148	18663032
Tracteur Mercedes + semi	37160000	41400000	35079424	37393216

- les durées de vie moyennes des véhicules exploités : 7 ans
- la valeur résiduelle du véhicule : 15 % du prix d'achat.

* *Frais financiers ou coûts de financement*

Pour le calcul des frais financiers (ou coûts de financement), il sera considéré que l'achat du véhicule neuf se fait à crédit remboursable sur 24 mois, l'apport personnel représentant 20 % de la valeur d'achat.

Les coûts de financement sont ainsi constitués par le montant total des intérêts à verser au titre du crédit, soit 80 % de la valeur d'achat.

* *Assurances*

Sont prises en compte les assurances liées à la circulation du véhicule. Le régime de l'assurance au tiers est le plus couramment pratiqué par les transporteurs. Ce régime couvre le risque responsabilité civile, plus vol et incendie. Il ressort des entretiens que le coût moyen d'assurance par an est le suivant :

- 370 000 F CFA pour un camion porteur de 5 T de CU
- 440 000 F CFA pour un camion porteur de 10 T de CU
- 660 000 F CFA pour un ensemble articulé.

Beaucoup d'artisans-transporteurs paient en 3 fois (6 mois - 3 mois - 3 mois) avec possibilités, pendant la période où l'activité est ralentie, d'arrêter pendant 3 mois l'assurance lorsque le véhicule est garé. Cette pratique n'est pas celle des entreprises structurées.

Quelques transporteurs (notamment les structurés) prennent en plus une assurance sur les marchandises transportées. Malgré le faible nombre de cas rencontrés elle se situerait

à 150 000 F CFA/an pour un porteur de 10 tonnes, 200 à 300 000 F CFA/an pour un ensemble articulé.

Depuis 1988 une TVA de 25 % est appliquée à ces montants.

** Vignette*

En Côte d'Ivoire le prix de la vignette varie par tranche de puissance fiscale. Sans rentrer dans le détail on a observé les prix suivants (qui dépendent de l'âge du véhicule).

Tableau 35 : Prix des vignettes (en F CFA)

Type de véhicule	Age	< 5 ans	5 à 10 ans	+ de 10 ans
Porteur 5 T		90 000	67 000	10 000
Porteur 10 T		120 000	9 000	10 000
Ensemble articulé		180 000	130 000	10 000

A noter qu'en 1988 la vignette a augmenté de 50 %.

** Patente et impôts indirects*

L'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (BIC) est perçu forfaitairement en même temps que la patente par anticipation. Il est calculé en fonction du montant des droits de patente dus pour chaque véhicule. L'impôt est calculé véhicule par véhicule.

Tous les transporteurs ivoiriens rencontrés en 1988 ont fait part d'un doublement de la patente qui atteint pour cette année-là 100 à 150 000 francs. En fait, comme le souligne un transporteur structuré : " la patente vient en déduction sur les BIC. Un transporteur qui paie des impôts sur les bénéfices ne voit pas ses charges augmenter. Mais pour les transporteurs qui ne paient pas d'impôt (les artisans-transporteurs) c'est une dépense en plus ".

** Autres frais fixes de véhicule*

- visite technique SICTA : 5 000 F par véhicule tous les 6 mois
- cotisation syndicat : 2 000 frs/an
- taxes de mairie : 500 frs à 1 000 frs par jour de stationnement en ville pour les véhicules routiers.

4.4.3 - Coûts du personnel roulant

** Chez les structurés*

Le chauffeur est payé au mois ; il touche un salaire de base fixe auquel est rajouté une prime de déplacement en fonction des kilomètres parcourus et dans certains cas une prime à l'entretien du véhicule (et parfois à la consommation de carburant). Sans

disposer de beaucoup de données on peut considérer qu'un bon chauffeur peut arriver à un salaire total de 90 000 frs CFA/mois, décomposé ainsi :

- salaire de base : 55 à 65 000 F CFA suivant l'ancienneté
- prime de déplacement : 4 000 km x 6 F CFA = 24 000 F CFA
- prime d'entretien : 8 000 à 10 000 F CFA.

En ce qui concerne le personnel d'accompagnement (l'apprenti), il touche un salaire fixe qui, suivant son ancienneté, varie entre 45 000 et 55 000 F CFA/mois auquel est rajouté une "prime de panier" (par voyage). A ces salaires il faut bien entendu ajouter les charges. Les transporteurs sont soumis, en effet, aux règles de droit commun en matière d'impôts sur les salaires. Ils doivent retenir à la source et acquitter les impôts dus par les salariés. Ils sont en outre passibles de la contribution employeur et diverses taxes. Seuls les transporteurs structurés paient ces différentes taxes.

** Chez les artisans-transporteurs*

L'évaluation des coûts du personnel roulant est plus complexe. Il convient de faire, en premier lieu, une distinction entre deux formes de rémunération qui sont pratiquées : en nature et en argent.

- rémunération en nature :

Ce cas est fréquent lorsque le chauffeur ou l'apprenti est un membre ou un proche de la famille : " l'apprenti n'a pas de salaire, c'est un de mes cousins ; mais je m'en occupe bien car il est nourri et habillé ".

Ce type de rémunération est toujours difficile à évaluer en termes monétaires.

- rémunération en argent :

La forme de rémunération la plus courante est le versement d'un salaire mensuel + une prime au voyage qui dépend de la distance parcourue et du type de véhicule. Ceci concerne le chauffeur. L'apprenti ne touche qu'un salaire mensuel et parfois une prime journalière (pour la nourriture). Les salaires moyens observés se situent ainsi :

Tableau 36 : Salaires des chauffeurs et apprentis des artisans-transporteurs

	Chauffeurs		Apprentis	
	Salaire mensuel	Prime de voyage (par jour)	Salaire mensuel	Prime de voyage (par jour)
Ensemble articulé	50 à 70 000	1 000 à 2 000	15 000	1 000
Porteur 10 T	35 à 40 000	1 000 à 2 000	10 000	500 à 1 000
Porteur 5 T	25 à 35 000	500 à 1 000	10 000	-

Lorsque l'activité est au ralenti plusieurs cas sont possibles :

- la prime de voyage est supprimée,
- le salaire est diminué (1/3 environ),
- la rémunération se fait au voyage (ce poste de dépense devient alors un coût variable).

Les artisans-transporteurs ne paient pas d'impôts sur les salaires de leurs chauffeurs et de leurs apprentis.

4.4.4 - Autres dépenses

Chez les structurés ce poste regroupe une multitude de dépenses très hétérogènes. A partir des entretiens réalisés, il est possible de préciser les principales :

- frais du personnel sédentaire : personnel de direction, personnel administratif ;
- impôts, taxe, patente ;
- frais divers de structure et de gestion : publicité, missions, réception, fournitures de bureau, PTT, eau, électricité, etc.

Souvent les transporteurs structurés expriment ce poste en pourcentage des autres charges d'exploitation, c'est-à-dire que l'on considère ces dépenses comme fixes sur courte période.

D'après les informations recueillies ce poste représenterait en moyenne 10 à 15 % des coûts d'exploitations mais avec une forte dispersion. Chez les artisans-transporteurs, ce poste n'existe pas.

Pour le calcul des frais généraux, on a retenu 10 % des charges d'exploitation.

4.5 - Reconstitution des coûts d'exploitation fictifs

A partir des informations recueillies et de la méthodologie relative à la détermination des coûts il apparaît possible, moyennant quelques hypothèses, de reconstituer les coûts d'exploitation des véhicules types au kilomètre.

4.5.1 - Les transporteurs structurés

Les calculs se rapportent au véhicule type ensemble articulé (voir tableau 37).

Tableau 37 : Coûts d'exploitation kilométriques fictifs d'un ensemble articulé (1 pont) pour un transporteur structuré (40 000 km/an)

	COÛTS HT		COÛTS TTC	
	en F CFA	en %	en F CFA	en %
COÛTS KILOMETRIQUES				
- carburant	70,0	17,1	108,0	20,2
- lubrifiants	6,9	1,7	8,7	1,6
- pneumatiques	26	6,4	50,0	9,3
- entretien, réparation	60	14,6	98,4	18,3
- contrôles routiers	5	1,2	5,0	0,9
- sous-total	167,9	41,0	270,1	50,3
COÛTS FIXES VEHICULES				
- amortissement	106,5	26,0	113,5	21,1
- frais financiers	41,2	10,1	43,9	8,2
- assurance	14	3,4	17,5	3,3
- vignette	3,2	0,8	3,2	0,6
- sous-total	164,9	40,3	178,1	33,2
PERSONNEL ROULANT	39,5	9,6	39,5	7,4
FRAIS GENERAUX	37,2	9,1	48,8	9,1
TOTAL	409,5	100	536,5	100

Ce calcul confirme les données globales transmises par les entreprises structurées : les coûts kilométriques (variables) représentent la moitié du coût total si on prend en compte l'amortissement du véhicule et plus de 70 % hors amortissement et frais financiers.

4.5.2 - Les artisans-transporteurs

Les calculs se rapportent aux trois types de véhicules suivants :

- l'ensemble articulé de 24 tonnes de CU (voir tableau 38) ;
- le camion porteur de 10 tonnes de CU (voir tableau 39) ;
- le camion porteur de 5 tonnes de CU (voir tableau 40).

Tableau 38 : Coûts d'exploitation kilométriques fictifs d'un ensemble articulé (1 pont)
pour un artisan-transporteur (40 000 km /an)

	COUTS HT		COUTS TTC	
	en F CFA	en %	en F CFA	en %
COUTS KILOMETRIQUES				
- carburant	71,4	18,9	110,3	22,6
- lubrifiants	6,9	1,8	8,7	1,8
- pneumatiques	34,7	9,2	66,7	13,7
- entretien, réparation	36,0	9,5	59,0	12,1
- contrôles routiers	25,0	6,6	25,0	5,1
- intermédiaires	2,3	0,6	2,3	0,5
- sous-total	176,3	46,6	272,0	55,8
COUTS FIXES VEHICULES				
- amortissement	106,5	28,1	113,5	23,3
- frais financiers	41,2	10,9	43,9	9,0
- assurance	16,5	4,4	20,6	4,2
- vignette, patente	6,3	1,7	6,3	1,3
- autres	3,5	0,9	3,5	0,7
- sous-total	174,0	46,0	187,8	38,5
PERSONNEL ROULANT	28,0	7,4	28,0	5,7
TOTAL	378,3	100	487,8	100

Tableau 39 : Coûts d'exploitation kilométriques fictifs d'un porteur 10 tonnes pour un
artisan-transporteur (30 000 km/an)

	COUTS HT		COUTS TTC	
	en F CFA	en %	en F CFA	en %
COUTS KILOMETRIQUES				
- carburant	49,2	19,6	76	22,3
- lubrifiants	6,9	2,7	8,7	2,5
- pneumatiques	15,2	6,1	29,2	8,6
- entretien, réparation	24,0	9,6	38,8	11,4
- contrôles routiers	25,0	10,0	25,0	7,4
- intermédiaires	2,3	0,9	2,3	0,7
- sous-total	122,6	48,9	180,0	52,9
COUTS FIXES VEHICULES				
- amortissement	55,2	22,0	75,5	22,2
- frais financiers	21,8	8,7	29,8	8,8
- assurance	14,7	5,8	18,3	5,4
- vignette, patente	7,2	2,9	7,2	2,1
- autres	3,5	1,4	3,5	1,0
- sous-total	102,4	40,8	134,3	39,5
PERSONNEL ROULANT	25,8	10,3	25,8	7,6
TOTAL	250,8	100	340,1	100

Tableau 40 : Coûts d'exploitation kilométriques fictifs d'un porteur 5 tonnes pour un artisan-transporteur (30 000 km/an)

	COUTS HT		COUTS TTC	
	en F CFA	en %	en F CFA	en %
COUTS KILOMETRIQUES				
- carburant	38,1	23,6	58,8	26,3
- lubrifiants	4,5	2,8	5,7	2,6
- pneumatiques	6,9	4,3	13,3	5,9
- entretien, réparation	18,0	11,1	29,1	13,0
- contrôles routiers	25,0	15,5	25,0	11,2
- intermédiaires	2,3	1,4	2,3	1,0
- sous-total	94,8	58,7	134,2	60,0
COUTS FIXES VEHICULES				
- amortissement	18,9	11,7	33,0	14,8
- frais financiers	7,4	4,6	12,9	5,8
- assurance	12,3	7,6	15,4	6,9
- vignette, patente	6,4	4,0	6,4	2,9
- autres	3,5	2,1	3,5	1,6
- sous-total	48,5	30,0	71,2	31,8
PERSONNEL ROULANT	18,3	11,3	18,3	8,2
TOTAL	161,6	100	223,7	100

4.5.3 - Analyses et commentaires

Ces résultats de calcul sont des estimations globales qu'il faut prendre avec les précautions habituelles. Elles ne sont indépendantes ni du contexte économique dans lequel se situe aujourd'hui la Côte d'Ivoire ni de la situation difficile que traverse le secteur du transport routier de marchandises, en témoigne le faible kilométrage retenu dans les calculs. Ces estimations convergent globalement avec des estimations réalisées par ailleurs (réf. 12 et 19), la différence maximale n'excédant pas 8 %.

L'examen de la structure des coûts d'exploitation met en évidence les 4 points suivants :

- les coûts kilométriques (ou variables) représentent une part majeure du coût total d'exploitation : entre 50 et 60 % suivant le type de véhicule avec une part importante des dépenses de carburant (20 à 25 %), des dépenses d'entretien-réparation (12 à 18 %), des dépenses de pneumatiques (6 à 13 %). Hors amortissement et frais financiers, ces coûts kilométriques représentent entre 70 et 80 % du coût total d'exploitation.

- les dépenses liées à l'achat du véhicule (lorsqu'il est neuf) représentent également une charge élevée qui, suivant le type de véhicule, peut atteindre 20 à 30 % du coût total d'exploitation.

- les frais du personnel roulant sont relativement faibles (6 à 8 %) et décroissent légèrement avec la taille du véhicule.

- le coût total d'exploitation d'un ensemble articulé est plus élevé chez les transporteurs structurés que chez les artisans-transporteurs d'environ 10 %. Deux causes principales : un coût du personnel roulant beaucoup plus élevé, des frais généraux (structure et gestion) non négligeables, alors que les coûts kilométriques sont identiques.

La comparaison entre les coûts hors taxes et les coûts TTC permet de préciser l'influence différenciée de la fiscalité. Globalement les taxes représentent 22 à 28 % du coût total d'exploitation ; elles pénalisent d'ailleurs plus sur les camions porteurs de faible tonnage que les ensembles-articulés. La fiscalité pèse principalement sur les coûts kilométriques qui supportent, comme nous l'avons vu, des taxes importantes notamment sur le carburant, les pneumatiques et les pièces détachées.

Ces résultats " bruts" peuvent être complétés et affinés par deux autres ratios qui tiennent mieux compte des conditions d'exploitation des véhicules : le coût à la tonne-kilomètre offerte et le coût à la tonne-kilomètre produite. Le premier ratio prend en compte la charge utile du véhicule, le second intègre en plus le taux de parcours en charge (et donc l'ampleur des retours à vide) et le taux de chargement (et donc les surcharges éventuelles). Le tableau ci-dessous réunit l'ensemble des résultats de coût fournis par le calcul.

Tableau 41 : Coûts d'exploitation des véhicules routiers (en FCFA)

	Coût au kilomètre	Coût à la t.k. offerte	Coût à la t.k produite
Ensemble articulé 24 t de CU	537*	22,4*	26*
	488	20,3	27,5
Camion porteur 10 t de CU	340	34	47,2
Camion porteur 5 t de CU	224	44,8	61,4

* entreprises structurées

Ce tableau amène deux observations :

- entre un véhicule de fort tonnage et un petit porteur, le coût à la t.k. produite varie dans un rapport de 1 à 2,2.

- malgré un coût au kilomètre parcouru plus élevé, les entreprises structurées transportent à un coût à la t.k produite légèrement plus faible (5 % environ) que celui des artisans-transporteurs.

Ces ratios, en particulier le coût à la t.k. produite, permettent une comparaison plus aisée et plus pertinente avec les prix de transport pratiqués sur les différents marchés.

CHAPITRE VI

**BILAN SUR LE CAMIONNAGE
ET
PROPOSITIONS D' ACTIONS**

I - Les rapports coûts - prix

1.1 - Synthèse sur les prix

L'analyse des prix du transport en Côte d'Ivoire a été menée à partir d'un échantillon de 490 expéditions dont les trois-quarts correspondent à des expéditions en tonnes et le reste en mètre-cubes.

Pour les produits mesurés en tonnes, le prix moyen se situe à 70 F CFA la tonne-kilomètre, tandis que pour les produits mesurés en volume (bois et hydrocarbures), le prix moyen n'est que de 32 F CFA le m³-kilomètre.

Une analyse plus fine des prix de transport montre toutefois des écarts sensibles selon le type de produit : le bois, les hydrocarbures et surtout le riz contrôlé par la Caisse de Péréquation sont transportés à des prix très stables alors que pour d'autres produits tels que les vivriers, la gamme de prix s'étend sur une plage beaucoup plus large (voir tableau ci-dessous).

Tableau 42 : Prix moyens et prix extrêmes selon le produit transporté

	Prix moyen	Prix minimum (1)	Prix maximum (2)	Rapport (2) / (1)
Banane *	111	20	452	22,6
Ciment *	26	11	100	9,1
Coton *	63	28	212	7,6
Engrais *	37	12	138	11,5
Igname *	76	16	200	12,5
Riz (Caisse) *	25	23	40	1,7
Riz (autres) *	58	15	333	22,2
Bois **	29	14	61	4,4
Hydrocarbures **	36	15	56	3,7

* f cfa / t - km

** f cfa / t - m³

L'analyse des prix pratiqués confirme bien, pour certains produits, le non respect de la tarification. Par exemple, le prix moyen de transport du ciment se situe à plus de 13 % en dessous du tarif officiel. En revanche le transport des hydrocarbures s'effectue généralement à des prix correspondant à la tarification.

Le type de produit n'est pas cependant la seule variable ayant une influence sur le niveau des prix. D'autres facteurs encore plus explicatifs ont été mis en évidence, notamment la quantité transportée et surtout la distance parcourue. La combinaison de ces deux

facteurs explique en effet à elle seule 72 % de la variance des prix de transport pour les expéditions en tonnes et 45 % pour les expéditions au volume. D'autres facteurs tels que l'activité du transporteur, la nature des voies empruntées, le taux de charge du véhicule, le type de liaison de l'expédition.... sont déterminants, bien qu'à des degrés sensiblement moindres, du prix de transport.

Nous avons montré également que la formation du prix de l'expédition n'est pas due qu'à un seul facteur ; que tous ces facteurs sont étroitement liés entre eux et que c'est la hiérarchisation du système de transport et la segmentation du marché qui rendent le mieux compte de leur combinaison. Plus l'expédition se situe dans le haut de la hiérarchie (longue distance, quantité transportée élevée, gros véhicule, route bitumée, produit élaboré, transporteur spécialisé, ...), moins le prix est élevé. Ainsi, en prenant la quantité et la distance comme indicateurs de la hiérarchie du système de transport, le prix moyen passe de 214 à 25 F CFA la t-km (soit une différence de pratiquement 90%), entre le niveau le plus bas (jusqu'à 3 tonnes et 50 kilomètres) et le niveau le plus élevé (plus de 14 tonnes et plus de 150 km). Quant aux segments de marché, définis selon les caractéristiques du chargeur, ils nous renseignent tout particulièrement sur les relations existantes entre le chargeur et le transporteur. Dans une situation d'offre globalement excédentaire et pour le transport de quantités importantes de marchandises, le chargeur dispose de marges de négociation non négligeables. Cette situation s'inverse néanmoins pour le transport de petites quantités sur des courtes distances (qui concerne notamment le bas de la hiérarchie) où le transporteur détient souvent le pouvoir de fixation des prix.

1.2 - Synthèse sur les coûts

Les coûts du transport mesurés à partir des coûts d'exploitation des véhicules présentent une grande variabilité qui dépend en premier lieu, et comme nous l'avions supposé au départ de notre recherche, du type de véhicule et de ses conditions d'exploitation (kilométrage effectué, infrastructures empruntées, charges réelles transportées, importance des retours à vide etc).

Si on considère le prix de revient kilométrique comme indicateur de coût, le rapport moyen entre un camion porteur de faible tonnage (224 FCFA) qui est utilisé pour le ramassage de produits (bas de la hiérarchie) et un ensemble articulé (488 FCFA) destiné au transport national et international (haut de la hiérarchie), se situe aux alentours de 2,2. Ramené à la tonne-kilométrique offerte ou produite, ce ratio se situe toujours aux alentours de 2,2 mais cette fois-ci en faveur du véhicule de fort tonnage ; cette inversion de rapport s'explique à partir des différences de charge utile.

Les coûts kilométriques ou variables ainsi que les dépenses liées à l'achat des véhicules représentent 70 à 80 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation supportées par les transporteurs.

La fiscalité augmente les coûts d'exploitation de 25 % en moyenne, mais peut, pour certains postes de dépenses, taxer ces coûts de 50 à plus de 90 % (carburant, pneumatiques, pièces détachées notamment).

On peut s'interroger enfin sur le caractère opératoire du concept de prix de revient kilométrique. Il paraît pertinent pour un transporteur qui dispose d'une flotte importante et a mis en place une gestion intégrée de ses dépenses d'exploitation (comptabilité écrite, provisions annuelles par poste de dépenses etc). En revanche, pour l'artisan-transporteur qui "gère" à très court terme et se heurte le plus souvent à des problèmes de trésorerie, ce coût a, semble-t-il, peu de sens. En fait, dans ses négociations avec les chargeurs, il s'appuie le plus souvent plus sur ses coûts directs ou apparents ; pour

chaque voyage il calcule très grossièrement un prix de revient de court terme qui se limite pour l'aller et le retour :

- aux dépenses de carburant ;
- aux dépenses de lubrifiants ;
- aux frais de contrôles routiers ;
- aux dépenses du personnel roulant ;
- aux dépenses de pneumatiques éventuellement.

Ces dépenses ne représentent qu'environ 50 % de l'ensemble des coûts que le transporteur supporte réellement. Ces pratiques de gestion à court terme peuvent expliquer que l'artisan-transporteur accepte des prix de transport relativement bas mais en prenant le risque de ne pouvoir faire face à des dépenses imprévues et parfois importantes (train de pneus à changer, réparation du moteur etc) et d'être ainsi contraint de suspendre provisoirement et même parfois de mettre un terme à son activité de transport (voir à ce sujet le paragraphe suivant).

1.3 - Liaisons coûts-prix

La liaison coûts-prix s'effectue, du moins sur le plan méthodologique, de façon très simple en ajoutant au prix de revient la marge commerciale recherchée par le transporteur. Cette marge dépend bien évidemment des rapports entre le transporteur et le chargeur et plus généralement du segment de marché sur lequel se trouve le transporteur.

Le passage entre coûts et prix pose donc inévitablement le problème de la rentabilité du transport de marchandises. Des éléments de réponses à cette question peuvent être apportés à la lumière de la comparaison qui peut être effectuée entre les prix pratiqués et les coûts estimés.

Si on considère l'activité des artisans-transporteurs, les prix et coûts moyens s'établissent respectivement à :

- 43 et 28 F CFA pour un ensemble articulé (rapport 1 à 1,5) ;
- 54 et 47 F CFA pour un porteur 10 tonnes (rapport 1 à 1,15) ;
- 95 et 61 F CFA pour un porteur 5 tonnes (rapport 1 à 1,6).

Cette comparaison suggère qu'en moyenne le transport de marchandises est rentable en Côte d'Ivoire. Mais ce serait oublier les écarts que l'on peut observer par rapport à ces moyennes ; ce qui nous conduit à comparer non plus les prix moyens aux coûts moyens, mais la distribution des prix à ces coûts.

Le tableau ci-après indique pour chaque type de véhicule la part des expéditions effectuées à des prix égaux ou inférieurs aux coûts d'exploitation estimés.

Tableau 43 : Comparaison prix - coûts de transport

	% des expéditions effectuées à un prix inférieur ou égal au coût moyen à la t.k produite		
	total	hors amortissement	apparent
Ensemble articulé	33	19	6
Porteur 10 tonnes	51	45	24
Porteur 5 tonnes	46	38	20

Si on raisonne en coût moyen total, la comparaison entre prix et coûts montre qu'un tiers à la moitié des expéditions est réalisé à des prix ne couvrant pas l'ensemble des dépenses que devrait supporter le transporteur dans l'hypothèse d'un renouvellement permanent des véhicules.

Si on s'appuie, comme certains transporteurs le font, sur le coût hors amortissement, on observe que, suivant le type de véhicule, 20 à 45 % des expéditions ne sont pas suffisamment rémunérées pour permettre de couvrir ces coûts ; ce qui signifie bien sûr le non renouvellement du parc de véhicules mais aussi, dans certains cas, l'impossibilité de faire face rapidement aux aléas de la route.

Enfin, si on raisonne comme le font beaucoup d'artisans-transporteurs en coûts apparents (coûts variables hors réparation + coût du personnel roulant), il reste pour les camions porteurs encore 20 à 25 % d'expéditions dont les prix sont inférieurs à ces coûts ; ce qui signifie que les conditions d'exploitation d'un nombre non négligeable de transporteurs ne leur permettent ni de renouveler leurs véhicules, ni de faire face à la moindre réparation, ni de payer les frais fixes annuels liés à la possession et à l'utilisation de leurs véhicules.

Même si cette comparaison est à certains égards critiquable, les enseignements que l'on en tire confirment la situation très difficile que traversent à l'heure actuelle bon nombre de transporteurs, et surtout de petits transporteurs, en Côte d'Ivoire.

II - Réduire les coûts du camionnage

A la lumière de l'analyse du camionnage, de son contexte, et de ses conditions actuelles de rentabilité, il est possible d'esquisser un bilan sur les facteurs de surcoûts identifiés tout au long de ce travail de recherche. Nous en présenterons les causes, les conséquences et dans la mesure du possible nous formulerons des propositions d'actions.

Si on fait l'hypothèse que l'objectif poursuivi est la réduction des coûts à la tonne-kilométrique produite, sous contrainte de rentabilité pour le transporteur, le problème se pose ainsi :

$$\text{Min } C_{t.k.} = \text{Min } \frac{CV + CF + CPR + FG}{K \times CU \times (T_1 \times T_2)}$$

Où :

- CV = coûts variables
- CF = coûts fixes de véhicules
- CPR = coûts de personnel roulant
- FG = frais généraux
- K = kilométrage annuel
- CU = charge utile du véhicule
- T₁ = taux de parcours en charge
- T₂ = taux de chargement

La minimisation ou, de façon plus réaliste, la réduction de ce coût conduit à agir sur des variables liées directement à l'exploitation des véhicules, mais aussi sur des variables liées à l'organisation et le fonctionnement du secteur des transports et sur des variables dont le contrôle revient à l'Etat.

Les surcoûts identifiés au cours de ce travail de recherche ont pour origines principales :

- une mauvaise maîtrise ou un excès des réglementations du transport ;
- des dysfonctionnements dans le fonctionnement du secteur des transports ;
- les pratiques de gestion des artisans-transporteurs.

Examinons-les plus en détail.

2.1 - Surcoûts et cadre réglementaire du camionnage

Tout d'abord, bien que le transport routier soit largement réglementé (certains disent trop), un certain nombre de textes n'ont pas été appliqués notamment ceux concernant la délivrance des autorisations de transport et la tarification des marchandises et des produits.

Ensuite, la fiscalité, notamment celle touchant les principaux postes du coût d'exploitation des véhicules, déjà lourde dans le passé, s'est renforcée en 1988.

Enfin, les causes d'immobilisation des véhicules pour raisons administratives (contrôles routiers en particulier) sont multiples et viennent ainsi entamer la productivité du transport. Reprenons ces points en détail.

2.1.1 - La maîtrise de la délivrance des autorisations de transport

La délivrance des autorisations de transport ne semble pas du tout maîtrisée en Côte d'Ivoire ; certains disent même qu'elle se fait arbitrairement.

Les causes sont multiples : utilisation de prête-noms, délivrance à des non-ivoiriens qui ainsi font du transport public par le biais du transport privé (c'est le cas pour le transport des hydrocarbures), revente illégale des autorisations de transport lors de la cessation d'activité. Ces non ayants droit qui font du transport public déguisé viennent accroître illégalement la capacité de transport du secteur public.

Conséquence, il y a pléthore de véhicules eu égard à la stagnation de la demande de transport due à la situation économique que traverse la Côte d'Ivoire depuis le début des années 80.

Tous les transporteurs rencontrés, sans exception, ont cité le **manque relatif de fret** comme la première cause d'immobilisation de leur véhicule (phénomène renforcé par la saisonnalité de la demande).

Comment éviter ce problème ? Que faire pour mieux maîtriser la délivrance de ces autorisations. La réponse vient (en partie seulement) des services responsables, en particulier la Direction Centrale des Transports Terrestres. Celle-ci envisage de demander aux transporteurs de justifier de ressources financières suffisantes pour l'acquisition des véhicules lorsqu'il y a demande d'autorisation de transport.

On peut émettre quelques réserves quant à l'efficacité de cette mesure ; on s'aperçoit en effet que le compte bancaire du transporteur ivoirien, demandeur de l'autorisation de transport public, est bien crédité, mais qu'une somme équivalente est retirée de son compte, une fois que l'autorisation de transport public lui a été accordée.

Il paraît donc indispensable de faire évoluer sensiblement cette réglementation et de délivrer les autorisations aux transporteurs ivoiriens sur la base de **critères objectifs** comme le propose notamment la DCGTx (réf. 3) :

- inscription du transporteur ou de la société de transport au registre du commerce ;
- présentation d'une attestation de conformité du véhicule (carte SICTA) ;
- présentation d'une attestation d'assurance ;
- déclaration à la Direction des Impôts.

Et pour renforcer le contrôle à l'entrée dans le secteur du transport, il pourrait être envisagé, comme l'a évoqué la DCTT, de n'attribuer ces autorisations qu'aux personnes ayant un CAP de transporteur (voir paragraphe sur la formation).

La distinction entre transport public et privé doit être maintenue et l'utilisation des véhicules de transport privé pour compte d'autrui devra être réprimée.

2.1.2 - Le non respect des tarifs officiels

Il s'agit d'un problème complexe. Nous l'avons vu, excepté pour le café et le cacao, les **tarifs sont rarement respectés** notamment en période de faible activité où l'offre de transport est très excédentaire. Des écarts à la baisse, pouvant aller jusqu'à 20 % par rapport au tarif officiel, sont courants pour certains produits.

Ces pratiques de "**prix cassés**" sont, semble-t-il, celles des chargeurs qui, profitant d'une offre excédentaire, imposent un prix bas au transporteur, mais aussi celles des transporteurs pour compte propre (commerçants-transporteurs) qui font aussi du transport public : grâce à leur double ou multiple activité, ils réduisent au maximum leur retour à vide et peuvent ainsi "**arracher**" des marchés en proposant des prix moins élevés.

Conséquence de cette situation : une pratique généralisée de **surcharges** qui permet au transporteur de compenser à court terme une faible rémunération du transport par une augmentation des charges transportées, mais conduit à moyen terme à des surcoûts pour les véhicules et l'infrastructure.

A l'heure actuelle l'Etat ne dispose d'aucun moyen pour faire appliquer cette réglementation et l'action que mène le nouveau bureau de fret (BFCI) en matière de prix ne changera en rien cette situation. Pourtant un grand nombre de transporteurs souhaitent que les prix officiels soient respectés ; ils sont bien conscients que leurs pratiques de surcharge (qui, il faut bien le reconnaître, sont antérieures au blocage des prix survenu en 1982) représentent à terme une source d'ennuis (surcoûts impossibles à supporter et risque de cessation de leur activité) mais, ils sont obligés chaque jour d'y recourir sous peine de disparaître !

Quel rôle devrait alors jouer l'Etat dans la tarification ? Deux thèses s'opposent actuellement :

- celle d'un renforcement dans l'application des tarifs officiels ; mais pour l'instant les instruments de mise en oeuvre d'une telle politique ne sont pas définis ;
- celle qui limite le rôle de l'Etat à la publication de tarifs de référence que les transporteurs utiliseront dans leurs négociations avec les chargeurs (c'est la position actuelle de la DCGTx et la pratique de la BFCI).

Le débat est d'ores et déjà ouvert. Mais quelle que soit son issue, les tarifs de transport devraient, mieux que dans le passé, prendre en compte l'évolution des conditions et de l'ensemble des coûts d'exploitation des véhicules. Le secteur du transport ne pourra en retirer que des bénéfices.

2.1.3 - Le poids écrasant et différencié de la fiscalité

Le problème n'est pas simple car il touche directement les finances de l'Etat et dépasse donc largement le cadre du secteur du transport.

D'une part on ne peut que constater, par référence aux pays voisins de la Côte d'Ivoire, le **poids excessif des taxes** et droits de douane qui pèsent sur les coûts liés à l'achat et l'exploitation des poids lourds avec tous les effets pervers possibles (importations frauduleuses de pneus, de pièces détachées, de carburant, de véhicules d'occasion) qui constituent des pertes fiscales pour l'Etat.

D'autre part cette fiscalité ne touche pas tous les transporteurs de façon équitable : les entreprises structurées paient les charges et impôts définis par la législation alors que bon nombre d'artisans-transporteurs échappent à cette fiscalité.

2.1.4 - Les immobilisations "administratives"

Nous faisons référence ici aux contrôles routiers mais aussi aux pertes de temps que le transporteur doit supporter notamment au passage des frontières (3 à 4 jours).

Revenons sur le premier point que nous avons déjà évoqué dans le chapitre précédent et qui est révélateur de la situation actuelle.

Tout le monde (transporteurs et même l'administration des transports) reconnaît qu'il y a un excès de contrôles routiers. Ce qui devait se limiter à une action classique de contrôles (comme au Mali par exemple) s'est transformé en une fuite en avant entre services de contrôle et transporteurs. Ces contrôles accroissent les temps de trajet de manière excessive et sont l'objet de dépenses supplémentaires pour le transporteur (qu'il compense parfois largement par le surcroît de recette provenant de la surcharge qu'il a "négociée" auprès des services de contrôle).

Si leur nécessité n'est pas contestée, " il paraît nécessaire et urgent de réduire leur nombre et de regrouper l'ensemble des services de l'Administration chargés des contrôles (police, gendarmerie, eaux et forêts) autour de postes fixes. Une feuille de contrôle, visée par ces services, permettant un passage plus rapide aux postes rencontrés pendant la suite du voyage. Quant aux contrôles routiers permanents de la douane, ils ne peuvent être effectués qu'au passage des frontières " (proposition de la DCGTx).

2.2 - Surcoûts et dysfonctionnements du secteur du transport

Nous avons largement évoqué les fortes contraintes spatiales et temporelles qui toutes deux sont à l'origine de surcoûts indirects :

- les fluctuations saisonnières de la demande de transport ;
- les déséquilibres des flux de transport.

Le fort ralentissement de l'activité, entre juin et septembre notamment, immobilise bon nombre de véhicules. A une sous utilisation du parc, s'ajoute une sous-utilisation de chaque véhicule encore en circulation qui se matérialise par des taux de retour à vide importants et des temps considérables de recherche du fret qui peuvent atteindre plusieurs jours voire plusieurs semaines notamment chez les artisans-transporteurs.

A ce facteur saisonnier viennent s'ajouter deux autres phénomènes non négligeables contribuant à une diminution de la demande de transport public. Le premier concerne l'utilisation par les commerçants des cars interurbains comme moyen d'acheminement de leurs marchandises. Cette pratique illégale est vivement dénoncée par les petits transporteurs. Certes les charges transportées par ces cars ne sont pas très importantes, 1, 2 voire 3 tonnes, mais pour les petits transporteurs, notamment ceux qui possèdent des porteurs de 5 tonnes de CU, ce fret, qui échappe au transport public, est un manque à gagner et augmente encore plus la sous-utilisation de leurs véhicules. L'autre phénomène qui concourt à la diminution de la demande de transport est le ralentissement de l'activité du port d'Abidjan dû en particulier aux montants élevés des taxes portuaires en vigueur. D'après les transitaires cette forte taxation a pour conséquence de reporter une partie des marchandises sur les ports de Dakar et Lomé où les taxes sont moins élevées (presque 6 fois moins élevées à Dakar).

L'organisation de l'affrètement apparaît aussi comme une source de surcoûts indirects dans la mesure où elle ne se fait pas indépendamment des contraintes spatiales et temporelles. Le rôle du syndicat et en particulier des sections locales situées à l'intérieur du pays, n'est pas neutre. Des pratiques monopolistiques sont établies, elles se traduisent soit par l'augmentation des délais de recherche du fret et donc une augmentation du temps d'immobilisation des véhicules, soit par l'augmentation des retours à vide.

Il conviendrait pour le futur que les transporteurs d'Abidjan aient les mêmes droits que les autres transporteurs. Plus généralement une répartition plus équitable du fret est nécessaire. L'organisation du fret apparaît ainsi comme un des principaux problèmes à résoudre si l'on veut améliorer la productivité et la rentabilité du transport public. La nouvelle Bourse de fret s'est lancée, elle aussi, dans cette difficile tâche ; les obstacles sont nombreux, à commencer par le peu d'intérêt que portent pour l'instant les chargeurs et notamment les gros commerçants à ce type d'entreprise.

2.3 - Surcoûts et gestion des entreprises de transport

2.3.1 - Améliorer la connaissance et la maîtrise des coûts

La recherche d'une meilleure productivité du transport passe tout d'abord par une maîtrise des coûts, en particulier la consommation de carburant, les dépenses d'entretien-réparation, l'utilisation rationnelle des pneumatiques, etc.

La plupart des entreprises structurées rencontrées ont déjà réduit au maximum ces coûts. En revanche chez les artisans-transporteurs il reste beaucoup à faire. La gestion à très court terme qu'ils pratiquent ne leur permet pas de fonctionner de façon efficace mais seulement de vivre. Ils achètent leurs véhicules sans se soucier de l'utilisation qu'ils vont en faire, ils ne disposent pas de suivi de la consommation de carburant de leurs véhicules, et n'effectuent pas d'entretien préventif ; ils n'ont pas une approche commerciale active mais subissent les lois du marché.

La connaissance de leurs coûts est très partielle ; ils acceptent ainsi des chargements à prix bas ce qui les conduit, nous l'avons vu, à surcharger au maximum. Le renouvellement de leurs véhicules est devenu quasiment impossible, (c'est pourquoi ils revendiquent la possibilité d'acheter des camions d'occasion en provenance de l'étranger).

Face au caractère très artisanal des pratiques de gestion de leurs flottes il paraît essentiel de lancer un programme de formation des artisans-transporteurs à l'image de ce qui est fait déjà au centre de formation de Niamey.

La Bourse de fret prépare un projet de création d'une petite unité de transport de 4 à 5 véhicules pour enseigner à ces artisans comment il faut gérer une entreprise de transport. Le stage serait d'une durée de 2 à 3 mois. Cette formation devrait initier les transporteurs :

- à la mise en place d'une comptabilité simplifiée ;
- au calcul de prix de revient ;
- à la gestion du parc de véhicules et plus généralement à l'exploitation de leur entreprise ;
- à l'entretien préventif des véhicules.

Les méthodes d'enseignement devront être adaptées au contexte africain car, rappelons-le, plus de 90 % des artisans-transporteurs sont analphabètes.

2.3.2 - Structurer le secteur des artisans-transporteurs

La formation à une meilleure maîtrise des coûts et à la mise en oeuvre d'une gestion plus rigoureuse procurerait des avantages encore plus importants si parallèlement une restructuration du secteur des artisans-transporteurs était opérée. Leur regroupement, en coopératives notamment, leur permettrait de bénéficier de nombreux avantages : mise en commun des équipements d'entretien et des savoir-faire, achat en plus grandes quantités de pneus, de pièces détachées (et donc obtention de remises non négligeables), réponse plus efficace à la demande de transport, etc.

La mise en place d'une telle restructuration n'est évidemment pas chose simple. Elle risque de se heurter au caractère hétérogène de ce secteur et exige en premier lieu une évolution sensible des mentalités et des comportements.

L'ensemble de ces recommandations et propositions d'actions visant à réduire les coûts du camionnage et plus généralement à améliorer la productivité du secteur du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire nécessiterait une évaluation plus complète que celle qui a été esquissée dans ce travail. Les travaux ultérieurs qu'il serait souhaitable de mener devront évaluer les multiples impacts de telles mesures (cohérence, efficacité) et mettre en évidence les conditions et difficultés de leur mise en oeuvre à la lumière des objectifs et des stratégies poursuivis par les différents acteurs concernés par le camionnage.

BIBLIOGRAPHIE

- 1 - La Côte d'Ivoire en chiffres - Edition 86 - 87. Ministère de l'Economie et des Finances. Inter Afrique Presse, Abidjan 1988.
- 2 - Dettes : du nouveau et des exemples en Afrique. Revue Africa International n° 206, juin 1988.
- 3 - Plan National de Transport - Rapport final 3 : Routes et transports routiers. DCGTx, Abidjan, avril 1988.
- 4 - Ph. CALVIE : Le poids lourds en Côte d'Ivoire - L'appropriation d'une technologie importée. Thèse de 3 ème cycle en Economie des Transports. Université Lumière Lyon II, septembre 1987.
- 5 - BCEOM-DCTT : Définition d'une politique des transports pour la Côte d'Ivoire - propositions d'actions. Abidjan, avril 1983.
- 6 - T. KOUADIO : La tarification du transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire : de l'indépendance à nos jours. Travail de fin d'études. ENSTP, Yamoussoukro, juin 1988.
- 7 - B. KEITA et J. LAMBERT : Analyse des coûts du transport routier en Côte d'Ivoire - Etude pilote. LET - INRETS, décembre 1987.
- 8 - Plan National de Transport - Résultats des enquêtes routières - volume 20. DCGTx, Abidjan, janvier 1988.
- 9 - Plan National de Transport - L'affrètement en Côte d'Ivoire - volume 3. DCGTx, Abidjan, mai 1986.
- 10 - H.L. BEENHAKKER et N. BRUZELIUS : Le transport et la commercialisation des produits agricoles en Côte d'Ivoire. La Banque Mondiale, mars 1984.
- 11 - J. LAMBERT et Ph. CALVIE : Les poids lourds en Côte d'Ivoire - Offre, utilisation et réparation des véhicules. Rapport de recherche INRETS n° 26, janvier 1987.
- 12 - Ph. VALLOUIS : Les entreprises de transport routier de marchandises en Côte d'Ivoire - Fonctionnement du secteur et pratiques de gestion. Travail de fin d'études. ENTPE, juin 1986.
- 13 - AFT : Etude sur le fonctionnement des petites entreprises de transport et définition d'un système de formation à mettre en oeuvre. Paris, décembre 1979.
- 14 - D. BOUF et C. HEBERT : L'entreprise de transport "taxi brousse" dans une préfecture de l'ouest ivoirien. Actes de la rencontre de recherche "Transport et écoulement des produits vivriers en Afrique sub-saharienne". INRETS, Paris, juin 1986.
- 15 - A. TOURE : Les petits métiers à Abidjan - L'imagination au service de la conjoncture. Paris, Karthala, 1985.
- 16 - Méthode de calcul des prix de revient des transports routiers de marchandises. FNTR, Paris, édition mai 1980.
- 17 - Plan National de Transport - Fiscalité des pneumatiques et des chambres à air - volume 11. DCGTx, Abidjan, avril 1987.
- 18 - Plan National de Transport - L'incidence des contrôles routiers sur l'économie des transports - volume 4. DCGTx, Abidjan, mai 1986.
- 19 - Plan National de Transport - Coûts d'exploitation des véhicules de transport routier - volume 13. DCGTx, Abidjan, mai 1987.

ANNEXES

ANNEXE 1

DROITS D'IMPORTATION SUR LES VEHICULES BUILT-UP ET TAUX DE TVA EN VIGUEUR EN 1985 (en % de la valeur CAF)

Type de véhicule	droit fiscal	droit de douane	TVA	taux global
Tracteur routier				
- moins de 110 kw	15	10	11	38,75
- 110 kw et plus	20	5	11	38,75
Porteur				
* Benne				
- moins de 66 kw	20	15	25	68,75
- 66 à moins de 110 kw	20	15	25	68,75
- 110 à moins de 300 kw	25	5	25	62,50
- plus de 300 kw	25	5	11	43,30
* Autre				
- moins de 66 kw	20	15	25	68,75
- 66 à moins de 110 kw	20	15	25	68,75
- 110 à moins de 300 kw	15	15	11	44,30
- plus de 300 kw	15	15	11	44,30

source : Chambre d'Industrie

ANNEXE 2

PART DES PRELEVEMENTS FISCAUX DANS LE PRIX A LA POMPE DES CARBURANTS LE 31 AOUT 1982 (en %)

	super	essence	gazole
Taxes fiscales			
- taxes de port	0,2	0,2	0,3
- taxe d'occupation du domaine public	0,2	0,2	0,2
- taxe spécifique	22,0	20,0	7,7
- droits et taxes douanières (dont taxe additionnelle sur les produits pétroliers)	9,5 (8,6)	9,2 (8,2)	7,4 (6,3)
Prélèvement para-fiscaux			
- stock de sécurité	2,3	2,4	3,2
- fond d'action pétrolier	1,0	1,0	0,9
- fond de compensation	16,2	16,9	19,8
- Caisse de Péréquation	2,3	3,6	2,6
	53,7	53,5	42,2

source : DCTT

ANNEXE 3

VIGNETTE ET DROITS DE TIMBRE

Tableau 1 : taxe différentielle (ou "vignette") sur les
véhicules de plus de deux roues en 1982 (en F.CFA)

	moins de 5 ans	plus de 5 ans
1 à 4 CV	12 000	9 000
5 à 7 CV	21 000	15 750
8 à 11 CV	30 000	22 500
12 à 15 CV	60 000	45 000
au dessus de 15 CV	120 000	90 000

source : DCTT

(NB : les véhicules de plus 15 CV et de moins de deux ans d'âge doivent payer
150 000 F.CFA)

Tableau 2 : droits de timbre en 1982 (en F.CFA)

* immatriculation et mutation	
- moins de 7 CV	3 125
- 7 à 11 CV	6 125
- plus de 11 CV	9 125
* autorisation de transport	1 000
* permis de conduire	2 000
* réception du véhicule	30 000
* réception à titre isolé	1 000

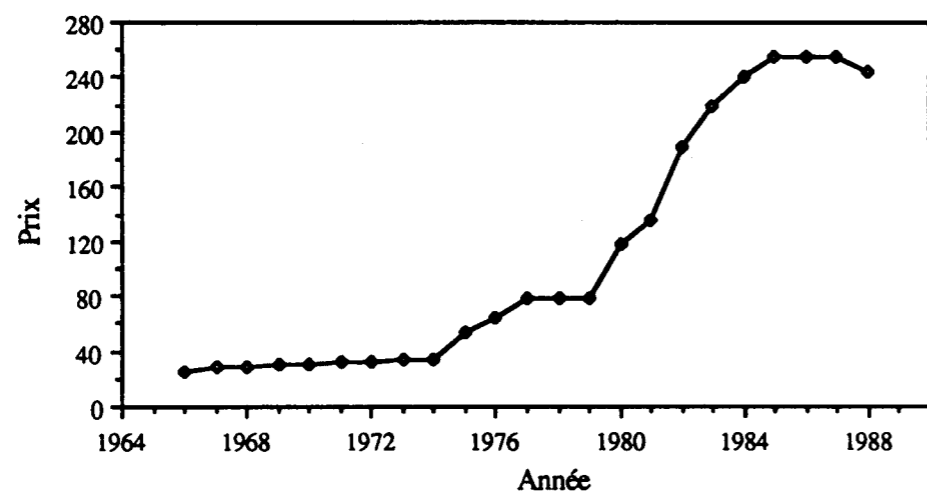
source : DCTT

ANNEXE 4

EVOLUTION DU PRIX DU GAZOLE ET DES PNEUMATIQUES

Evolution du prix du gazole à la pompe au 1er janvier en F CFA

Période : 01/01/ 1966 - 01/01/ 1988



Evolution du prix des pneumatiques Michelin en F CFA

Période : 1982 - 1988

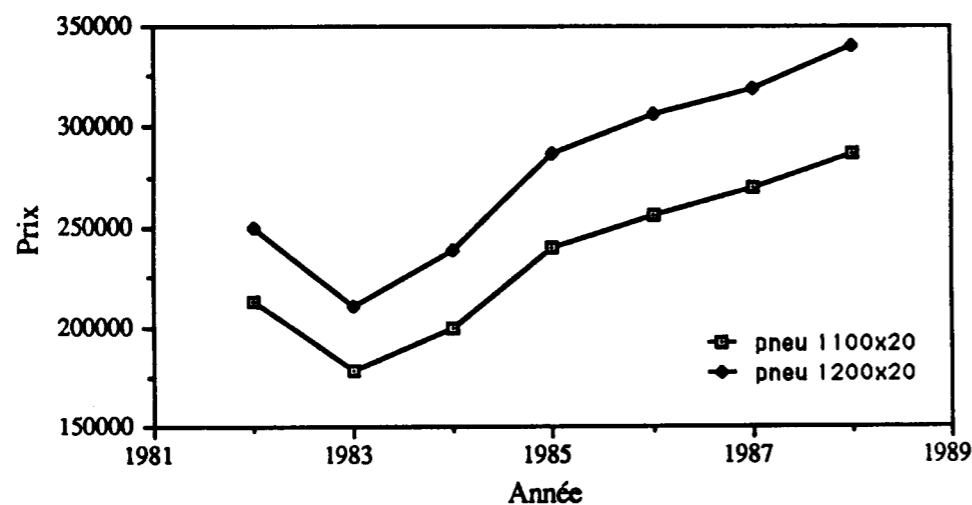


TABLE des MATIERES

Chapitre I : Quelques points de repère sur la Côte d'Ivoire	1
I - Situation géographique et économique	2
II - Le contexte économique des dix dernières années	2
2.1. : de l'euphorie	2
2.2. : à la crise.	2
III - L'activité de transport de marchandises	4
3.1. : le trafic routier : situation passée et présente	4
3.2. : le trafic ferroviaire.	5
 Chapitre II : Le contexte du camionnage	 7
I - Le réseau routier : forces et faiblesses	8
1.1. : caractéristiques et état du réseau	8
1.1.1. : situation actuelle	8
1.1.2. : évolution passée : une priorité donnée au réseau revêtu	8
1.1.3. : un réseau de pistes en terre de qualité variable	9
1.2. : perspectives d'évolution du réseau	13
1.2.1. : le court terme	13
1.2.2. : le moyen et long terme	13
1.2.3. : évolution des dépenses d'investissement et d'entretien du réseau routier.	13
II - L'offre de véhicules	14
2.1. : le marché du poids lourd	14
2.1.1. : l'effondrement des ventes de véhicules neufs	14
2.1.2. : les menaces de disparition des activités d'assemblage	15
2.1.3. : l'interdiction d'importation des véhicules d'occasion	16
2.2. : évolution du parc de véhicules	16
2.2.1. : estimation et évolution passée	16
2.2.2. : âge du parc.	17
III - Le cadre réglementaire	18
3.1. : la réglementation d'organisation du secteur	18
3.1.1. : les autorisations de transport	18
3.1.2. : les lettres de voiture	19
3.2. : la réglementation tarifaire	20
3.2.1. : objectif poursuivi	20
3.2.2. : quels tarifs ?	20
3.2.3. : les prix sont-ils respectés ?	21
3.3. : la réglementation fiscale	21
3.3.1. : la fiscalité générale	21
3.3.2. : la fiscalité spécifique	24
3.4. : la réglementation technique	25
3.4.1. : les visites SICTA	25
3.4.2. : les charges à l'essieu	25

Chapitre III : Le fonctionnement du secteur du transport routier de marchandises	27
I - Les acteurs du camionnage	28
1.1. : les chargeurs	28
1.1.1. : les commerçants, grossistes et transitaires	28
1.1.2. : les industriels	28
1.1.3. : les Caisses de Stabilisation et de Péréquation	28
1.2. : les transporteurs	29
1.2.1. : les entreprises modernes de transport	30
1.2.2. : les commerçants-transporteurs	31
1.2.3. : les artisans-transporteurs	31
1.3. : les affréteurs	31
1.3.1. : rôle joué par le syndicat des transporteurs	31
1.3.2. : les cockers	33
1.3.3. : la bourse de fret de Côte d'Ivoire.	34
II - Le fonctionnement du système de transport public	34
2.1. : de fortes contraintes spatiales et temporelles	34
2.1.1. : les fluctuations saisonnières de la demande de transport	35
2.1.2. : le déséquilibre des flux de transport	35
2.2. : l'organisation de l'affrètement	36
2.3. : confrontation entre l'offre et la demande de transport	41
2.3.1. : capacité de transport, fluctuations de la demande et monopoles locaux	41
2.3.2. : la formation des prix de transport : premiers éléments	44
Chapitre IV - L'analyse des prix du transport routier de marchandises	47
I - Hiérarchisation et segmentation du système de transport	48
1.1. : la hiérarchisation	48
1.2. : la segmentation du marché de transport	54
1.2.1. : les grands chargeurs	54
1.2.2. : les organismes publics	55
1.2.3. : les marchés divers	56
II - Les prix de transport	56
2.1. : les prix de transport : approche globale	57
2.1.1. : prix de transport et hiérarchisation	57
2.1.2. : prix de transport et segmentation	59
2.2. : les prix de transport : l'expédition et ses conditions de réalisation	63
2.2.1. : le produit	64
2.2.2. : la liaison spatiale	64
2.2.3. : le véhicule	65
2.2.4. : le taux de charge	66
2.2.5. : la nature de la voie	67
2.2.6. : l'activité du transporteur	67
2.2.7. : les intermédiaires	67

Chapitre V - L'économie des transporteurs	69
I - Présentation résumée de l'enquête sur les coûts	70
1.1. : volume d'enquête	70
1.2. : types d'informations recueillies auprès des transporteurs	70
II - Fonctionnement et gestion des entreprises de transport	71
2.1. : des structures d'organisation singulièrement contrastées	71
2.1.1. : les entreprises modernes	71
2.1.2. : les artisans-transporteurs	71
2.1.3. : les commerçants-transporteurs	72
2.2. : des modes de gestion financière déterminés par des logiques différentes	73
2.2.1. : les artisans-transporteurs	73
2.2.2. : les entreprises modernes	75
III - Achat, utilisation et renouvellement du matériel roulant	76
3.1. : achat et renouvellement du matériel roulant	76
3.1.1. : critères d'achat	76
3.1.2. : politique de renouvellement du parc	76
3.1.3. : financement des véhicules	77
3.2. : utilisation des véhicules	79
3.2.1. : la sous-utilisation des véhicules	79
3.2.2. : la sur-utilisation des véhicules	81
3.3. : entretien et réparation	84
3.3.1. : les pratiques d'entretien	84
3.3.2. : la réparation des poids lourds	84
IV - Analyse des coûts d'exploitation	85
4.1. : objectif de l'analyse	85
4.2. : les paramètres déterminants	85
4.2.1. : le type de véhicule et son utilisation	86
4.2.2. : le type d'entreprise et son fonctionnement	86
4.2.3. : les cas types rencontrés	87
4.3. : sources des informations brutes recueillies	87
4.3.1. : les entreprises structurées	87
4.3.2. : les artisans-transporteurs	88
4.4. : les coûts d'exploitation	89
4.4.1. : coûts kilométriques	89
4.4.2. : coûts fixes de véhicule	93
4.4.3. : coûts du personnel roulant	95
4.4.4. : autres coûts	97
4.5. : reconstitution des coûts d'exploitation fictifs	97
4.5.1. : les entreprises structurées	97
4.5.2. : les artisans-transporteurs	98
4.5.3. : analyses et commentaires	99

Chapitre VI - Bilan sur le camionnage et propositions d'actions	103
I - Les rapports coûts - prix	104
1.1. : synthèse sur les prix	104
1.2. : synthèse sur les coûts	105
1.3. : liaisons coûts-prix	106
II - Réduire les coûts du camionnage	107
2.1. : surcoûts et cadre réglementaire du camionnage	108
2.1.1. : la maîtrise de la délivrance des autorisations de transport	108
2.1.2. : le non respect des tarifs officiels	109
2.1.3. : le poids écrasant et différencié de la fiscalité	110
2.1.4. : les immobilisations administratives	110
2.2. : surcoûts et dysfonctionnements du secteur du transport	111
2.3. : surcoûts et gestion des entreprises de transport	112
2.3.1. : améliorer la connaissance et la maîtrise des coûts	112
2.3.2. : structurer le secteur des artisans-transporteurs	112
Bibliographie	114
Annexes	116

DEJA PARUS

DANS LA COLLECTION

SITRASS

Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique subsaharienne. Cas de la Côte d'Ivoire. 125 p., juin 1989.
Prix : 125 FF (TVA 5 %) + frais de port.

Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique subsaharienne. Cas du Mali. 125 p., juillet 1989.
Prix : 125 FF (TVA 5 %) + frais de port.

Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique subsaharienne. Cas du Cameroun. 65 p., août 1989.
Prix : 90 FF (TVA 5 %) + frais de port.

Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique subsaharienne. Synthèse. 58 p., novembre 1989.
Prix : 80 FF (TVA 5 %) + frais de port.

Economie et politiques du camionnage en Afrique subsaharienne. Actes du SITRASS 1. Yamoussoukro, 20 - 21 - 22 novembre 1989. 290 p.
Prix : 300 FF (TVA 5 %) + frais de port.

