



HAL
open science

Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne. Actes du séminaire SITRASS 4, du 28 au 30 octobre 1996, Brazzaville (Congo)

Amakoé Adolehoume

► **To cite this version:**

Amakoé Adolehoume. Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne. Actes du séminaire SITRASS 4, du 28 au 30 octobre 1996, Brazzaville (Congo). ADOLEHOUME Amakoé (Ed.). SITRASS, 419 p., 1996, coll. SITRASS. halshs-00276654

HAL Id: halshs-00276654

<https://shs.hal.science/halshs-00276654v1>

Submitted on 5 May 2008

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.

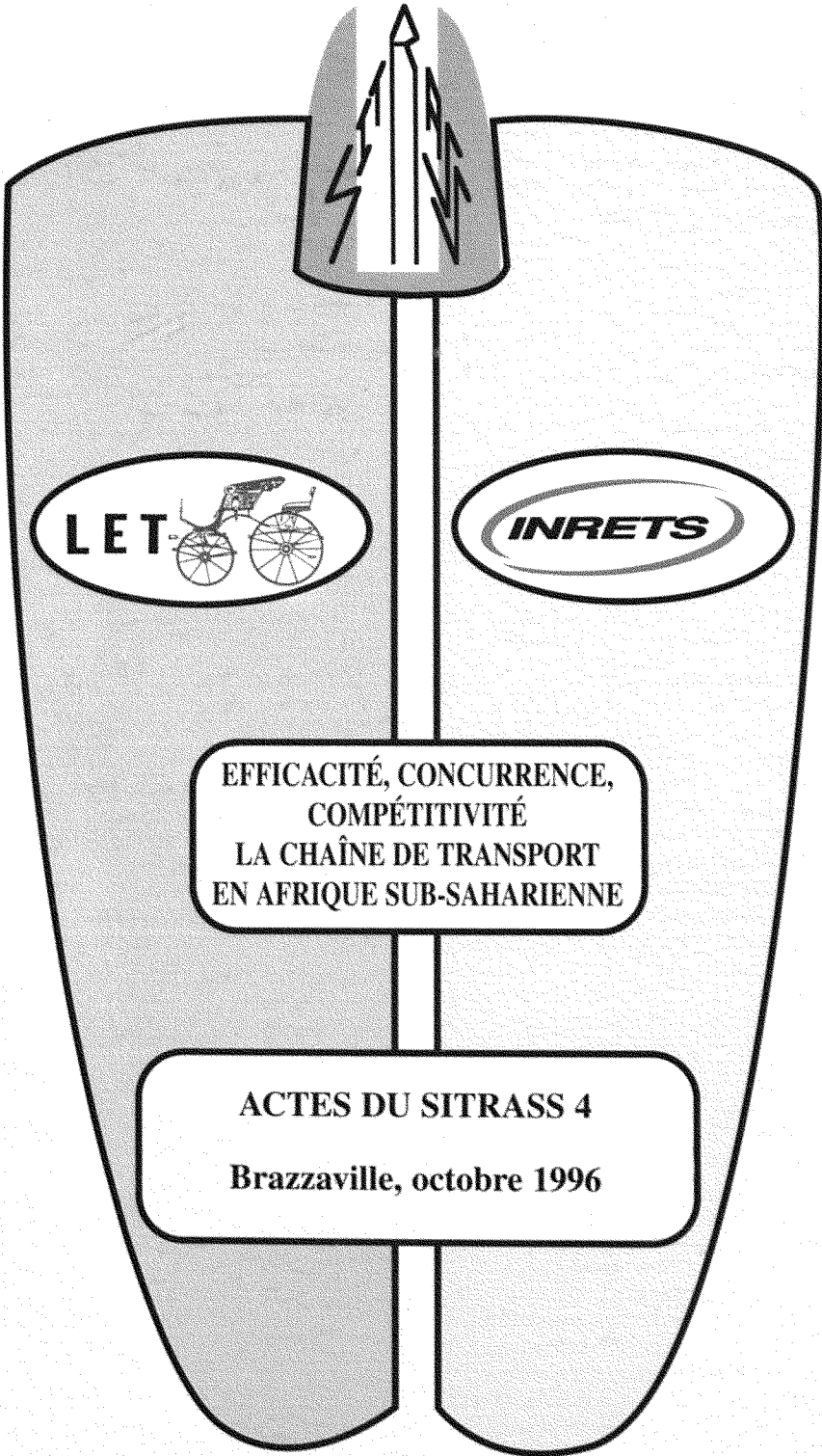
L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation de l'éditeur scientifique et de 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/>) - 1996. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

With the editor 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 :

ADOLEHOUME Amakoé (Ed.). Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne. Actes du séminaire SITRASS 4, du 28 au 30 octobre 1996, Brazzaville (Congo). Lyon : SITRASS. 1996. 419 p. (coll. SITRASS).



LET



INRETS

**EFFICACITÉ, CONCURRENCE,
COMPÉTITIVITÉ
LA CHAÎNE DE TRANSPORT
EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE**

ACTES DU SITRASS 4

Brazzaville, octobre 1996



Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne

**EFFICACITÉ, CONCURRENCE,
COMPÉTITIVITÉ :**
LA CHAÎNE DE TRANSPORT EN AFRIQUE
SUB-SAHARIENNE

ACTES DU SEMINAIRE SITRASS 4

Brazzaville, 28 - 30 octobre 1996, organisé par :

INRETS (Arcueil)
LET (Lyon)
ACRETAT (Congo)
MTAC (Congo)

Appui financier :
Coopération française

INTRODUCTION

PRESENTATION GENERALE

Amakoé P. ADOLEHOUME
Délégué Général SITRASS

Placé sous le haut patronage de son Excellence le Professeur Pascal LISSOUBA, Président de la République du Congo, et sous la présidence effective de Monsieur le Ministre d'Etat, chargé des Transports et de l'Aviation Civile assisté du Ministre de l'Enseignement Supérieur et Technique, et de celui de la Recherche Scientifique, le quatrième séminaire SITRASS s'est tenu à Brazzaville, du 28 au 30 octobre 1996, sur le thème : "*Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique subsaharienne*". SITRASS 4 concrétise ainsi le souhait des participants du troisième séminaire de Dakar, d'approfondir l'analyse de la chaîne de transport dans sa globalité.

A l'image des deux premiers SITRASS, ce quatrième séminaire reposait essentiellement sur des résultats de recherche. En effet, pour éclairer cette problématique de chaîne de transport et comprendre ce qui se passe en Afrique, le séminaire SITRASS 4 s'est principalement appuyé sur les résultats de la recherche menée par l'INRETS et le LET, en collaboration avec les équipes africaines SITRASS : le CEDRES au Burkina Faso, l'AIDET en Côte d'Ivoire, le GIRET au Cameroun, l'ASECTRA en RCA, et l'ACRETAT au Congo¹.

Une trentaine de communications étaient ainsi présentées à ce séminaire dont au moins la moitié relevait directement de l'étude ci-dessus mentionnée. Cela montre que la réalité du réseau SITRASS s'affirme de plus en plus non seulement comme outil de coopération scientifique, mais aussi comme outil de consolidation et de développement de pôles de compétence en économie des transports dans cette sous-région de l'Afrique. Cette réalité a été renforcée par la tenue d'une assemblée générale

¹ Les résultats de cette recherche donneront lieu ultérieurement à publication sous forme de monographie par pays dans la Collection SITRASS.

constitutive. En effet, les participants à ce séminaire, notamment les membres actifs du réseau ont profité des assises de Brazzaville pour formaliser le réseau SITRASS sous forme d'association internationale (le réseau SITRASS n'avait jusqu'ici aucune existence juridique). Le siège de la nouvelle association SITRASS se trouve dans un premier temps localisé² au Laboratoire d'Economie des Transports à Lyon, et son secrétariat à l'INRETS.

Cette recherche a pu se concrétiser grâce à un financement du Ministère français de la Coopération et de la Mission française de Coopération et d'Action Culturelle de Brazzaville, et de ressources internes au réseau SITRASS (INRETS et LET), dans le cadre du programme CMEAOC³/Banque mondiale dont la cellule de coordination se trouve à Abidjan. La responsabilité scientifique de l'étude a été assurée par l'INRETS et le LET, en collaboration avec les équipes locales SITRASS dans les différents pays, notamment sur la partie transport terrestre.

SITRASS 4 a rassemblé près de 150 participants venus de plus de 20 pays. Des professionnels du transport (ports, chemins de fer, transporteurs routiers, conseils des chargeurs), des représentants des administrations africaines en charge du secteur, des bailleurs de fonds (Coopération française, Caisse Française de Développement, Banque mondiale, Fonds européen de développement, ...), et des chercheurs (africains et européens) ont ainsi discuté pendant trois jours de la compétitivité des produits africains, par l'analyse de la chaîne de transport sous ses différents maillons (maritime, portuaire et terrestre).

Comment parler de chaîne de transport sans la mettre en regard de ce qui se passe actuellement dans le monde ? SITRASS 4 a ainsi posé le problème comme un élément de la globalisation et de la libéralisation économique, phénomène qui a des conséquences particulières sur les pays africains. Par la recherche, le séminaire a ainsi montré l'enjeu de cette mondialisation, et comment les pays africains peuvent s'y intégrer. On a notamment analysé le système de transport africain par rapport à ce qui se passe sur d'autres continents. Les situations du Vietnam, de l'Indonésie ou encore du Costa Rica - pays dont certains produits se trouvent en concurrence avec les produits africains sur le marché international -, ont ainsi servi de points de comparaison pour les cas africains. A différents niveaux de la chaîne, on a ainsi identifié les maillons pénalisants entraînant des "surcoûts". A titre illustratif, l'on a pu constater dans un cas (enquêtes SITRASS) qu'un conteneur débarqué au port de Pointe Noire n'est réembarqué sur wagon que 15 jours plus tard (dans le meilleur des cas), qu'il met environ 4 jours par le CFCO pour parcourir les 510 kilomètres qui séparent Pointe Noire de Brazzaville, soit au total 20 jours. Ce délai minimum de 20 jours équivaut sensiblement au temps de route d'un navire quittant le port de Rouen (France) pour Pointe Noire (sans escale).

Le séminaire s'est déroulé autour de trois principales préoccupations. Après une séance introductive, l'on a dans un premier temps posé le problème des enjeux du transport de marchandises en Afrique en insistant plus particulièrement sur les besoins de réformes structurelles dans le secteur des transports, ainsi que sur le rôle du rail dans la chaîne de transport. La deuxième préoccupation a notamment porté sur l'analyse du poids du transport dans la compétitivité de quelques produits africains, café, cacao, bois, en comparaison avec ce qui se passe au Vietnam, au Costa Rica ou en

² L'objectif à terme étant la délocalisation du siège en Afrique.

³ Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Indonésie. Trois ateliers en parallèle ont ensuite permis d'approfondir l'analyse des différents aspects transports : portuaire et maritime, terrestres, et analyse des corridors de desserte. La dernière préoccupation était consacrée à la problématique « Transport, intégration régionale et développement local », où l'on a aussi abordé l'impact de la dévaluation du F CFA sur l'écoulement des produits vivriers.

Toutefois, pour une plus claire lisibilité et pour assurer une cohérence interne aux différentes parties, le présent recueil des actes du séminaire est organisé autour des cinq thèmes suivants :

- un premier thème plus global sur les enjeux du transport de marchandises en Afrique sub-saharienne ;
- le second thème porte sur l'analyse quelques filières d'expédition (café, cacao, bois) ;
- une troisième partie est consacrée à la question portuaire et au maritime ;
- l'analyse du maillon terrestre (routier et ferroviaire) constitue le quatrième thème ;
- le cinquième thème rassemble toutes les communications portant sur la problématique "transport, intégration régionale et développement local".

Dans une partie introductive, après l'allocution de bienvenue du Ministre d'Etat congolais, le Pr. BONNAFOUS (Laboratoire d'Economie des Transports - Université Lumière Lyon 2) plante le décor par une analyse sur l'insertion de l'Afrique dans la globalisation économique internationale.

Il faut par ailleurs souligner que sur la trentaine de communications présentées au séminaire, le Comité scientifique de SITRASS 4 n'en a retenu que vingt-six pour publication dans les actes. L'ensemble des communications présentées au séminaire est en revanche disponible auprès du secrétariat scientifique.

On a enregistré avec intérêt la candidature du Cameroun pour accueillir SITRASS 5, proposition formulée au nom du GIRET (équipe SITRASS du Cameroun). Le thème de ce prochain séminaire sera arrêté ultérieurement, ainsi que la confirmation du lieu définitif.

ALLOCUTION DE BIENVENUE

Son Excellence Victor TAMBA TAMBA
Ministre d'Etat
Ministère des Transports et de l'Aviation Civile
Brazzaville - Congo

- Messieurs les Ministres,
- Excellences, Messieurs les Ambassadeurs et Chefs de Missions Diplomatiques et Consulaires,
- Mesdames, Messieurs, - Distingués Invités

Je suis heureux de prendre la parole au nom de Monsieur le Professeur Pascal LISSOUBA, parrain de votre Séminaire et absent de cette salle pour des raisons d'Etat. Je saisis cette ultime occasion pour vous souhaiter en son nom, au nom du Gouvernement et à celui du peuple congolais tout entier la bienvenue à Brazzaville, cette ville capitale, au passé glorieux d'où sont partis tour à tour les appels à la résistance, à la décolonisation et plus récemment encore à une démocratisation qui prenne en compte la réalité et les spécificités propres à la sociologie, à l'histoire, à l'économie, la géographie et la culture africaine.

Mesdames, Messieurs,

La tenue de votre quatrième Séminaire à Brazzaville, après le rendez-vous manqué du troisième en Janvier 1994, est un signal fort de l'intérêt que le réseau SITRASS porte à notre pays. Acceptez, je vous prie, nos sentiments de très grande et inestimable considération. Permettez que j'exprime à l'endroit du peuple et au Gouvernement Sénégalais, notre profonde gratitude pour l'élan de solidarité dont ils ont fait montre, lorsqu'il n'a pas été possible au Congo d'abriter votre 3ème séminaire.

Mesdames, Messieurs,

L'Afrique, ce continent réputé riche à maints égards, est paradoxalement et de toute évidence le continent le plus pauvre de la planète. Notre continent ne connaît-il pas toujours des fléaux comme la maladie, la famine et l'ignorance. Certains afro-pessimistes, pensent même qu'il faut purement et simplement laisser tomber ce continent « maudit » où aucune thérapeutique ne peut produire des effets susceptibles de générer des mutations salvatrices. Je suis heureux de savoir qu'il se trouve de par le monde des femmes et des hommes qui, malgré ces constats alarmistes, aiment et croient encore en l'Afrique, en sa capacité de sortir de cette séquence fort heureusement surmontable de notre longue marche vers le progrès. C'est je crois, le sens que Monsieur Alain BONNAFOUS et son équipe donnent à leur action.

En choisissant les transports comme domaine de votre action, vous touchez là, à l'un des points les plus sensibles de la vie de nos peuples respectifs ainsi que de nos économies encore dominées.

Le choix de votre thème «Efficacité, concurrence, compétitivité: la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne», outre qu'il justifie l'intérêt que vous accordez à

l'amélioration des performances des systèmes de transport de nos Etats, pose également, à mon avis, le problème de la complémentarité des actions à mener.

Concurrence et compétitivité ne peuvent trouver leur justification que dans le cadre d'une égalité de chance. L'égalité de chance, suppose au départ l'existence opportune d'un cadre conventionnel dont les règles du jeu auront été préalablement établis et acceptés par tous. Nonobstant ce qui précède, il sied de rappeler aux responsables africains du secteur des transports qu'il est illusoire de croire à un développement possible en faisant cavalier seul.

Je vous exhorte, vous, cadres africains présents dans cette salle, à plus de dynamisme et de perspicacité dans la recherche des voies et moyens pouvant conduire à la libération de ce continent victime de tant d'humiliations, d'escroqueries et de démissions, dirai-je, continentales.

Au moment où l'on parle de miracle asiatique, pourquoi ne pas croire en l'Afrique, en son intégration économique.

Mesdames, Messieurs,

Au Congo, notre politique économique s'inscrit prioritairement dans le cadre des actions communautaires. C'est pour obéir à cette politique que notre Gouvernement en accord avec les bailleurs de fonds, s'emploie à redéfinir le cadre institutionnel et juridique de l'Agence Transcongolaise des Communications (ATC) afin de lui faire assumer sa vocation naturelle d'épine dorsale des économies des Etats de l'Afrique Centrale.

Notre ambition est de faire aussi que demain se réalise un pont route-rail sur le fleuve Congo, l'un des passages obligés de la desserte des pays des Grands Lacs à partir du Port de Pointe-Noire considéré à juste titre comme la porte de l'Afrique du Centre.

Mesdames, Messieurs,

L'ampleur du thème de votre séminaire, le niveau élevé de l'expertise et la riche expérience des participants sont autant de gages de la qualité de vos débats et de vos recommandations auxquelles mon pays, le Congo, adhère d'avance. Il leur suffirait d'être au service de l'Afrique et de matérialiser la volonté désormais historique de rentrer dans le prochain millénaire avec l'espoir de contribuer plus activement et en vue du développement de nos pays respectifs à la mondialisation de l'économie.

En vous souhaitant bon séjour à Brazzaville, je voudrais aussi vous demander de nous accorder votre indulgence pour les manquements que vous viendriez à constater, manquements qui sont inhérents à toute oeuvre humaine.

Je déclare ouvert le quatrième Séminaire International sur les Transports en Afrique Sub-Saharienne et souhaite pleins succès à vos travaux.

Je vous remercie.

CONFERENCE INTRODUCTIVE FILIERES DE TRANSPORT : ECONOMIE DE LIGNES OU ECONOMIE DE NOEUDS

Pr Alain BONNAFOUS
Laboratoire d'Economie des Transports
Lyon - France

Monsieur le Ministre d'Etat, Messieurs les Ministres, chers collègues, Mesdames et Messieurs, je voudrais avant de commencer, essayer d'introduire l'ambiance universitaire en disant que nous comprendrions fort bien, Monsieur le Ministre d'Etat, Messieurs les Ministres, si vous avez des obligations dans la matinée, que vous soyez contraints de nous quitter. Alors sachez que les professeurs d'universités ne sont pas susceptibles. Ils ont l'habitude de voir partir des étudiants de temps en temps dans les amphithéâtres *a fortiori* des ministres. J'essaierai cependant de ne pas être trop long.

Je voudrais, avant d'effleurer le thème dont je dois parler, dire tout de même quelques mots de SITRASS, parce que quand je vois cette salle, je songe à un amphithéâtre beaucoup plus restreint qui était celui de Yamoussoukro où nous avons tenu SITRASS 1. A l'époque du reste ce n'était pas conçu comme un SITRASS 1 mais, comme un SITRASS et c'est un des derniers soirs, sous une paillote, que nous avons évoqué avec nos amis et partenaires africains, l'utilité qu'il y aurait à récidiver, c'est-à-dire à préparer d'autres recherches et un autre séminaire sur les transports en Afrique sub-saharienne.

Alors il y a eu SITRASS 1 à Yamoussoukro sur le thème des transports routiers, avec je crois des résultats sur les coûts de camionnage qui ne sont pas passés inaperçus. Il y a eu Ouagadougou sur les transports urbains, puis Dakar sur le thème plus austère de la formation et de l'information dans les transports. Et il y a aujourd'hui Brazzaville sur la chaîne de transport.

Peu à peu nous grignotons les thèmes du transport et peu à peu nous accumulons quelques éléments qui nous permettront peut-être d'avoir une meilleure intelligence globale de ces systèmes et par conséquent des outils plus puissants pour essayer d'en maîtriser le coût. Il y aura naturellement SITRASS 5. Je veux dire par là que nous sommes dans ce réseau des afro-optimistes et que, bien entendu, non seulement nous ne renoncerons pas à la vie de ce réseau, mais nous ferons tout pour en renforcer les activités. Une initiative vous sera proposée, que nous préparons avec quelques uns des piliers du réseau, de manière à conforter notre entreprise (et j'ouvre aussi une parenthèse pour vous dire qu'il ne m'est pas personnellement indifférent que ce deuxième acte fondateur se passe à Brazzaville).

J'insiste sur le fait que SITRASS n'est pas seulement une succession de séminaires, que c'est aussi en effet un réseau, relativement original, relativement moderne dans son système de fonctionnement. C'est un ensemble de 1100 personnes qui reçoivent régulièrement les informations sur nos activités ; c'est un noyau dur de 300 participants

plus actifs ; c'est un soutien important à l'Université d'été qui se tient à Lyon tous les ans depuis maintenant six ans. J'ai eu le plaisir de saluer et de croiser quelques dizaines de ceux qui, parmi vous, sont passés dans cette Université d'été. Bref SITRASS c'est quand même devenu, je crois, sur un registre complètement scientifique et indépendant, quelque chose, je ne dis pas qui compte, mais en tout cas qui marche, ce n'est déjà pas mal. Alors j'en viens très rapidement au sujet sur lequel je suis censé introduire ce séminaire. Sur ce thème des chaînes de transport avec une première tentative qui aurait été de prendre les bons résultats, les bonnes idées, les éléments saillants qui se trouvent dans les communications et vous verrez qu'il y en a beaucoup. Je suis convaincu que les actes de ce séminaire constitueront un document de référence important sur cette logique de chaîne, sur son économie, sur les carences, sur des résultats comparatifs dont nous savons bien qu'ils sont toujours très éclairants pour évaluer ce qui se passe en Afrique. Alors je ne cède pas à cette tentation, je veux dire par là que je n'évoquerai pas les résultats de ces papiers parce que ce ne serait pas très loyal de déflorer ce que les auteurs ont à vous présenter.

Je prendrai un autre point de vue, j'essaierai d'examiner comment on peut poser ce problème des chaînes en regard de ce qui est en train de se passer aujourd'hui dans le monde. On ne peut pas, c'est une banalité je m'en excuse, on ne peut pas poser ce problème autrement que comme un des éléments de la globalisation et de la libéralisation. Nous sommes quelques uns ici à ne pas y pouvoir grand chose. La globalisation, la mondialisation pour parler plus français qu'anglais, et la libéralisation sont des mouvements trop puissants aujourd'hui pour que l'on puisse imaginer qu'ils soient inversés dans des années proches, cela a des conséquences sur les systèmes de transport, des conséquences sur au moins deux éléments que je sépare un peu artificiellement sur les économies des lignes de transport et également sur la morphologie des réseaux. Dans les deux cas l'Afrique sub-saharienne, l'Afrique francophone tout particulièrement, se trouve en première ligne.

C'est clair pour tout le monde ici car ce sont des questions que la plupart d'entre vous connaissent. Nous savons bien qu'il y a des lignes d'écoulement de produits qui finissent par arriver sur des marchés et se trouvent en compétition avec des produits de même nature venus par d'autres lignes et venus d'autres continents. C'est cela aussi la globalisation sur un point d'arrivée sur un marché en Europe le cacao qui vient par exemple du Congo ou d'ailleurs se trouve là en concurrence directe avec le même produit qui vient d'Amérique latine ou qui vient d'Asie. Et l'un des termes de la compétition tient aux performances de ces chaînes de transport. Ce n'est évidemment pas le seul mais c'est l'un des éléments sur lesquels il faut s'interroger. Ce sera l'objet de beaucoup de communications. Sur l'efficacité de ces chaînes qui irriguent ce sous-continent, en comparaison de ce qui se passe par ailleurs, nous verrons qu'il y a des chiffres qui demandent réflexion, qui sont parfois inquiétants, qui montrent qu'il y a certainement beaucoup de progrès à faire dans cette région.

Mais au-delà de cette économie de ligne, il est en train de se passer dans le monde autre chose que je crois personnellement peut-être plus important encore si l'on essaie de jeter un regard un peu lointain. Cette autre chose, c'est une nouvelle morphologie des réseaux, qui me semble devoir concerner tous les réseaux : l'aérien, le maritime ou les réseaux terrestres. Tout cela il faudrait essayer de bien en prendre la mesure parce

que ce qui est en train de se passer a une telle force, à la fois la force des marchés et la force de l'économie que si l'on n'arrive pas à en maîtriser le cours, il pourrait y avoir bien des déconvenues.

J'aurai besoin, si vous le permettez ici, d'un rétroprojecteur parce que je voudrais m'aider de quelques graphiques, cela me fera gagner énormément de temps et me permettra de m'appuyer très simplement sur un peu de géométrie. Vous savez que nous sommes habitués, nous économistes à raisonner sur des fictions théoriques. Certains économistes, même parfois, les confondent avec la réalité. Dans mon système très simplifié, j'ai trois pôles qui sont à desservir et je suppose pour simplifier plus encore que nous disposons de trois véhicules et que chacun est capable de faire un trajet par jour. Ce qui signifie que chaque jour un véhicule va aller de B en A, un autre de A en C etc. Ce qui signifie aussi que pour une expédition de B en A on pourra bénéficier d'une fréquence tous les deux jours.

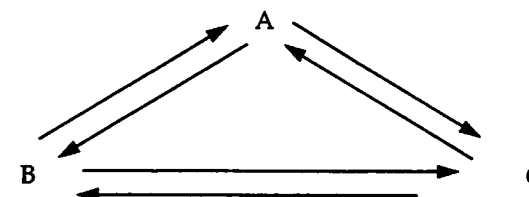


Figure 1 : Organisation classique - Trois véhicules, un service tous les deux jours sur 3 relations

Je suppose maintenant que sous l'effet, par exemple, d'une libéralisation ou d'une autre organisation des systèmes avec l'émergence d'un intégrateur, ce sont des choses qui arrivent, je suppose que l'on puisse faire fonctionner autrement cette desserte toujours avec la même flotte, c'est à dire avec trois véhicules, mais en passant par un point central, qui peut être un point préexistant ou un point complètement artificiel. Dans le domaine de l'aérien on a vu apparaître ces points centraux d'une manière complètement artificielle par exemple, aux Etats-Unis, qui ne sont pas en plein désert mais presque, par rapport à d'autres grands aéroports. Donc je suppose que l'on fait apparaître un point central et que les trois véhicules sont utilisés en passant par ce point central. Les relations des côtés deviennent des relations virtuelles, si je puis dire, et chaque jour donc un camion va faire une desserte BHA ou une desserte AHC etc. Il n'y a pas besoin d'être grand spécialiste du transport pour comprendre que si en H nous organisons l'échange, (le dégroupage et le regroupage), avec ces trois véhicules, on peut assurer entre les trois points non plus une desserte tous les deux jours mais une desserte tous les jours.

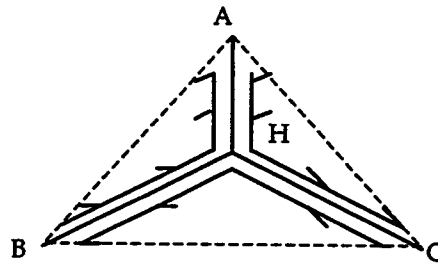


Figure 2 : Organisation radialisée - Trois véhicules, un service chaque jour sur six relations

C'est une chose que connaissent depuis longtemps les opérateurs du transport. C'est une chose qui est apparue notamment avec les réseaux ferroviaires au XIXème siècle mais aussi avec le coche, il y avait déjà des messagers qui fonctionnaient comme cela. C'est un système radialisé. Dans le jargon anglo-saxon, vous savez que ça correspond à la mécanique "hubs and spokes" c'est à dire des moyeux et des rayons en français. Nous dirons un pivot et ses rayons ou encore un système radialisé. Avec ce système là, par rapport au tout premier, tout d'abord nous avons quatre points desservis au lieu de trois. Ensuite nous avons un doublement de la qualité de service, si je puis dire, avec une desserte par jour au lieu d'une desserte tous les deux jours et cela avec les mêmes moyens. Naturellement cela peut se passer autrement, la radialisation peut aussi correspondre à une contraction des moyens pour écouler le trafic ou alors elle peut correspondre à une multiplication des points de desserte en gardant une fréquence tous les deux jours mais en rajoutant un point quelque part. Ce qui importe c'est que ce système a une dynamique propre, une puissance qui devient rapidement irrésistible.

La raison de cette puissance, elle est toute simple : c'est que si on rajoute un rayon à ce système, en réalité, on crée quatre relations nouvelles, ainsi que nous l'observons sur la figure 3 avec un rayon (trait plein) et 3 relations virtuelles (pointillés). Quand on va rajouter un rayon supplémentaire, on créera cinq relations. Autrement dit plus le système devient puissant plus sa dynamique qui va se traduire par des créations de rayons nouveaux devient forte et à la sortie on a le système bien connu de ces hubs avec des dessertes qui en apparence, physiquement, sont radiales mais qui, dans la réalité des services, permettent d'aller de n'importe quel point en n'importe quel autre point.

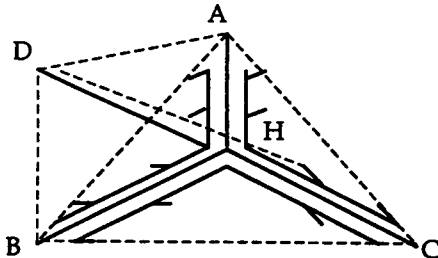


Figure 3 : Un rayon supplémentaire, quatre relations créés

Le point central, c'est peut-être un aéroport, c'est peut-être un grand port, c'est peut-être une plate-forme à conteneurs. Ce que je voudrais dire c'est qu'il faut penser à cela parce que le monde des transports, (je dis bien le monde au sens étymologique du terme), le monde des transports est en train d'être surplombé par cette morphologie de réseaux qui est tellement puissante et qui apporte de tels gains dans l'efficacité, dans la productivité du système qu'elle est irrésistible. Et là, je dis aussi que nous avons du souci à nous faire parce que il se trouve que le continent africain, en particulier cette partie atlantique, cette partie francophone, en l'état actuel de ses infrastructures, et de ses réseaux a une configuration en couloir de pénétration, une configuration en "peigne". En quelque sorte un peigne dont les dents se rejoignent rarement, ce qui signifie qu'*a priori*, la géographie économique des systèmes de transport ne se prête pas aussi bien à ce type de développement de réseaux que sur d'autres continents qui sont beaucoup plus denses, qui sont beaucoup mieux irrigués et dont les réseaux sont infiniment mieux maillés. C'est en regard de ces défis qu'il faudrait probablement raisonner les chaînes de transport.

Je ne voudrais pas terminer sans évoquer très rapidement tout de même deux personnes parce que bien entendu nous sommes très nombreux dans le réseau SITRASS. Il y a deux noms que je voudrais donner ici qui sont ceux de mon vieux complice Xavier GODARD. Tout ce qui a été fait dans le réseau SITRASS, il y est pour quelque chose, et aussi sans dire que c'est tout de même par le sérieux et l'efficacité d'Amakoé P. ADOLEHOUME que ce réseau a pu vivre avec une certaine efficacité jusqu'ici, et je tenais à le rappeler et les en remercier. Quant à ce qui nous reste à faire, c'est à dire à réfléchir et à travailler, je vous souhaite que cela dégage dans les trois jours qui viennent autant de chaleur que de lumière. Pour la chaleur je ne me fais pas de souci, pour la lumière ce sera à nous de faire quelques efforts.

THEME 1

**LES ENJEUX DU TRANSPORT DE
MARCHANDISES EN AFRIQUE
SUB-SAHARIENNE**

LES BESOINS DE REFORMES STRUCTURELLES DANS LES TRANSPORTS EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE.

*Augustin KARANGA
CMEAOC - SSATP
Abidjan - Côte d'Ivoire*

1. TENDANCES ET PRIORITES DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE.

Les problèmes rencontrés par les pays de l'Afrique au Sud du Sahara en matière de transport ont été identifiés de façon sérieuse lors de la préparation du Programme SSATP et de la Deuxième Décennie des Nations Unies sur les Transports et les Communications.

Ils tiennent essentiellement à :

- des coûts élevés et une qualité médiocre des services de transport
- des déficits chroniques enregistrés par les structures para-étatiques du secteur induisant des tensions sur les finances publiques
- un faible contrôle et une planification peu scientifique du secteur encore axés sur les capacités physiques au détriment des services, de l'efficacité financière, des variables politiques pertinentes et de l'analyse de la demande
- des réglementations contraignantes et restrictives induisant des coûts élevés et constituant des barrières à l'innovation, la performance ainsi qu'à l'émergence d'approches régionales ou sous-régionales

Ces faiblesses ne sauraient être uniquement résorbées par le truchement d'investissements mais par-delà toute approche, par des changements de politique et des réformes institutionnelles, condition *sine qua non* d'une utilisation optimale des ressources humaines et financières.

Le développement d'une politique coopérative et de dissémination des efforts déployés dans les cadre du SSATP et la définition d'objectifs et de stratégies sectoriels dans le cadre de Deuxième Décennie ont permis d'aboutir à un vaste consensus sur la nécessité de réorienter les politiques jusque-là mises en oeuvre dans le secteur.

Et même si chaque sous-secteur des transports comporte ses propres spécificité, il n'en demeure pas moins qu'un cadre commun existe autour :

- de la priorité à donner à la réhabilitation plutôt qu'à l'extension des infrastructures
- de l'amélioration des capacités de maintenance
- de la restructuration des organismes et sociétés para-étatiques
- du renforcement et amélioration des capacités de mobilisation des ressources locales
- de la réforme du cadre réglementaire et incitation à la concurrence
- de la primauté à accorder au secteur privé.

L'impulsion vers de meilleures performances dans le secteur des transports et les réformes de politiques appropriées s'opère à partir de plusieurs facteurs:

- la tendance vers la rationalisation des ressources publiques qui réduit considérablement les possibilités de subvention des structures para-étatiques, spécialement dans le domaine des transports aériens et ferroviaires;
- la mise en exergue, au travers des programmes de relance économique, de l'insuffisance des moyens de transport, comme contrainte majeure à la satisfaction de la demande et la reprise du chemin de la croissance;
- les contre-performances des systèmes de transport, entravant la compétitivité des pays de l'Afrique au Sud du Sahara et compromettant du même coup leur participation au commerce mondial;
- la prise de conscience quant à l'impérieuse nécessité de réduire la pauvreté, qui a permis d'attirer l'attention sur les problèmes relatifs à l'accès aux services de transport par les populations rurales démunies de même que par les ménages pris en charge particulièrement par les femmes.

2. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROGRAMME SSATP EN TANT QUE REPONSE AUX BESOINS DE REFORMES STRUCTURELLES DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

Le programme SSATP prend sa source à la réunion des Ministres africains chargés des transports et des communications tenue à Harare en 1986 dans un contexte d'endettement chronique des Etats de cette région et suite à l'appréciation mitigée des résultats atteints par la première Décennie (1978 - 1988).

Le Comité Consultatif International (CCI) mis en place s'est réuni pour la première fois à Washington en mars 1987 pour définir un plan d'action à présenter au PNUD pour un éventuel financement. Le programme ainsi conçu, s'articulait autour de quatre composantes principales:

1. une enquête sur l'état du secteur des transports en Afrique sub-saharienne;
2. une série d'ateliers destinés à promouvoir les échanges entre les décideurs et les responsables des opérations africains, autour des questions de politique générale et des réformes pertinentes à mener;
3. une série de monographies destinées à enrichir les connaissances dans le domaine, caractérisé par un manque de données sur lesquelles fonder des recommandations de politique générale;
4. un programme de valorisation des ressources humaines et de renforcement institutionnel.

Une consultation ultérieurement menée entre la Banque mondiale et la CEA débouchera sur l'identification de six thèmes choisis en raison de l'intérêt que leur ont porté les bailleurs de fonds potentiels: entretien des routes, entreprises locales de travaux publics, transport maritime, gestion des chemins de fer, aviation civile, entreprises de transport en commun. Quatre autres thèmes non moins importants ont été prévus pour s'ajouter à cette liste, à savoir les routes à faible circulation, la

facilitation du transport international, les transports urbains et la gestion des transports d'urgence.

En tant qu'initiative conjointe de la Banque Mondiale et de la CEA, le programme SSATP sera lancé en 1987 dans le cadre plus vaste de la Deuxième Décennie des Nations Unies sur les Transports et les Communications (UNCTADA II) mais il faudra attendre la réunion d'Oslo du Comité Consultatif International en novembre 1988 pour mobiliser les ressources nécessaires à sa mise en oeuvre sur la base d'un nouveau contenu du programme, d'un nouveau plan de financement et d'un nouveau calendrier d'exécution.

Sur les onze composantes retenues à l'issue de la réunion d'Oslo, l'on peut retenir que celles qui sont actives aujourd'hui sont :

- Gestion des chemins de fer
- Initiative d'entretien des routes
- Déplacements et transports ruraux
- Valorisation des ressources humaines et renforcement institutionnel
- Transports urbains
- Données sur les transports
- Transport et commerce international

La plupart des composantes du programme ont progressé chacune à son rythme selon une approche itérative. La première phase a intégré des activités régionales avec l'objectif de cerner de façon exhaustive les enjeux de chaque sous-secteur, de définir des éléments clés de politique et de bâtir ainsi un consensus sur de nouvelles orientations.

Les activités de cette phase ont généralement impliqué une évaluation opérationnelle des politiques en cours et de leur impact, la préparation d'études de cas concernant chaque problème clé identifié et pour les cas où des consensus ont pu être atteints, une dissémination de ceux-ci par le truchement d'ateliers régionaux et de séminaires.

La deuxième phase prévue sur une période suffisamment longue de 2 à 3 ans a été conçue pour assurer la mise en oeuvre des réformes, en particulier à travers cette fois-ci, des ateliers nationaux et des analyses institutionnelles et de politiques.

L'implication de décideurs publics et les échanges entre pays ont été un trait marquant du programme.

Les différentes composantes ont pu ainsi progresser selon des rythmes différenciés, en fonction notamment des priorités, de l'intérêt des bailleurs de fonds, des capacités de gestion et des liens avec les programmes opérationnels de la Banque Mondiale.

La priorité a été plus donnée à la continuation des composantes engagées qu'à la mise en route de nouveaux projets.

3. ETAT D'AVANCEMENT DES COMPOSANTES ACTIVES DU SSATP.

3.1 Gestion ferroviaire

L'objectif initial de la composante «Gestion ferroviaire» du programme SSATP est d'assister les sociétés de chemin de fer de l'Afrique sub-saharienne dans la conception et la mise en oeuvre de programmes de restructuration afin de les rendre autonomes au plan commercial et d'en faire des entreprises de transport viables.

Les chemins de fer en Afrique sub-saharienne ont été affectés dès les années 80 par une baisse de rendement et une détérioration considérable de l'outil de transport. La part de trafic marchandises exprimée en tonnes/km a baissé de moitié (de 80 à 40%). Il en a été de même pour les indices de productivité.

Le recouvrement des coûts est inférieur à 50% et le retour du capital est non seulement faible mais négatif par endroits bien que les évaluations faites jusque-là concluent à des taux de rendement assez élevés. Il en résulte donc un écart considérable entre le potentiel du secteur et les performances réalisées.

Le programme SSATP en sa composante sur la gestion des chemins de fer aura permis de mieux identifier les causes de cette situation pour le moins alarmante: gestion administrative, manque de culture d'entreprise, interférences de l'Etat dans la gestion courante, mauvaise politique tarifaire, effectifs pléthoriques, entretien défectueux du matériel et des infrastructures, calculs des coûts non adaptés, politique commerciale déficiente...

D'abord centrée sur la diminution des coûts, l'utilisation efficace des ressources financières et l'adaptation des structures institutionnelles, la composante a évolué vers le renforcement des capacités nationales en matière d'analyse, de conception et de mise en oeuvre de réformes politiques.

Le programme a ainsi assuré la conduite de tout le processus de restructuration et de privatisation. Une attention particulière a été accordée aux aspects suivants:

- la redéfinition du cadre institutionnel dans lequel les opérations de transports par chemin de fer se déroulent, y compris des mécanismes de surveillance
- les opportunités de participation aux activités des chemins de fer, offertes au secteur privé
- le marketing et le système de tarification ferroviaire
- la gestion des locomotives

Le RMC (Railway Management Component) est géré conjointement par la Banque Mondiale et l'OFERMAT sous la supervision d'un Comité Directeur présidé par l'Union Africaine des Chemins de Fer Africains (UAC). Le Comité Directeur du RMC et les différents ateliers organisés ont constitué un forum d'échanges et d'élaboration de consensus en matière de politique de développement ferroviaire. Cette composante a bénéficié du concours de l'UAC et de ses instances spécialisées.

La coordination des réunions qui ont eu lieu dans le cadre de cette composante a été assurée par le Groupe de Travail sur le Transport Ferroviaire mis en place avec le concours de la Deuxième Décennie et présidé également par l'UAF.

La phase I de la composante a été marquée surtout par le séminaire de Brazzaville en novembre 1988 qui a permis d'établir un consensus sur la nécessité de définir de nouvelles politiques en vue de redynamiser les chemins de fer en Afrique sub-saharienne.

La phase II quant à elle, démarrée en 1990, a tourné autour de thèmes issues d'idées émises au séminaire de Brazzaville: restructuration des chemins de fer, contrats plans, protocoles d'accords, commercialisation, calculs de coûts, gestion de l'information, modélisation des calculs de coûts, politique d'entretien des locomotives.

Les chemins de fer en Afrique ont commencé à engager des réformes grâce au programme SSATP. Celles-ci sont perceptibles à la sous-traitance des opérations d'entretien des locomotives, la dissociation des infrastructures des opérations, la révision des tarifs, la signature de contrats plans et de contrats programmes...Elles gagneraient en efficacité si elles se mettaient en oeuvre avec l'association des usagers, notamment au travers de conseils de chemins de fer.

3.2 Initiative d'entretien des routes

L'objectif premier de cette composante est de s'assurer que les programmes massifs de réhabilitation des routes sont accompagnés des réformes nécessaires à leur viabilité.

Le RMI (Road Maintenance Initiative) ou IER consiste en un projet quinquennal (1987-1992) à mettre en oeuvre en deux phases. La phase I a concerné: (i) la sensibilisation des administrations africaines à la nécessité d'instaurer de saines politiques d'entretien et d'entreprendre des réformes appropriées; (ii) la détermination des raisons pour lesquelles les politiques mises en oeuvre dans les années 80 en la matière, se sont avérées inefficaces.

Des documents et études de cas préparés par des experts ont servi de support à des séminaires régionaux organisés autour d'un ensemble de thèmes: planification, établissement de budgets de fonctionnement, efficacité des opérations, réforme des institutions, valorisation des ressources humaines. Il s'est surtout agi de convaincre les décideurs publics de la pertinence de l'approche axée sur la réhabilitation des routes existantes plutôt que sur la construction de nouvelles infrastructures.

Les programmes d'action de politique routière (PAPR) adoptés par chaque pays partie prenante à l'IER ont permis d'identifier et de classer de façon systématique les problèmes liés à l'entretien routier. Ces programmes mis en oeuvre dans une deuxième phase, à partir de neuf pays pilotes ont intégré d'autres éléments tels que le soutien technique, les échanges d'expériences, la dissémination des informations.

Elle a surtout mis l'accent sur les coûts et les causes du mauvais entretien des routes, les différentes solutions pour y remédier, les expériences observables dans d'autres régions du monde où les usagers des routes autant que ceux des systèmes de transport sont associés à la prise de décision, la nécessité de trouver des solutions

endogènes aux problèmes posés et enfin le consensus à trouver par l'ensemble des parties prenantes.

L'analyse des problèmes qui sont d'ordre institutionnel, financier, technique, organisationnel et humain a permis d'aboutir à l'élaboration d'un programme de réformes portant sur la prise en charge, le financement, l'organisation et la commercialisation des routes.

C'est ainsi que la création de fonds routiers et d'offices des routes autonomes a été retenue et la promotion d'entrepreneurs et de consultants locaux, engagée.

La réunion annuelle sur l'IER à Yaoundé en octobre 1995 a conclu au succès de cette composante du SSATP dans la mesure où elle est parvenue à susciter un intérêt sur la nécessité d'entretenir les routes, à déclencher les réformes nécessaires ainsi qu'un partenariat secteur public/privé et à mobiliser l'appui des bailleurs de fonds.

Les objectifs à atteindre dans le cadre de l'IER dans les années à venir consisteront à: soutenir les réformes dans les pays pilotes, appuyer les efforts de réformes déployés dans les autres pays parties prenantes et assurer la dissémination des leçons tirées du programme, à travers des études appropriées et le partage des «best practices», c'est-à-dire des cas spécifiques de réussite, à travers la région.

L'IER doit contribuer à la réduction de la pauvreté et à la stimulation de l'économie par l'utilisation de technologies à haute intensité de main d'oeuvre dans la réhabilitation et l'entretien des routes, le recours aux entrepreneurs locaux, la réhabilitation par la préservation des structures existantes et des interventions ponctuelles, par l'utilisation de véhicules et d'équipements de seconde main encore performants, comme dans d'autres pays en développement.

Ces politiques participent d'une volonté de prendre en charge les besoins prioritaires et d'assurer une mobilisation optimale des ressources du sous-secteur.

Une plus grande implication du privé dans la gestion des routes, une mobilisation efficace des ressources locales et une meilleure définition des tâches et responsabilités incombant aux structures chargées de l'entretien routier sont, entre autres, les priorités de l'avenir.

3.3 Déplacements et transports ruraux (RTTP)

Le RTTP se situe dans l'objectif global d'accroître la productivité et d'améliorer les conditions de vie des populations rurales en Afrique sub-saharienne. De façon plus précise, il vise à éclairer la formulation de stratégies de transport rural.

La nécessité d'engager des programmes d'infrastructure rurale, notamment dans le secteur des transports a été mise en évidence dans un document de stratégie sur l'agriculture en Afrique sub-saharienne. Les thèmes majeurs qui y sont développés concernent l'incapacité de conduire des programmes de taille raisonnable sur les routes rurales et le manque de repères pour la conception d'interventions à l'échelle du village dans le secteur des transports.

Le RTTP est piloté par un Comité conjoint de coordination RMI/RTTP qui en 1992 a pris en charge le programme en combinant l'examen des routes secondaires et

l'étude des déplacements hors des routes. Il s'est donc agi d'un problème d'accessibilité plutôt que d'existence des routes rurales.

La phase I a permis de produire un rapport sur les routes rurales et une évaluation des moyens intermédiaires potentiels à la disposition des ménages ruraux. Elle a abouti au Village Level Travel and Transport Surveys (VLTTTS), la formulation de stratégies en matière de routes rurales dans près de six pays et a concerné également la promotion de méthodes de construction et d'entretien de routes rurales à haute intensité de main d'oeuvre, avec l'appui de l'OIT.

Les projets de transport en zone rurale ont en général connu un succès mitigé ces dernières années en raison de trois facteurs essentiels: (i) l'intérêt accordé par les Gouvernements, exclusivement aux problèmes des routes sans égard pour les besoins de déplacements des ménages ruraux; (ii) la mauvaise conception des programmes de routes rurales (manque de stratégie, dépendance de l'administration centrale, manque de responsabilité claire en matière d'entretien); (iii) l'exclusion des ressources locales pour l'amélioration et l'entretien des routes, le non recours aux moyens de transport appropriés (traction asine, bicyclettes) et la non mise en oeuvre de services de transport publics dans les zones rurales.

En tant que support pour une politique et une stratégie nationales de transport en zone rurale, le RTTP devra: (i) identifier les réformes institutionnelles nécessaires; (ii) définir la chaîne institutionnelle et clarifier le cadre organisationnel en définissant le rôle de l'Administration centrale et locale, des autorités traditionnelles, des organisations villageoises, des ONG et du secteur privé; (iii) définir les exigences en termes de développement des capacités; (iv) établir un plan et un système de financement pour les investissements et l'entretien.

En tant que support au programme de développement, il devra: (i) mettre au point un programme de transport rural dans le contexte du processus de décentralisation; (ii) appuyer les efforts de développement des capacités au niveau de petites entreprises rurales de génie civil et créer un environnement favorisant le recours aux méthodes de travail fondées sur l'utilisation de la main d'oeuvre locale; (iii) appuyer le développement d'une approche nationale et de capacités en matière de transport à l'échelle du village.

3.4 Transports urbains

L'urbanisation rapide des pays d'Afrique sub-saharienne n'est pas sans susciter quelque inquiétude quand on sait que la population urbaine y croît au taux de 5 à 1à % l'an soit deux à trois fois le taux de croissance démographique. Les villes engendrant plus de la moitié du PIB total dans ces pays, l'on imagine les freins à la croissance que peuvent engendrer des systèmes de transports urbains inefficaces. Les villes s'étendent de plus en plus et la frange de la population urbaine la plus démunie rencontre davantage de difficultés d'accès à l'intérieur des agglomérations.

De plus, les problèmes de transports urbains sont complexes à résoudre du fait de la multiplicité des intervenants (municipalités, police, artisans et groupes d'artisans de transport en commun, instituts de recherche, ONG, décideurs publics...).

La composante Transports urbains du SSATP poursuit dans ce contexte l'objectif d'accroître la disponibilité, l'accès et la sécurité des services de transports urbains à travers (i) l'amélioration du cadre institutionnel du secteur; (ii) le pilotage dans des interventions visant à renforcer le développement des moyens de transport non-motorisés; (iii) la facilitation du mouvement des piétons et leur sécurité.

La phase I de la composante a été marquée par une série d'études centrées sur l'évolution des transports publics dans les villes africaines dont les résultats ont été présentés au séminaire de Yaoundé en 1991. Elle aura permis d'identifier les problèmes cruciaux et les contraintes sévères dans la satisfaction de la demande de transports urbains et de mettre en exergue la mauvaise utilisation et le faible entretien de moyens logistiques limités.

La phase II lancée en 1993, quant à elle, s'est articulée autour de trois parties: (i) l'élaboration d'un plan national d'action pour l'amélioration des services de transports urbains, la gestion et l'utilisation des infrastructures; (ii) la conduite d'enquêtes pour élaborer une stratégie pour la promotion des moyens de transports non motorisés (TNM); (iii) la conduite de travaux de recherche pour le développement de la sécurité routière et la prévention des accidents en zone urbaine.

Il s'est traduit par l'élaboration de programmes d'action politique dans un certain nombre de pays (Sénégal, Burkina, Ghana, Tanzanie, Cameroun), l'organisation de séminaires nationaux pilotes et la réalisation d'études et d'activités pour la promotion des TNM.

Les volets sécurité routière et surveillance des transports sont restés pratiquement en veilleuse, bien que des cadres de référence aient été conçus par l'INRETS et le TOI.

La croissance urbaine en Afrique sub-saharienne va mettre une pression sur tous les services de transports urbains. Les estimations faites par la Banque Mondiale laissent croire que la demande de transports de passagers et de marchandises en zone rurale va croître plus vite que la population elle-même et le PIB.

La satisfaction de ces besoins en mobilité urbaine requiert des actions conjointes touchant à la planification urbaine, la priorité à donner aux transports publics, l'amélioration de la sécurité y compris des piétons et des cyclistes, un meilleur emploi de l'espace routier urbain, des mesures efficaces en gestion de la circulation, un entretien régulier des infrastructures urbaines, un cadre réglementaire approprié régissant la fourniture de services de transports urbains, une bonne coordination au niveau institutionnel et un financement adéquat et pérenne des services urbains.

Le plan d'action préparé par la Banque Mondiale pour la période 1996-1998 comprend les activités principales suivantes: renforcement des politiques de réforme - développement du programme des TNM - développement d'un plan d'action en sécurité routière urbaine - organisation d'enquêtes sur les besoins en transports des populations pauvres - développement de la capacité d'expertise des municipalités en matière de transports urbains - renforcement de l'expertise professionnelle dans le secteur des transports (FRATER) - contrôle des performances par le biais d'indicateurs réalistes et standards.

L'ambition de la composante RT est donc de contribuer à l'amélioration de la qualité de la vie des populations urbaines en créant au maximum des synergies et en renforçant les ressources humaines.

3.5 Transport et commerce international

Cette composante du SSATP prend sa source à la Table Ronde de Cotonou organisée en 1992 conjointement par la Banque Mondiale et la CMEAOC. Elle se déroule aujourd'hui dans le cadre du projet «Transport et commerce international» dont l'état d'avancement est suffisamment présenté dans le premier exposé qui sera fait demain matin au niveau de l'atelier 1.

3.6 Valorisation des ressources humaines et renforcement des institutions

Lancée en 1988, cette composante vise à mieux comprendre les voies à emprunter pour atteindre une haute performance des institutions impliquées dans le secteur en Afrique sub-saharienne et à identifier à cet effet les meilleures approches pour la conception des programmes.

La phase I a consisté en une série d'études sur tous les modes de transports (routes et voies ferrées, aviation civile, transports maritimes et ports, voies d'eau navigables) ainsi que sur la profession de transporteur routier et les télécommunications. Elle s'est surtout attelée à l'identification des problèmes en cherchant à comprendre les raisons qui ont conduit les tentatives menées par les organisations chargées des transports dans la région, en matière de valorisation des ressources humaines et de renforcement institutionnel, à un échec.

La phase II quant à elle, a permis d'évaluer et d'élaborer des plans d'action pour donner suite aux conclusions des études menées dans le cadre de la phase I. Proposée par un comité ad'hoc composé de la CEA, de l'OMI et de la Banque Mondiale, cette phase a couvert: (i) une évaluation assez large du secteur et un plan d'action dans cinq pays

pilotes (Mali, Madagascar, Swaziland, Sierra Leone, Ghana); (ii) des programmes modaux pour les routes, sous le RMI (Maurice); pour les chemins de fer (Ghana, Ethiopie) sous le RMC; pour les ports, le transport maritime et les voies d'eau intérieures (Ghana, Nigéria, Malawi); les télécommunications (Ethiopie, Rwanda); (iii) un travail méthodologique complémentaire sur des actions spécifiques, les méthodes et choix pour une approche orientée vers la satisfaction du marché en matière de transport et de communications.

Les difficultés de communication entre institutions, la précarité des financements, les troubles politiques dans les pays ciblés... n'auront pas permis réellement à cette composante d'atteindre le succès escompté. La Banque Mondiale du reste, n'a pas prévu de s'y impliquer davantage, à moins que le PNUD qui en assure la coordination n'en dispose autrement en perpétuant l'approche par mode de transport.

3.7 Banque de données sur les transports

La phase I de cette composante a consisté à définir les besoins en données et informations sur le secteur des transports tous modes confondus, à faire des recommandations sur les méthodes de leur collecte aux niveaux national et régional et à mettre en place une base de données informatisée pour les statistiques dudit secteur.

La phase II devait être axée sur la mise en place effective des systèmes de bases de données mais n'a toujours pas démarré par manque de financement.

La redéfinition des indicateurs de performance du secteur des transports semble constituer un préalable au lancement de cette phase, à la condition toutefois qu'un partenaire financier et technique soit trouvé.

CONCLUSION

L'on peut affirmer que dans l'ensemble, le programme SSATP a contribué pour un bonne part à l'amélioration des politiques mises en oeuvre dans la région en matière de transports. Il a permis d'identifier une ensemble de problèmes qui se posent au secteur et de faire prendre conscience des réformes à mettre en oeuvre pour les aplanir. Ainsi, des éléments de stratégie pour les sous-secteurs étudiés ont facilité l'établissement de consensus aussi bien en Afrique qu'auprès de la communauté des bailleurs de fonds.

Il aura révélé la nécessité d'associer les usagers et l'expertise africaine aux réflexions sur les réformes institutionnelles envisagées et de disséminer de façon plus large l'abondante documentation produite.

Afin de maintenir l'impulsion donnée par le programme, les composantes suivantes devraient être poursuivies: Initiative d'entretien routier, programme de déplacements et de transports ruraux, transports urbains, transport et commerce international, restructuration des chemins de fer.

D'une façon générale, le clivage entre la définition des réformes et la pratique doit être mieux maîtrisé pour une exploitation optimale des résultats des recherches menées.

ESSAI A PROPOS DE L'IMPACT DES VOIES DE COMMUNICATION SUR LE "DEVELOPPEMENT" DANS LES PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT

Patrick FRENAY
AGORA
Belgique

Il est courant d'entendre que le désenclavement est une base indispensable à un décollage économique.

Tentons de mettre en évidence quelques facteurs qui conditionnent la décision de désenclaver une région et les effets induits potentiels. Nous allons sérier différents aspects, économiques, politiques, sociologiques, d'aménagement du territoire et d'urbanisme.

1. IMPACTS ECONOMIQUES

La position la plus communément défendue est que l'isolement empêche ou tout au moins freine l'exportation et donc le développement de la production des produits locaux. Si cela n'est sans doute pas faux, il faut immédiatement accompagner cette thèse d'autres considérations afin de dégager une réflexion critique globale.

L'évolution induite sera très différente selon les conditions préalables (physiques et surtout sociales) dans chaque région considérée.

Le désenclavement modifie très substantiellement les équilibres antérieurs qui sont très souvent loin de se transformer en développement favorable. Les raisons en sont multiples. L'économie locale relativement fermée est brusquement soumise à la concurrence d'un marché ouvert. Voyons plus précisément quels en sont les effets.

1.1 Une diversification des habitudes alimentaires résulte généralement du désenclavement. Cette diversification, parfois utile sur le plan sanitaire, mais souvent imposée culturellement, n'entraîne que trop rarement une diversification concomitante de la production locale. C'est le cas en particulier du pain, dont le blé est exporté massivement de France, largement excédentaire sur ce plan.

1.2 La concurrence entre produits "nouveaux" et "traditionnels" peut se traduire par une certaine intensification des productions traditionnelles si elles trouvent un terrain propice à l'exportation. Mais cela peut tout aussi bien se traduire par une baisse de la production face à la brusque concurrence venue d'ailleurs (importations). Il n'y a en la matière pas de règle. Tout dépend de l'organisation de la société afin qu'elle ait les dispositions, surtout sociales, de réagir correctement face à ce bouleversement. Force est toutefois de reconnaître que cela a très souvent conduit à l'abandon des cultures traditionnelles et à une dépendance alimentaire extérieure accrue.

Une preuve à notre avis de cette absence de réelle volonté de développement rural, et au contraire de favoriser les importations, est fournie par le choix de privilégier généralement les infrastructures de communication primaires au détriment du réseau secondaire. Si cela résulte d'une très limitative approche de "rentabilité interne" des

investissements, cela conduit à faciliter l'écoulement des importations dans les villes et de celles-ci vers le milieu rural, bien plus que l'inverse. Cela favorise par ailleurs des exportations très ciblées.

Pour G. JACOB, c'est en fait "le résultat intentionnel des pays capitalistes d'utiliser les régions tropicales en vue de désintégrer les économies pour les rattacher à la métropole". Les bailleurs de fonds évitent de la sorte de développer des infrastructures intra-africaines qui privilégieraient les échanges sud-sud.

GIACOTTINO en tire conclusion en préconisant le développement d'infrastructures de communication dans les régions de cultures vivrières et non de cultures d'exportation, constatant qu'aux Antilles par exemple, où l'on a comme ailleurs privilégié les exportations, la balance commerciale était devenue négative en raison de la croissance résultante plus rapide des importations (vivres et produits de consommation "élaborés").

Outre donc une dépendance économique extérieure, une fragilisation de la base de revenus, la dépendance alimentaire est sans doute encore beaucoup plus grave puisqu'elle place le pays (ou la région désenclavée) dans une situation insupportable, devant accepter un "diktat" extérieur pour éviter la désintégration intérieure.

1.3 Un bouleversement majeur réside très souvent dans la *monétarisation* rapide des campagnes qui fait suite au désenclavement. Face au rêve de l'argent qui permet l'achat de produits neufs (à commencer par la radio qui accélère l'acculturation), la population est d'autant plus soucieuse de diversifier sa production agricole pour obtenir des revenus. Cela accélère en réalité très souvent le désintérêt pour les productions traditionnelles (le changement d'habitudes alimentaires par acculturation renforce cette évolution).

1.4 Si les cultures traditionnelles et la fermeture de l'économie sont susceptibles d'entraîner des *déficits alimentaires* (peu importants dans les sociétés traditionnelles équilibrées), l'économie nouvelle est souvent encore beaucoup plus fragile.

Tout d'abord, les nouvelles productions exportées sont généralement moins bien adaptées et subissent donc davantage les aléas liés aux facteurs naturels et humains.

Ces productions sont de surcroît dorénavant soumises aux variations des cours mondiaux, caractérisés par une détérioration progressive des termes de l'échange et par des variations incontrôlables et imprévisibles des prix.

D'où il résulte une fragilisation globale à la fois de la base alimentaire dorénavant soumise à des mains étrangères, et de la base de revenus qui est sensée permettre une amélioration du niveau de vie.

1.5 Ces transformations structurelles s'opèrent au travers d'une modification profonde des *circuits de commercialisation*.

La route qui rejoint des régions rurales profondes favorise une prise de contrôle de l'économie rurale par des citadins (bourgeoisie européenne ou asiatique, fonctionnaires africains, ...).

Cette évolution est en partie due au fait que le milieu rural est en général peu préparé à s'adapter à un tel bouleversement (nouvelle voie de communication) et n'est

donc pas en mesure de répondre à court terme. Par contre, les acteurs économiques urbains et étrangers se jettent littéralement sur ce nouveau débouché.

Il n'est peut-être pas étonnant dès lors que les décideurs, qui font partie de cette élite urbaine, prennent de telles décisions de désenclavement, arguant de bénéfices pour le milieu rural alors que l'impact leur est avant tout profitable.

Il est aussi fréquent d'observer qu'une nouvelle voie de communication "de désenclavement" s'accompagne de l'arrivée d'une classe de commerçants "étrangers", appartenant à d'autres groupes ethniques qui excellent dans ce domaine. Le petit commerce local traditionnel a tôt fait de succomber à cet "envahisseur pacifique" mais ô combien efficace.

1.6 Il est souvent avancé que le désenclavement favorise *l'essor industriel* considéré encore par beaucoup comme la base du développement. Mais la voie de communication pourra servir au contraire à faciliter la transformation ailleurs des produits peu élaborés voire bruts produits localement.

Force est de constater que les exploitants se contentent le plus souvent de la récolte sur place et d'une première transformation si le produit brut s'avère trop pondéreux. La transformation s'effectue généralement dans le port terminal, le produit est ensuite soit exporté vers les pays développés où il sera transformé sous forme de produit fini, pour être ensuite réexporté vers les pays africains !

BRISSEAU-LOAIZA J., pour ce qui concerne le sud du Pérou, est de cet avis puisqu'elle relève que le camion a favorisé le déclin de l'industrie rurale en raison de l'arrivée facilitée des produits depuis la côte ou depuis l'étranger.

P. VENNETIER s'élève aussi contre la relation accessibilité → industrialisation → croissance. Celle-ci est due à d'autres causes tandis qu'il montre que l'industrialisation, lorsqu'elle intervient, n'apparaît que beaucoup plus tard et n'est donc pas liée directement au développement des communications.

Quand il y a émergence d'une puissante mono-industrie, corrélative d'investissements routiers (ou ferroviaires) massifs, cette industrialisation procède d'une volonté de s'intégrer à la sphère capitaliste. Mais ce sont les multinationales qui contrôlent cette industrialisation, ce qui a en fait accentué la dépendance technologique et financière du pays concerné, et donc politique et économique.

Les effets industrialisants de ces méga-complexes sont généralement marginaux, les échanges (*input-output*) s'effectuant exclusivement avec la métropole. Leur effet d'entraînement est nul, à la fois sur l'économie nationale, et même sur l'économie régionale et locale.

La Guinée illustre ces propos. Deux grosses exploitations de bauxite ont été développées. Sises chacune à une bonne centaine de kilomètres de la côte, elles sont toutes deux liées au port d'attache par une voie ferrée nouvelle. L'une évacue directement la production brute, l'autre assure une première transformation, la production étant alors évacuée vers le Cameroun où est exploitée une source hydro-électrique très rentable. Chacune de ces voies ferrées est utilisée exclusivement par les sociétés exploitantes, sans service voyageurs, sans gare intermédiaire. Les convois ne remontent pas tout à fait à vide puisque tous les intrants (importés) sont ainsi amenés. Le seul "bénéfice" pour la population locale est un tribut important de morts dans la

traversée des quartiers peuplés de la capitale. Ces voies ferrées relient donc deux points (la zone d'exploitation et le port d'exportation), sans aucun effet bénéfique pour les régions traversées.

Dans les Antilles, la très forte conteneurisation des échanges, favorisée par les Américains, a bien été suivie d'une certaine industrialisation, mais qui s'est concentrée dans les seuls ports équipés. Ce sont des structures fragiles, car insuffisamment diversifiées et totalement dépendantes de décisions prises à l'extérieur. Que les stratégies mondiales viennent à être bousculées, et cette industrie subira une chute incontrôlable.

1.7 CHARDON, traitant l'influence du conteneur, a également observé que si celui-ci a favorisé les importations par rationalisation, il n'a pas eu les répercussions attendues en fin de chaîne (pour le consommateur final), en raison des *intermédiaires* qui en tirent profit. Pas n'importe lesquels toutefois, puisque toute une chaîne de "petits" disparaissent au profit des "gros", seuls capables d'absorber le contenu des conteneurs.

La conteneurisation des ports exige par ailleurs des investissements considérables, qui consistent à approfondir les chenaux d'accès, à étendre les surfaces de stockage et à installer des engins lourds de manutention. Tout cela conduit à passer du "labour intensive" au "capital intensive". A qui profite cette évolution ?

- aux pays industrialisés qui réalisent les investissements nécessaires, qui mettent des cadres qualifiés "à disposition" pour gérer ces structures complexes et technicisées, et qui profitent largement de ces équipements pour exploiter et importer des ressources minières locales et pour exporter des produits finis

- aux cadres qualifiés des régimes en place, associés (mais dépendants) aux grosses structures économiques étrangères.

Par contre que génèrent ces "ports" pétroliers, minéraliers et à conteneurs ? Pratiquement plus rien. Les effets multiplicateurs sont presque nuls. Un port "traditionnel" a pourtant montré son rôle moteur, chaque emploi générant x emplois directs formels et xx emplois indirects informels.

Quel est le bilan global des structures "rationalisées" par rapport aux structures "ordinaires" ?

1.8 Le développement routier souvent très rapide génère une rapide augmentation du *parc de véhicules motorisés* et se traduit par un accroissement des importations de véhicules et de carburant. Quelles analyses mettent en évidence l'impact de ce développement sur la balance des paiements et qui paie ces importations ?

1.9 Le dynamisme des marchés ruraux des régions enclavées est parfois étonnant (P. BOUVIER en ce qui concerne Kisangani et ses alentours; A. FRANQUEVILLE à propos du sud Cameroun). Ce dynamisme est assuré par le transport de charges assez lourdes, à pied (20 kg et plus) ou à bicyclette (50kg et plus).

Les modèles "économiques", qui montrent l'augmentation des coûts lorsque la distance et la charge diminuent, ne prennent pas ces moyens en compte. Ils permettent pourtant des coûts très inférieurs aux charges les plus lourdes. Ces gens utilisent à cette

fin tout un réseau de sentiers, praticables quel que soit le relief et les conditions climatiques.

Lorsque l'on désenclave une telle région, une route étant aménagée sur le tracé approximatif de sentiers, ces modes non-motorisés disparaissent rapidement, la poussière soulevée par les véhicules motorisés étant insupportable en saison sèche sur les routes en terre, la vitesse des véhicules motorisés et leur état défectueux rendant ces modes beaucoup trop fragiles sur les axes bitumés.

Quelle étude de faisabilité technique ou financière prend ces modes en compte avant la construction d'un nouvel axe routier rural ou même urbain ?

2. QUELQUES ASPECTS SOCIOLOGIQUES

2.1 Une transformation reconnue unilatéralement due au désenclavement routier est l'*acculturation* accélérée des individus et des groupes, avec toutes les conséquences qui en résultent :

- Le désenclavement rapproche considérablement la ville de la campagne sur le plan physique mais aussi culturel. Ce sont là les conditions nécessaires et suffisantes à une accélération de l'exode rural. Les petites villes, en principe en prise directe avec le milieu rural et sensées retenir la population locale (par rapport à l'attraction des grandes villes), ne sont en réalité que des étapes migratoires dont on s'échappe d'autant plus facilement que la grande ville est devenue toute proche. La petite ville n'offre généralement pas au migrant les opportunités auxquelles il aspire.

- L'acculturation, la monétarisation, les transformations de la base productive, l'accès à un nouveau système de valeurs, favorisent une destruction des rapports sociaux et rompent bien souvent la cohésion des groupes. L'impact est souvent dramatique, à la fois sur le milieu rural et sur les individus entraînés par le modèle urbain. Nombre de ceux-ci ne parviennent pas, ayant rejeté leurs sources, à trouver de nouvelles assises (économiques et sociales). Ils deviennent des prolétaires urbains, exerçant des petits métiers contrôlés par une élite locale ou des sociétés étrangères quand ils ont de la chance, mais le plus souvent ils gonflent la masse des "chômeurs" ou actifs informels.

2.2 La mise en service d'une infrastructure routière lourde favorise incontestablement le *transport de charges lourdes* au détriment du transport de détail. Si l'impact économique en est globalement positif, cela entraîne une modification structurelle du secteur au profit des gros transporteurs. Progressivement de nombreux petits transporteurs sont forcés de disparaître ou lorsqu'ils ont de la chance de solliciter un statut de chauffeur, entraînant donc une dualisation sociologique de la société. Cette activité repose alors parfois sur une bourgeoisie locale active mais davantage sur des privilégiés du régime en place et des expatriés. Elle entraîne le plus souvent à la base une prolétarisation des masses.

3. QUELQUES ASPECTS POLITIQUES

Une volonté de désenclavement résulte en réalité bien souvent d'objectifs politiques.

3.1 D'une part, il s'agit d'assurer le *contrôle militaire du territoire*, à la fois pour contrer toute tentative de déstabilisation trouvant ses sources à l'intérieur du territoire concerné (soulèvement ethnique), et pour prévenir toute ingérence étrangère (ce qui suppose le contrôle des marges frontalières du pays).

3.2 D'autre part, les autorités "nationales" visent un objectif souvent prioritaire "*d'intégration*" à une "réalité" d'un Etat (artificiel par ses limites et ses structures), mais dont on veut à tout prix assurer une base crédible. Tous ces pays "doivent" mettre en place des mécanismes susceptibles d'atténuer les tensions entre groupes et créer une base commune stable.

Combien d'infrastructures de communication ne sont-elles pas des "épines dorsales", des "traits d'union", des "colonnes vertébrales", des "rapprochements", ..., favorisant en réalité toujours davantage une partie plus qu'une autre, voire une partie au détriment des autres, en général en faveur du "centre" par rapport à la "périphérie" ?

4. IMPACT DES CHANGEMENTS DE RESEAUX DE COMMUNICATION SUR LE BON AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Schématiquement, le chemin de fer avait favorisé une hiérarchisation du réseau urbain, selon trois niveaux (ou plutôt quatre) :

- au sommet le port d'exportation
- à la base, des centres de ramassage de la production
- à un niveau intermédiaire, des centres de regroupement et de (première) transformation de la production
- a métropole coloniale qui exploitait à son profit les ressources locales.

Le chemin de fer avait aussi concentré le "développement" selon des couloirs, marginalisant relativement le reste du territoire.

La route a bouleversé ces schémas relativement simples. Une grande métropole subit partout une croissance incontrôlable. Plusieurs éléments permettent d'expliquer ce phénomène.

4.1 La route favorise l'intégration nationale, l'acculturation étant provoquée par *influence croissante de la ville principale* en fonction de sa domination politique, administrative et culturelle résultant de l'indépendance. L'influence des centres régionaux s'estompe par contre à ces points de vue.

4.2 La route accélère un processus économique de *concentration portuaire* lorsque les plus petits d'entre eux sont reliés directement au port principal, en faveur donc une fois de plus de la métropole portuaire. En ce sens, la route ne fait qu'aboutir un processus largement initié par le chemin de fer 50 ans plus tôt lorsque le port principal a été choisi comme terminus. Le processus en est simple : le surcoût de transport entre le petit et le grand port se réduit fortement lorsqu'un axe bitumé les lie, tandis que le grand port

offre des économies d'échelle substantielles et est environné de services divers très utiles.

Le conteneur, exigeant des installations coûteuses (surface, manutention, profondeur du port, ...), accélère également la concentration portuaire. Cette réalité est encore renforcée par le fait qu'il exige un minimum de rotations et d'escales. A partir de ces ports principaux, le transport par conteneurs éclate par cabotage terrestre. On voit très bien ainsi à nouveau le rôle complémentaire de la route qui accélère la concentration portuaire exercée par le conteneur. La suprématie commerciale de ce port est alors une suite logique du processus. D'autant que seules les grandes surfaces commerciales sont capables d'absorber le contenu des conteneurs.

Il est également intéressant d'examiner à ce titre, non seulement les hiérarchies nationales, mais la concurrence que se livrent les grands ports pour étendre leur hinterland. La première en Afrique, Dakar a reçu un rôle de capitale régionale ouest-africaine, notamment parce qu'elle a été choisie comme port d'un chemin de fer transnational. Plus tard, Abidjan a bénéficié des mêmes effets ainsi que Lagos. Aujourd'hui les autres ports se livrent à une concurrence sans merci pour récupérer l'avance de leurs rivaux. Ainsi Douala au Cameroun, grâce à l'axe ferroviaire-routier menant jusque N'Djaména a su étendre considérablement son hinterland au détriment de Lagos, de Port-Harcourt et de Pointe-Noire. Abidjan a perdu de sa superbe pour la desserte du Burkina Faso par rapport à Accra, Cotonou et surtout Lomé liée à Ouagadougou par un axe bitumé continu. Dakar a perdu des parts de territoire, le Mali ayant dorénavant d'autres débouchés maritimes.

Tous les acteurs s'accordent sur le "*court-circuitage*" commercial que provoque la route par rapport aux villes moyennes, en raison de relations préférentielles directes des petites villes (et du milieu rural) avec la grande ville :

les grandes compagnies commerciales se retirent vers les grandes villes comme conséquence de la facilité d'écoulement des produits vers l'hinterland "utile"

- le stockage disparaît des petites villes au profit de relations directes entre la grande ville et la brousse
- le commerce de base se déplace des petites villes vers la brousse, souvent de surcroît sous le contrôle des citoyens. Les acheteurs et intermédiaires se rapprochent en effet des producteurs ruraux.

Au Pérou, BRISSEAU-LOAIZA J. l'a bien montré, au profit d'Aréquipa et surtout de Lima par rapport aux capitales provinciales. Cuzco par exemple, ex-place centrale régionale ne peut plus espérer avoir de leadership que sous-régional.

En Côte-d'Ivoire, ce phénomène a bien été mis en évidence. Ainsi la "boucle du cacao" au départ de Dimbroko a de fait disparu. Il s'agissait d'une organisation routière en boucle ayant comme point d'appui Dimbroko reliée à Abidjan par chemin de fer (et non par route à l'époque). Sa position dans la hiérarchie urbaine s'est effondrée pour plusieurs raisons combinées :

la mise en service de liaisons routières directes entre Abidjan et l'ex-boucle du cacao

le glissement spatial des cultures vers l'est, loin du chemin de fer

la réduction de l'étendue de sa zone administrative

le rôle de contrôle de la Caisse de Stabilisation que l'on a implantée dans tous les chefs-lieux de préfectures, de sorte que les produits y transitaient obligatoirement

la dissociation progressive des circuits de distribution montée-descente.

4.4 La route accentue la *suprématie de la ville portuaire* principale, par le renforcement des services et de l'industrie. Ces activités motrices y sont favorisées par les relations aisées avec l'étranger, la bonne desserte du territoire, la main-d'oeuvre qualifiée, le marché de consommation local. Dans ces pays aux réseaux de communication encore à l'état d'ébauches, seules ces villes dominantes rassemblent toutes ces qualités.

4.5 La *bourgeoisie* européenne et africaine se replie sur les grandes villes, comme conséquence de la facilité d'accès vers le lieu effectif de travail et au contraire compte tenu des commodités de la vie en ville. Mais c'est sans doute avant tout l'image de marque qui détermine ce repli des classes privilégiées vers les grandes villes.

Au niveau inférieur de la hiérarchie urbaine, les évolutions sont très contrastées. De nombreux auteurs s'accordent sur le fait que, globalement, par rapport au chemin de fer qui a été à l'origine d'une hiérarchie équilibrée à trois niveaux de villes, la route favorise surtout la tête de la pyramide urbaine, et dans une certaine mesure la base.

Pour C. SPILL, cette dualisation croissante ne reflète que celle de la structure sociale, la frange supérieure étant elle-même très dépendante de l'étranger au même titre que la ville principale. Pour elle, ce n'est toutefois qu'une amélioration du niveau général de vie qui permettra d'atténuer ces tendances.

4.6 Avec la route, la *hiérarchie urbaine devient aussi très instable*. Selon qu'une petite ville est lieu de rupture de charge rail-route, route-mule, route-deux-roues, carrefour routier, ou simple lieu de passage, elle "réagira" très différemment.

Mais chaque ville a aussi de la sorte une position très instable face à l'évolution des voies de communication. Leur impact, face à une situation initiale très marginale, est très puissant. Les villes ne sont en fait, de plus en plus, que des pôles d'intégration à un espace commandé par la grande ville portuaire. La route crée donc une très forte instabilité et une très forte dépendance des petites villes.

Si sommet de la hiérarchie urbaine et position de tête du réseau de communications coïncident bien, il n'en va donc plus de même dès que l'on descend un niveau de la hiérarchie où les exceptions ne manquent pas. C. SPILL cite par exemple Korhogo dans le nord de la Côte-d'Ivoire qui conserve la prééminence sur Ferkessedougou pourtant sise à la fois sur le chemin de fer et sur un axe routier essentiel. Dans le nord du Togo, Bassari et Niamtougou, enclavées toutes deux voici peu, ont connu une évolution opposée au développement du réseau routier. Ces discordances tiennent d'une part à l'incidence relative croissante d'autres facteurs, mais aussi à l'impact très variable des nouvelles communications, qui s'avère loin d'être positif dans tous les cas.

Même au niveau supérieur, des exceptions peuvent être citées. Les capitales du Cameroun et du Burkina Faso, Yaoundé et Ouagadougou, ont longtemps été isolées relativement sur le plan des communications. Cela a en fait favorisé leur croissance respective, même si celle-ci a aussi résulté sans aucun doute de priorités d'ordre

politique. Elles ont toutes deux été de la sorte protégées de leurs rivales respectives, Douala et Bobo Dioulasso, développant des activités de haut niveau concurrentes.

5. QUELQUES EFFETS INTRA-URBAINS

Le développement d'infrastructures de communications a aussi de profondes conséquences à l'intérieur des villes.

Le chemin de fer avait favorisé une forte concentration humaine et d'activités aux abords des gares. Au contraire, la route favorise le dédoublement du centre sous forme d'une urbanisation linéaire et composée de nombreux "étrangers" à la région. Dans les centres historiques, cela a été facilité par l'exiguïté des rues (e.a. en Amérique Latine). Progressivement ce transfert du centre commercial a été suivi par l'administration et les équipements, qui y ont trouvé les terrains aptes à leur expansion. C'est donc la fonction commerciale qui a généré ainsi la structuration urbaine, alors que cela avait été l'inverse auparavant. Ce dédoublement du centre s'est alors naturellement produit à la limite de l'ancien centre au même titre que l'avait fait le chemin de fer chez nous au 19^{ème} siècle.

Il est aberrant à mon sens de préconiser des mesures de contournement des villes (sauf dans les capitales millionnaires). Les flux de trafic restent très faibles en Afrique et ne sont généralement absolument pas susceptibles de provoquer des embouteillages. Au contraire, le trafic de passage apporte une animation extraordinaire dans les petites villes traversées et participe d'un développement économique local remarquable. Dans les villes moyennes parfois congestionnées à un ou deux carrefours, une solution intéressante pourrait consister à aménager une voie de contournement du centre, mais interne à la ville. De cette façon, cela n'entraînerait pas une perte globale d'activités mais un simple déplacement de celles qui ont les plus grandes exigences spatiales (e.a. toutes les activités de service et artisanales liées aux véhicules à moteur).

La fonction portuaire a également d'importants effets urbanisants, en fonction de la nature des produits transbordés et des modes de manutention. Durée d'accostage, type d'accostage (à quai ou non), type de manutention (mécanique et/ou humaine), position du port par rapport à la ville, sont quelques éléments très importants. A cet égard, les strictes mesures de "rationalisation" actuelles produisent des effets très négatifs :

- les navires miniers et d'hydrocarbures n'accostent souvent plus à quai
- la durée d'accostage se réduit pour rentabiliser un matériel navigant de plus en plus lourd
- la manutention mécanique s'accroît fortement, surtout en ce qui concerne les hydrocarbures, les produits miniers et les conteneurs

Le conteneur a très souvent séparé géographiquement le port de la ville en raison de ses très grandes exigences spatiales. Cela pourrait accélérer la rénovation du centre-ville par la venue de nouvelles activités de prestige comme cela s'est produit dans nombre de villes occidentales (tourisme et affaires). Les pays en voie de développement n'ont toutefois pas les moyens de réaliser des opérations d'une telle envergure.

Le conteneur fait perdre toute animation sociale aux ports, en raison de la chute conséquente des emplois mais surtout de la prédominance de ce que d'aucuns ont appelé un "ballet mécanisé".

De telle façon que les ports perdent progressivement leur pouvoir urbanisant (effets multiplicateurs induits, industries industrialisantes, commerce, ...) et ils perdent aussi leur urbanité. Ils tendent également à devenir des corps étrangers à leur contexte, n'ayant plus pour seule fonction qu'assurer des échanges les plus "efficaces" possible par des moyens mécaniques qui permettent d'éviter tout contact direct des navires avec la terre ferme et les hommes.

CONCLUSION

En dépit de ces considérations assez négatives, il n'est pas question de réfuter le rôle primordial des voies de communication. Toutefois, elles ne sont pas, loin s'en faut, une condition suffisante de développement. La thèse qui a été défendue est la nécessité de mesures d'accompagnement afin d'assurer un véritable développement rural et un aménagement du territoire harmonieux, qui profitent à la collectivité et à la majorité de la population.

A cette fin, je préconiserais un processus dynamique pour la mise en oeuvre de n'importe quel projet de communication nouvelle, intégrant des effets directs et indirects, à court, moyen et long termes, et faisant intervenir divers spécialistes, et non pas seulement des ingénieurs et économistes. Sociologues, agronomes, géographes, aménagistes, médecins, environnementalistes, ..., doivent contribuer activement à ces analyses multi-critères.

Il faudrait aussi mettre en oeuvre, plusieurs années avant la création de toute nouvelle infrastructure, de mesures de formation, d'information et de modification douce des structures locales rurales, afin que les groupes en place soient bien préparés à la mise en service de l'infrastructure et profitent réellement de ses effets.

Il faudrait aussi des opérations de suivi sur le terrain et d'évaluation, afin d'appréhender les écarts entre l'évolution réelle et l'évolution prévue. Sur cette base, les planificateurs disposeraient de mécanismes d'ajustement.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

BENVENISTE C. (1976) Comment le développement des grands axes routiers remet en question l'organisation urbaine régionale : l'exemple de la boucle du cacao (Côte-d'Ivoire); Travaux et Documents du CEGET, "Transports et croissance urbaine dans les pays tropicaux", n23, pp.43-49

BRISSEAU-LOAIZA J.(1976) Influence du train et du camion sur la croissance et l'armature urbaines du Pérou; Travaux et Documents du CEGET, Ibid. pp.77-87

CHARDON J-P. (1976) Conteneurisation et croissance urbaine en zone Caraïbe. Exemples de Porto Rico et de la Guadeloupe; Ibid. pp.117-125

JACOB G. (1976) Présuppositions sociales pour le développement des transports et de la croissance urbaine sous les tropiques; Ibid. pp.101-108

MATZNETTER J. (1976) L'évolution du rôle joué par les côtes, et le transport vers les côtes dans l'urbanisation en pays tropical; Ibid. pp.61-75

SPILL C. (1976) Système de transport et hiérarchie urbaine dans les pays tropicaux; Ibid. pp.11-21

VENNETIER P. (1985) Réseaux de transport et hiérarchie urbaine dans les pays tropicaux; Travaux et Documents du CEGET, "Urbanisation et organisation régionale", n° 53, pp. 214-231

LE CHEMIN DE FER A-T-IL ENCORE UN RÔLE DANS LA CHAÎNE DE TRANSPORT EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE ?

*Karim-Jacques BUDIN
Banque mondiale
Washington - USA*

Dans un contexte d'intégration croissante de leurs économies dans le marché mondial, les pays d'Afrique sub-saharienne francophone ont besoin d'un système de transport des marchandises efficace pour assurer l'exportation de leurs productions, aussi bien que l'acheminement de leurs importations et les échanges de biens à l'intérieur de chaque pays. La qualité et le coût des services de transport sont des déterminants encore plus critiques de la compétitivité des économies des pays enclavés, nombreux dans la région. Le chemin de fer, qui a longtemps été un instrument essentiel des systèmes de transport a-t-il encore un rôle à jouer dans la chaîne des transports ?

Lorsque les pays d'Afrique sub-saharienne francophone accèdent à l'indépendance au début des années 60, les chemins de fer de l'Afrique de l'ouest et du centre se sont relevés des graves difficultés engendrées par leur isolement pendant la durée de la Seconde Guerre Mondiale et du grave sous-investissement qui en est résulté. Ils constituent alors le mode de transport dominant pour les échanges extérieurs et structurent les principaux couloirs de transport dans la sous-région.

Durant toute cette décennie 60, les réseaux, tous gérés par des entreprises publiques nationales (ou binationales dans le cas de la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger et de l'Organisation commune Bénin-Niger), connaissent un développement important et régulier de leur trafic. En moyenne sur la totalité de réseaux, la croissance du trafic atteint 8 % par an; elle est de 10 % sur l'axe Abidjan/Ouagadougou de la RAN. Les réseaux font face à cette augmentation du trafic essentiellement par le développement et la modernisation de leur parc de traction, déjà entièrement diésélisé dès les années 50. Les investissements dans les infrastructures sont limités, sauf pour ce qui concerne le Cameroun, où la ligne Yaoundé/Belabo est inaugurée en 1969. Durant toute la période, les réseaux bénéficient d'un appui important à l'encadrement et au financement de la part des organismes spécialisés de la Coopération française. Il y a plus de 500 coopérants français dans les réseaux en 1960 et il en reste encore environ 300 à la fin de la décennie. Pendant cette décennie, la productivité du personnel s'accroît de manière importante, de 50 à 100% selon les réseaux, tandis que le prix de revient de l'unité kilométrique baisse de 10 à 25%. Globalement, la situation financière des réseaux est saine.

* Les points de vue et recommandations présentés dans ce document ne reflètent pas obligatoirement la politique officielle de la Banque mondiale.

Les années 70 et la première moitié des années 80 seront pour les réseaux d'Afrique sub-saharienne francophone marquées par la mise en oeuvre de grands investissements d'infrastructure. Face à des prévisions de trafic très optimistes prolongeant les résultats spectaculaires obtenus dans les années 60, il est alors estimé que le développement, jugé nécessaire, des capacités de transport implique une modernisation lourde des infrastructures, et en particulier la rectification des tracés difficiles à fortes rampes et rayons étroits des zones montagneuses. C'est ainsi que sont réalisés, avec l'appui des principaux bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux, sur l'axe Abidjan/Ouagadougou, la rectification de 400 kilomètres de tracé entre Agboville et Tafiré; au Cameroun, le réaligement de la section Douala/Yaoundé et le prolongement de la ligne transcamerounaise de Belabo sur N'gaoundéré; au Congo, le réaligement du chemin de fer Brazzaville -Pointe Noire dans la zone du Mayombé; enfin, le Gabon lance la construction du chemin de fer transgabonais. Des systèmes modernes de télécommunications sont également mis en place, ainsi que des installations de signalisation destinées à accroître la capacité des lignes et la fluidité du trafic et améliorer la sécurité, mais dont peu fonctionnent.

Sur la plupart des réseaux, les prévisions de trafic s'avèrent exagérément optimistes, et le trafic ralentit sa croissance, voire commença à décliner presque partout dès le début de la décennie 80. La concurrence routière, qui était jusque là restée peu menaçante, se montrait désormais agressive, à la faveur de l'extension du réseau des routes revêtues et de l'émergence de transporteurs routiers privés particulièrement dynamiques. Les entreprises de chemin de fer – dont le statut d'entreprise publique et les méthodes de gestion n'avaient guère évolué depuis les années 60 – prirent presque toujours trop tard la mesure de la menace que la concurrence faisait peser sur leur activité et furent généralement incapables de prendre les décisions d'amélioration du service et de réduction des coûts qui leur auraient permis de faire face à cette concurrence. Elles continuèrent trop souvent à se conduire comme des administrations lourdes et bureaucratiques en ce qui concerne leurs relations avec la clientèle aussi bien que dans leur gestion interne. Une gestion parfois laxiste, des effectifs presque toujours pléthoriques, une ingérence fréquente de l'État dans la gestion quotidienne et une structure financière inadéquate contribuèrent également fortement à la dégradation des performances, se traduisant par des recettes de trafic insuffisantes, une qualité de service souvent déplorable, des infrastructures et matériels mal entretenus. Il s'en suivit d'importants déficits d'exploitation – que, dans le contexte de crise dans lequel étaient entrées les économies africaines, les finances publiques ne pouvaient plus supporter – et l'impossibilité pour les entreprises d'assurer le service de leur dette sur investissements.

La quasi-totalité des entreprises ferroviaires d'Afrique sub-saharienne francophone abordaient ainsi la décennie 90 dans une situation de crise profonde. Sur presque tous les axes principaux de transport – à l'exception notable du chemin de fer Brazzaville-Pointe Noire – le chemin de fer avait perdu sa position dominante dans le système des transports et beaucoup de décideurs africains et de bailleurs de fonds se posaient – et quelquefois se posent encore – la question de l'avenir du chemin de fer dans la région.

A la suite des débats approfondis menés au cours des années récentes et à la lumière des actions initiées dans plusieurs pays, il est désormais largement admis que le chemin de fer n'a un avenir en Afrique sub-saharienne, et ne pourra donc jouer un rôle significatif dans la chaîne de transport, que si et seulement si l'activité ferroviaire subit une très profonde restructuration. Cette restructuration s'appuie, pour l'essentiel sur les orientations suivantes :

- (a) amener le chemin de fer à redéfinir les services qu'il offre pour se spécialiser dans les services adaptés aux besoins de la clientèle qu'il est capable de rendre dans des conditions de coûts et de prix compétitifs, c'est-à-dire dans les domaines d'activité commercialement rentables ;
- (b) exposer le chemin de fer pleinement à la concurrence des autres modes et entreprises de transport, dans le contexte d'un marché des transports largement déréglementé ;
- (c) limiter les transferts financiers de l'État vers le secteur ferroviaire à la seule compensation des obligations de service public explicitement imposées par l'État au chemin de fer ;
- (d) mettre la gestion de l'entreprise ferroviaire à l'abri des ingérences de l'État ;
- (e) faire adopter par l'entreprise ferroviaire une gestion interne de caractère résolument commercial.

Comment assurer la mise en oeuvre d'un tel programme de restructuration ? Une première voie, retenue initialement dans la plupart des pays de la région depuis la fin des années 80 et largement soutenue à l'époque par les bailleurs de fonds, est celle de la réforme de l'entreprise publique ferroviaire en utilisant la technique du Contrat-Plan.

Le Contrat-Plan fixe, pour une période de quatre à cinq ans, les objectifs généraux de gestion, notamment financiers, assignés à l'entreprise et les moyens à mettre en oeuvre, notamment les concours financiers que l'État s'engage à apporter à l'entreprise. Typiquement, l'entreprise ferroviaire s'engage à renforcer ses actions de marketing et son activité commerciale; à améliorer ses performances techniques, particulièrement dans le domaine de l'entretien du matériel; à sous-traiter au secteur privé diverses activités annexes; à refondre le statut du personnel et du système de rémunération; et à réduire les effectifs du personnel. Une restructuration financière de l'entreprise publique, avec prise en charge par l'État d'une partie de la dette, est également fréquemment prévue. Dans certains cas, comme par exemple au Sénégal, la réforme comporte aussi un changement de statut de l'entreprise ferroviaire qui se voit dotée d'un statut de Société d'État, en remplacement du statut traditionnel d'Établissement public à caractère industriel et commercial.

Dans plusieurs cas, par exemple au Sénégal, au Mali, au Cameroun, des avancées assez significatives dans la réforme de l'entreprise ferroviaire publique ont pu être obtenues selon cette approche. L'expérience montre toutefois que la voie de la réforme de l'entreprise publique ferroviaire atteint assez rapidement ses limites lorsqu'il s'agit d'assurer durablement une véritable autonomie de gestion de l'entreprise ferroviaire par rapport à l'État, d'en garantir un comportement résolument commercial et d'aboutir à une gestion financièrement équilibrée.

Les décideurs africains, aussi bien que la communauté des bailleurs de fonds intéressés au développement du secteur des transports, ont ainsi progressivement été amenés à considérer que, dans la grande majorité des cas, seule une participation active du secteur privé dans le noyau même des activités ferroviaires permettrait d'assurer de manière réellement efficace et durable le succès de la restructuration de l'activité ferroviaire.

La privatisation pure et simple de l'activité ferroviaire, par vente de l'ensemble des actifs ferroviaires au secteur privé, ne s'avère pas réellement faisable. Cette formule serait en effet tout à fait inacceptable pour les opinions publiques, qui considèrent les infrastructures ferroviaires comme partie intégrante du patrimoine national public ; le produit de la vente ne serait d'ailleurs au mieux que dérisoire.

La formule du contrat de gestion, expérimentée sans grand succès dans certains pays (et notamment, dans le courant des années 80, au Nigéria), ne semble elle-même guère prometteuse, en particulier parce qu'elle laisse à la charge de l'État l'essentiel des risques commerciaux et de gestion de l'entreprise et ne constitue ainsi qu'une nouvelle forme de mise en oeuvre de l'assistance technique.

C'est la concession¹ qui est aujourd'hui considérée comme le mode le plus adapté de participation du secteur privé à l'activité ferroviaire. Il s'agit d'une formule de partenariat entre l'État, qui reste propriétaire des infrastructures ferroviaires, et un opérateur privé, le concessionnaire, qui exploite l'activité ferroviaire à titre d'activité commerciale, à ses frais, risques et périls, dans les conditions précisées par un document contractuel, la convention de concession. La mise en concession constitue ainsi désormais un instrument privilégié pour la restructuration en entreprises commerciales des chemins de fer de l'Afrique sub-saharienne francophone.

La technique de la concession avait été largement utilisée à la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle pour la construction et l'exploitation de chemins de fer en Europe, en Amérique latine et au Maghreb, puis elle y avait ultérieurement cédé la place à la gestion étatique, en général par l'intermédiaire de sociétés nationales. Au début de la décennie 90, la formule était pour la première fois réutilisée dans le secteur ferroviaire en Argentine, où le réseau était restructuré en six chemins de fer marchandises et trois groupements de chemins de fer de banlieue, tous mis en concession avec succès. En Afrique sub-saharienne francophone, où elle n'avait pas été utilisée pour la création des chemins de fer à l'époque coloniale, la formule de la concession avait été expérimentée avec bonheur à une époque récente dans les secteurs de l'eau et de l'énergie, notamment en Côte d'Ivoire.

A mi-92, la Côte d'Ivoire et le Burkina, prenant acte de l'échec commercial et financier de la gestion de la ligne Abidjan/Ouagadougou par deux sociétés nationales après l'éclatement de l'ex-Régie des chemins de fer Abidjan-Niger en 1989, décident conjointement de confier l'exploitation de cet axe vital pour les transports internationaux du Burkina à un concessionnaire privé. Cette décision conduit à la signature d'une convention de concession en décembre 1994 avec le groupement

¹ Lire à ce sujet K-J BUDIN : "La mise en concession de l'exploitation ferroviaire. Une nouvelle approche de la restructuration des chemins de fer en Afrique sub-saharienne" in *Revue Générale des chemins de fer*, n° 7-8, juillet-août 1995, pp. 15-18

SITARAIL, qui reprend effectivement l'exploitation des opérations ferroviaires à partir d'août 1995. Bien qu'il soit naturellement trop tôt pour juger du succès de la formule, les premiers résultats obtenus sont encourageants, en ce qui concerne tant le volume du trafic et la qualité du service que les résultats financiers. Ce premier exemple de mise en concession de l'activité ferroviaire en Afrique sub-saharienne est également à l'origine d'une foule d'enseignements sur les options envisageables et sur les problèmes liés à la mise en oeuvre de cette forme de restructuration.

En 1995, le Gouvernement camerounais décide la mise en concession de l'exploitation du chemin de fer camerounais. L'appel d'offres pour le choix de l'actionnaire de référence privé de la société concessionnaire est lancé en juillet 1996 et les offres des candidats sont attendues avant la fin de l'année en cours. La reprise de l'exploitation ferroviaire par le concessionnaire devrait ainsi prendre place courant 1997.

Deux autres opérations de mise en concession ont été initiées courant 1996 et concernent le chemin de fer du Congo et le chemin de fer du Gabon. Dans ces deux pays, l'activité ferroviaire devrait ainsi être exploitée sous le régime de la concession à partir de 1998.

Enfin, en ce qui concerne l'axe ferroviaire Dakar/Bamako, les Autorités sénégalaises et maliennes ont estimé que la formule de la concession ne constituait pas une solution appropriée; mais elles ont décidé de confier l'exploitation de l'ensemble des activités de transport international, marchandises et voyageurs, à une société à capitaux majoritairement privés ; les réseaux nationaux sénégalais et maliens, maintenus dans le secteur public, garderont la responsabilité de la gestion des infrastructures ferroviaires et de l'exploitation des services ferroviaires nationaux ; la création de la société d'exploitation du trafic international est envisagée courant 1998.

Ainsi, d'ici deux ans, l'essentiel de l'activité ferroviaire en Afrique sub-saharienne francophone sera opéré par des entreprises concessionnaires privées. Cette importante mutation devrait donner au secteur ferroviaire un nouveau dynamisme. Confrontées à la concurrence toujours accrue des transporteurs routiers et soucieuses de rentabilité financière, les entreprises concessionnaires devraient centrer leur activité sur les seuls segments du marché où le chemin de fer peut être plus performant que ses concurrents – notamment les transports marchandises de masse et les conteneurs – et réformer profondément les modes et pratiques de gestion de l'activité ferroviaire. C'est un nouveau chemin de fer, géré comme un "business", qui est ainsi en train de naître, et qui prendra sa place demain dans la chaîne de transport.

LE CORRIDOR TRANSEQUATORIAL : ENJEU D'AUJOURD'HUI, ENJEU DE DEMAIN

Maurice NIATY-MOUAMBA
ACRETAT
Brazzaville - Congo

En examinant l'intitulé de cette communication, il m'est venu la simple idée de me refaire une compréhension de cette notion de corridor, parce que ce mot a souvent fait l'objet d'un usage exagéré, au risque de subir un "galvaudage" sémantique.

Ce besoin d'éclairage m'a conduit vers le dictionnaire. Le Robert² définit le corridor de la manière suivante :

passage couvert mettant en communication plusieurs pièces d'un même étage

Le Larousse n'en dit plus.

A ce niveau de compréhension, le corridor peut être considéré comme ce couloir³ par lequel s'opère la plus grande redistribution et/ou la plus grande collecte de trafic avec les différentes régions ou aires géographiques qu'il dessert. Il s'agit donc d'une route à très grande activité.

Lorsque l'on examine attentivement la sous-région de l'Afrique centrale, deux couloirs de transit se présentent :

- le couloir transcamerounais : Douala - RCA - Tchad ;
- le couloir transéquatorial : Pointe-Noire - RCA - Tchad.

Notre exposé ne concernera que ce second couloir, pour lequel il nous revient de parler de son histoire, de sa situation actuelle et de ses ambitions futures, compte tenu de toutes les mutations en cours dans notre Pays et au sein du grand ensemble dans lequel le Congo appartient.

Ce corridor transéquatorial comprend au départ trois (3) tronçons très caractéristiques, notamment :

- N'Djamena - Bangui (1050 km) caractérisé par des routes en terre, en assez mauvais état ;
- Bangui - Brazzaville (1210 km), sur les fleuves Oubangui et Congo.
- Brazzaville - Pointe-Noire (510 km)

Pour le présent exposé, l'histoire du corridor remonte à la période avant la nationalisation de l'ATEC, c'est-à-dire jusqu'en 1969, lorsque les souverainetés nationales avaient transcendé la construction de grands ensembles économiques et politiques.

Les enjeux d'aujourd'hui et de demain correspondent à la situation actuelle de l'ATC et à toute la problématique de sa restructuration, telle que contenue dans les

² Micro Robert Plus, p. 223, Ed. 1988

³ Dans le présent exposé, nous utiliserons indistinctement ces deux concepts : *corridor* et *couloir*.

accords passés avec les Institutions financières internationales, particulièrement la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International.

1. RAPPEL HISTORIQUE

Dans le dessein de muer une conquête politique en domination économique, le colonisateur ne pouvait concevoir une exploitation des territoires sous domination sans un système de liaisons terrestres entre la côte atlantique et l'intérieur de ces territoires. Pierre Savorgnan De BRAZZA, dès son second voyage au Congo, en 1882, exprima au Gouvernement français la nécessité d'établir dans cette contrée des voies de communication, véritable support à la mission à lui confiée.

En effet, en aval de Brazzaville, la navigation devient impossible parce que le fleuve y présente des rapides. Par contre en amont, le Congo et l'Oubangui constituent sur 1200 km une dorsale régulièrement navigable de Brazzaville à Bangui. De cette manière, l'Afrique Equatoriale Française, qui se caractérise par l'étroitesse de sa façade maritime et l'immensité territoriale, ne devait plus être enclavée, grâce au chemin de fer, par le Mayombe et la forêt équatoriale.

Mais cette artère s'arrêtant pratiquement à Bangui, ne dessert pas le nord de la Centrafrique et le sud du Tchad, situés à plus de deux mille kilomètres, les Etats les plus peuplés de l'AEF⁴. Leur désenclavement était résolu sous forme de "choix économique et politique"⁵.

Il s'agissait d'abord, par ce "choix", de rendre cette région indépendante des autres voies d'approvisionnement et d'évacuation étrangère, en l'équipant d'un axe de communication entièrement situé sur les territoires de l'Union Douanière Equatoriale, tout en pratiquant des tarifs compétitifs avec ceux d'autres voies. Cette indépendance ne pouvait donc être trouvée que par la voie qui part de Pointe-Noire, passe par le chemin de fer, le port fluvial de Brazzaville, les fleuves Congo et Oubangui et, à partir de Bangui, se prolonge par la route dans les deux Etats du nord. C'est la voie transéquatoriale ou "aérienne", vers laquelle la plupart des autres routes et voies navigables vont converger.

Cette dorsale ainsi créée, était le meilleur instrument de pénétration et de mise en valeur des ressources naturelles de cette région équatoriale. Elle permettait d'assurer dans les meilleures conditions un trafic "inter-zonal" (zone sèche enclavée et plus peuplée - zone humide avec une ouverture maritime et peu peuplée).

A l'accession à l'indépendance des Etats de l'Afrique Equatoriale, l'organisation de la voie transéquatoriale est apparue comme une préoccupation politique et économique.

Par une convention approuvée le 23 Juin 1959, les Etats de l'AEF, soucieux de coordonner leur action en matière de transport de surface, ont créé l'AGENCE TRANSEQUATORIALE DE COMMUNICATIONS (ATEC), établissement public à

⁴ Toutes proportions gardées, en 1966 la population des Etats de l'AEF était de : 450 000 habitants pour le Gabon, 950 000 pour le Congo, 2 080 000 pour la RCA et 275 000 habitants pour le Tchad.

⁵ "ATEC" - Documentation ATC, Pointe-Noire, 1966

caractère industriel et commercial, doté de l'autonomie financière, qui s'est vu confier la gestion des organismes suivants :

- le Port maritime de Pointe-Noire ;
- le Chemin de Fer Congo-Océan⁶ ;
- le Port fluvial de Brazzaville ;
- le Port fluvial de Bangui ;
- le Service des voies navigables, chargé d'assurer l'entretien des voies navigables Congo-Oubangui-Sangha.

Tous ces organismes étaient des sections de l'ATEC, soumises chacune à l'obligation d'équilibrer ses recettes et ses dépenses d'exploitation.

Le 11 Février 1965, par Acte de la Conférence des Chefs d'Etats des pays membres de l'ATEC, a été créée la section des voies terrestres qui fut chargée d'assurer l'entretien des routes d'intérêt régional :

- Bangui - Fort Lamy (actuel Djamena), par Damara, Bouca, La Sido et Fort Archambault (1220 km) ;
- Dolisie - Ndéndé (283 km).

Cette volonté des Etats de mettre en oeuvre une "politique commune des transports" s'est vivement manifestée dans l'ensemble des décisions de gestion de l'instrument ATEC. Il était par exemple du ressort des Etats, la fixation des rémunérations prélevées du Port de Pointe-Noire à Bangui, par tous les transporteurs et auxiliaires de transport, tant du secteur public que du secteur privé. Les usagers de la voie transéquatoriale étaient constitués en Commission Consultative pour donner leur avis sur toutes les questions les concernant et dont était saisi le Conseil d'Administration.

L'unité territoriale de cette coopération faisait que les sièges des sections constituant l'Agence ne se trouvaient pas dans le même pays : le Port maritime et le Chemin de Fer Congo-Océan avaient pour siège Pointe-Noire, les Voies navigables et Ports fluviaux à Bangui, et les Voies terrestres avaient pour siège Fort Archambault.

L'accession à l'indépendance des Etats de l'Afrique Equatoriale n'avait modifié en rien la situation de l'ATEC, d'autant plus que la Fédération n'avait pas fondamentalement changé les logiques économiques des jeunes Etats, demeurés attachés à la Métropole. D'ailleurs, les Etats avaient réitéré la volonté de "coordonner leurs actions en matière de transport de surface". L'activité de l'Agence avait d'ailleurs cru de manière significative, à en croire le trafic fluvial régional.

Le pourcentage du trafic international du corridor transéquatorial était de l'ordre de 70% par rapport au trafic total de l'ATEC.

Le 24 Octobre 1969, le Congo nationalisait l'Agence transéquatoriale de Communications, celle-ci est remplacée par l'Agence Transcongolaise de Communications (ATC), en englobant toutes les sections situées sur son territoire.

⁶ Sans lequel le Congo ne valait pas un penny (sic Stanley), in Gilles SAUTTER

**Tableau 1 : Evolution du trafic fluvial régional
(en tonnes)**

	1960	1970
IMPORTATIONS	90793	214486
(INDICE)	100	236,24
OUBANGUI		194670
SANGHA	88641	13671
CUVETTE		61142
ZAIRE	2152	3
EXPORTATIONS	94827	213035
(INDICE)	100	224,66
OUBANGUI		127095
SANGHA	58872	84536
CUVETTE		1400
ZAIRE	35955	4
TOTAL	185620	427521
(INDICE)	100	230,32

Source : Bulletin d'Afrique Noire n° 967 du 19.7.78, p. 18875

Malgré la réaffirmation par le Congo de son attachement à la liberté de transit des Etats sans littoral maritime, notamment⁷ par la signature de plusieurs protocoles d'accord avec les anciens sociétaires de l'ATEC, le geste n'a peut être pas été suffisant pour assurer la fidélité nécessaire à la chaîne transéquatoriale de transport.

Plus d'un quart de siècle après la dislocation de l'entité supranationale assurant la desserte multimodale (l'ATEC), la situation de la chaîne de transport sur l'itinéraire du corridor Pointe-Noire - RCA - Tchad, du moins dans sa majeure partie située en territoire congolais, a connu bien de bouleversements qui traduisent avec cruauté les enjeux actuels, tels que l'Agence est appelée à les assumer.

2. ENJEUX D'AUJOURD'HUI

Le contexte particulier de la création de l'Agence Transcongolaise des Communications, essentiellement "révolutionnaire"⁸, a fortement influencé le sort que connaît aujourd'hui la chaîne transcongolaise ; ce qui en d'autres termes montre bien que la situation du corridor transéquatorial reste intimement liée à celle de l'opérateur chargé de sa gestion, du moins en plus grande partie, c'est-à-dire : l'ATC.

Sur un axe d'environ 1 700 kilomètres, incluant à la fois les activités portuaires, ferroviaires et fluviales, aussi bien de gestion d'infrastructures que d'exploitation des différents trafics voyageurs et marchandises, l'ATC va se voir confié, au nom du service public, un certain nombre de contraintes d'offre de transport, loin de la logique

⁷ Cinq (5) protocoles d'accord avec la RCA, le 31/01/1970 et le 27/02/1971, Un (1) avec le Gabon le 23/08/1970, Un (1) Manifeste avec le Zaïre, le 16/06/1970 et Un (1) protocole d'accord avec le Tchad le 21/09/1872. Au delà de la liberté de transit ces protocoles associaient les pays à l'étude tarifaire.

⁸ L'on dirait plutôt d'idéologie marxiste-léniniste.

intrinsèque d'entreprise. L'État devenu actionnaire unique, grâce à la nationalisation, n'a pas manqué de se distinguer très rapidement par un interventionnisme sous diverses natures, aussi bien dans le choix des investissements, que dans la politique tarifaire ou les choix des stratégies d'organisation de l'entreprise. Le poids de l'actionnaire unique a été prédominant, puisque c'est de lui que partaient les orientations des organes classiques de gestion de l'entreprise (conseil d'administration) et c'est aussi vers lui que convergeaient toutes les délibérations aux fins d'approbation ou d'infirmité.

Cette forte présence de l'Actionnaire unique peut s'illustrer à travers quelques exemples de choix d'investissements. L'agence qui comprend trois sections opérationnelles : le Port maritime, le Chemin de Fer et les Voies navigables et transports fluviaux, va tout en reconnaissant l'interdépendance fonctionnelle entre sections, manquer d'accompagner les lourds investissements ferroviaires par une politique globale d'offre de transport. À l'évidence, les besoins actuelles des autres sections peuvent être vécues comme la preuve de cette incohérence de la politique d'offre.

De même, dans la gestion du service public, aucune disposition contractuelle n'a permis à l'entreprise de couvrir les charges ainsi créées. L'entretien non subventionné des voies (ferroviaires ou fluviales) et la desserte des lignes non rentables, la péréquation tarifaires aux fins de désenclavement de certaines zones du pays, dans le cadre de l'aménagement du territoire, la détermination tutélaire des tarifs pour des produits dits de première nécessité ou le soutien à certains secteurs de l'économie (agriculture, industries locales) par des tarifs préférentiels sans contrepartie financières de l'État, sont autant de cas de services publics pour lesquels l'entreprise était en droit d'exiger une ristourne de la part des pouvoirs publics⁹.

Pour mieux assurer cette gestion peu orthodoxe, les instances chargées de prendre les décisions stratégiques de l'entreprise sont animées par des personnes extérieures ou peu familières à la vie de l'entreprise. Une organisation fortement alourdie de l'entreprise a assuré sans doute une redistribution interne du produit de l'entreprise, grâce à une création progressive de charges d'exploitation inadaptées à l'entreprise.

Les missions essentielles de l'entreprise se confondent avec celles de seconde priorité, conduisant ainsi à la multiplication de centres d'intérêt. Il faut plusieurs jours pour voir une instruction passer à la phase d'exécution. Du Directeur général de l'ATC au dernier encadreur d'équipe, l'on a fort à compter avec les chefs intermédiaires : DG/ATC - Directeur Technique/ATC - Directeur de Section - Directeur Technique/Section - Chef de Service - Chef de Département - Chef de Division - Chef de Section - Les animateurs se multiplient. On pousse le comble en doublant les responsables des services. On dépasse la barre des 70 chefs de service.

⁹ Bien sûr il serait inexact de penser que les pouvoirs publics n'ont fait que ponctionner directement ou indirectement les ressources de l'entreprise. La réalisation des travaux de réaligement, au prix fort de plus de cent milliards de FCFA anciens montrent que l'État propriétaire pouvait avoir quelques préoccupations à propos de cette chaîne de transport.

Du point de vue social, la présence de l'Actionnaire a été bien loin de ne pas contribuer à cette dégradation. L'État employeur a affecté derechef tous les cadres en fin de formation dans les entreprises publiques. La pression créée par cette surpopulation des cadres ne pouvait que conduire à des arrangements tous azimuts comme ceux-là. La classe ouvrière ayant ses propres contraintes, plusieurs acquis sont consolidés. La Trilogie déterminante¹⁰, sorte de "cogestion", introduit le pouvoir du syndicat dans les décisions de l'entreprise. L'appartenance au Parti aidant, les travailleurs membres de la Trilogie sont responsabilisés sans obligation de résultats.

La situation de l'entreprise ne peut guère se porter mieux dans ce contexte diffus de gouvernance¹¹.

Pendant ce temps :

- la voie concurrente à l'axe transéquatorial s'organise mieux ;
- la dégradation des ratios de gestion de l'entreprise s'amplifie ;
- l'outil de production se désarticule ;
- les ressources humaines se déprécient ;
- la demande de transport se rétrécit au détriment de l'entreprise ;
- l'entreprise perd de l'argent ;
- l'économie nationale en est sérieusement affectée.

En effet, le poids incontestable de l'ATC dans la vie économique nationale et sous-régionale (pour les trafics en transit) reste extrêmement important. La quasi-totalité des trafics en provenance ou à destination de l'extérieur et qui passe par le Port de Pointe-Noire emprunte la voie transéquatoriale. La chaîne de transport ATC, le plus grand transporteur national, reste le passage obligé pour beaucoup de ces trafics, à cause de l'inexistence d'une autre liaison terrestre susceptible de recevoir des trafics lourds. Les entreprises des secteurs productifs du pays ont entre autres contraintes majeures celle liée au transport.

Les défis de l'entreprise sont aujourd'hui nombreux et entiers. Sa survie passe par la restructuration de l'Agence.

Le rôle des transports dans l'aménagement du territoire en pays en développement reste encore prédominant. La relance de l'économie préconisée dans les différents engagements pris par les pouvoirs publics auprès des bailleurs des fonds ne pourra être effective que si les conditions préalables de circulation physique des hommes et des biens sont suffisamment remplies de manière acceptable et principalement sur le couloir transéquatorial.

A court terme, s'impose donc aux Pouvoirs publics la restructuration de l'Agence Transcongolaise des Communications pour :

- réaliser l'adéquation de l'outil de travail avec la demande de transport ;
- recouvrer les équilibres financiers nécessaires ;

¹⁰ La Trilogie déterminante = gestion à trois : Administration/Syndicat/Parti dans une logique des 3 "Co" : Co-gestion/Co-décision/Co-responsabilité. Ce qui ne fut jamais observé en totalité en cas de déboires, le Parti dirigeant l'Etat.

¹¹ La Banque Mondiale est plusieurs fois revenue sur l'expression de "monstre ingouvernable".

- assurer la réalisation d'un programme infrastructurel cohérent ;
- prétendre réaliser la reconquête de (nouveaux) espaces.

Cette restructuration aujourd'hui préconisée par les Pouvoirs publics, en accord avec les Bailleurs des fonds, vise l'éclatement de l'Agence en unités indépendantes. L'autonomie de gestion est déjà largement engagée, la formalisation juridique de la personnalité morale de chacune des sections, ainsi que d'autres formes de partage de responsabilités reste à parfaire dans la cadre du dossier de privatisation en cours. Une privatisation qui donne place à une société privée de gestion, le patrimoine restant propriété de l'État, ce dernier qui devrait aboutir à la création d'une société de patrimoine.

Mais la restructuration de l'Agence n'est pas une fin en soi. Les performances des nouvelles entités ainsi créées, grâce à un cahier des charges, devrait permettre au couloir d'assurer une meilleure satisfaction de la demande traditionnelle, puis de celle générée par l'amélioration des prestations.

3. ENJEUX DE DEMAIN

Les enjeux à moyen et long termes du corridor transéquatorial restent liés à la réalisation préalable des mutations structurelles annoncées afin de permettre au couloir de participer efficacement à l'intégration économique et sociale du continent.

Dans le cadre de la reconquête des espaces, il devra être tenu compte des mesures pratiques qu'il conviendra de prendre, notamment dans la facilitation de la circulation des hommes et biens (réduction des tracasseries administratives, simplification des procédures, etc.).

Il convient de noter par exemple qu'au niveau du corridor, faisait largement défaut un instrument de coordination capable de prendre en compte tous les problèmes d'ordre technique ou administratif susceptible d'entraver le bon cours du transit. Finalement, la seule commission mixte entre le Congo et la RCA ne s'est occupé davantage que des problèmes de transport sur le fleuve, bien plus que ceux pouvant survenir sur les autres tronçons du corridor.

En réalité, la chaîne de transport transéquatoriale dispose d'un certain nombre d'avantages naturels aujourd'hui non pris en compte à cause des dysfonctionnements déjà mentionnés, mais surtout qu'il conviendra de faire valoir dans un avenir raisonnablement court, notamment dans le cadre des mesures d'assainissement préconisées dans le Programme d'Ajustement Structurel avec les Institutions de Bretton Woods.

EN GUISE DE CONCLUSION

La corridor transéquatorial que nous venons de décrire est capable de desservir un vaste hinterland constitué par la République du Congo en totalité, l'ouest du Zaïre et particulièrement Kinshasa, sa capitale, qui compte plus de cinq millions d'habitants, le sud du Gabon, le sud-est du Cameroun, la République Centrafricaine, le sud du Tchad, l'Angola, le Rwanda, le Burundi, ... Mais ce corridor aujourd'hui défaillant fait

que même une partie du trafic national fuit vers les voies concurrentes, notamment la voie camerounaise.

En tant que volonté politique, mais surtout exigence primordiale pour toute relance économique, la réalisation de la restructuration de l'Agence Transcongolaise des Communications se présente aujourd'hui comme une voie sans recours.

C'est peut être à ce prix que la voie congolaise pourrait retrouver ses lettres de noblesse.

BIBLIOGRAPHIE

Ministère du Plan et de l'Economie, chargé de la Prospective/Ministère de l'Équipement et des Travaux Publics/Ministère des Transports et de l'Aviation Civile, *Déclaration de politique générale des transports*, Brazzaville, Octobre 1994

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Deuxième Décennie des nations Unies pour les Transports et Communications en Afrique : 1991-2000*, Addis Abéba, déc. 1989, DEC/TRANSCOM/67/Rev.4, 41p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Stratégies sectorielles, Routes et transports routiers*, 1991, 94p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Stratégies sectorielles, Routes et transport aérien*, 1990, 40p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Stratégies sectorielles, Les transports maritimes, les ports, les voies d'eau intérieures, le transport multimodal*, 1991, 77p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Stratégies sous-régionales : Afrique Centrale*, DOC/UNTACDA/90/IA/5, 1990,...p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, *Bulletin de Transports*, Publication annuelle de la Division de l'analyse générale et des politiques du département des affaires économiques et sociales internationales, *Les transports routiers en Afrique : programme prioritaire pour les années 90*, Sept. 1990, 39p.

Nations Unies, Commission Economique pour l'Afrique, Division des Transports, des Communications et du Tourisme, *Deuxième Décennie des nations unies pour les transports et les communications en Afrique - UNTACDA II 1991-2000, Evaluation à mi-parcours*, TRANSCOM/951/Rev.1, 1994, 94p.

M. NIATY-MOUAMBA, *Asymétrie d'une politique des transports et ses conséquences sur le développement régional agricole*, Travail de Fin d'Études, Ecole nationale des Travaux Publics de l'État, Vaulx-en-Vélin, 1984, 137p.

Gilles SAUTTER, *Notes sur la construction du chemin de fer congo-océan*, Ed. Mouton, Paris 1953, Collection Cahiers d'Études africaines n° 26.

L'ENJEU DES POLITIQUES DE TRANSPORT POUR UN PAYS ENCLAVE

Mory KANTE

Direction Nationale des Transports
Bamako - Mali

INTRODUCTION

Le Mali est un vaste pays du Sahel situé au cœur de l'Afrique de l'Ouest. Il s'étend sur 1,204 millions de km² et compte près de neuf millions d'habitants. Fondée essentiellement sur une agriculture de subsistance, l'économie malienne dépend entièrement des importations, et, partant, du fonctionnement efficace du système des transports internationaux, pour son ravitaillement en de nombreux produits stratégiques (notamment les hydrocarbures), de consommation et d'équipement. Le recours aux importations de produits alimentaires devient même une question de survie pour le pays dans les périodes de sécheresse, que celles connues dans la première moitié des années 1980. Le fonctionnement efficace des transports internationaux est également impératif pour permettre aux exportations maliennes (plus particulièrement le coton fibre, première exportation du pays, qui compte pour 85% des tonnages exportés) d'être compétitives sur le marché international. La dispersion des activités sur cet immense territoire, les fortes disparités de densité de peuplement, la croissance rapide des centres urbains et le développement des échanges qui s'ensuit, donnent également une importance particulière aux transports intérieurs de marchandises et de voyageurs. Le transport intervient pour 20 à 30% dans le coût de la plupart des produits essentiels. Pour une part importante, le développement futur de la compétitivité de l'économie malienne dépendra d'une amélioration de l'efficacité du fonctionnement du système des transports.

Dans le budget moyen de consommation par ménage, les dépenses de transports viennent en deuxième position, loin derrière l'alimentation mais avant les dépenses de santé.

1. LES ELEMENTS CLEFS DU SYSTEME DES TRANSPORTS

Le système de transport repose essentiellement sur :

a) un système routier avec 14 776 km de routes dont 2 500 km de routes revêtues, 1 500 km de route en terre et 10 500 km de pistes, et un parc automobile de 32 000 véhicules dont 4 000 environ de poids lourds. Ce système draine par an 820 millions de Vkm de marchandises et 2 000 millions de v/km. Avec un parc de camions très vétuste et un réseau routier peu entretenu, le transport routier, entièrement privé, est reste néanmoins peu efficace.

b) 642 km de chemin de fer à voie unique, reliant Koulikoro et Bamako via Kayes au réseau ferroviaire sénégalais et au port de Dakar. Le rail traite annuellement 280 millions de Vkm de marchandises et 200 millions de v/km. La Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM), entre prise publique exploite cette ligne.

c) environ 1 850 km de voies sur le fleuve Niger, desservant le nord du pays, entre Koulikoro, Gao et Ansongo (frontière du Niger), navigables quatre à six mois par an. Le transport fluvial écoulait environ 160 000 tonnes de marchandises par an dont 20 000 tonnes par la Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), société publique, fortement concurrencée par une flottille privée de l'ordre de 4 000 pirogues de tailles diverses dont les plus gros ont une charge utile de plus de 80 tonnes.

d) un réseau d'aérodromes comprenant l'aéroport international de Bamako-Sénou et une trentaine d'aéroports secondaires. L'établissement public "Aéroports du Mali" gère les aéroports. En adhérant au Traité de Yaoundé en 1992, le Mali a concédé à la Compagnie Multinationale AIR AFRIQUE, la gestion de l'ensemble de ses droits de trafic internationaux. Les sociétés étrangères et Air Afrique exploitent les lignes internationales. La Compagnie Nationale AIR MALI S.A. assure les liaisons intérieures et les vols de voisinage Bamako-Abidjan et Bamako-Dakar.

2. LE CONTEXTE SECTORIEL.

Le secteur des transports constitue donc pour le Mali, pays enclavé intérieurement et extérieurement, un facteur déterminant de son développement économique. L'économie malienne dépend fortement des échanges extérieurs (40 % du PIB) et par voie de conséquence du fonctionnement efficace de ses systèmes de transports internationaux. Son approvisionnement en de nombreux produits de base de consommation et d'équipement a été estimé pour 1992, à près de 600 mille tonnes (dont 200 mille de produit pétrolier) pour une valeur de 180 milliards de FCFA, et ses exportations ont atteint en 1992, près de 200 mille tonnes (dont près de la moitié pour le coton), pour une valeur de 87 milliards de FCFA. Le développement des échanges locaux, accéléré par les fortes dispersions et disparités d'activités et de densités de peuplement et une croissance urbaine rapide, donne une importance particulière aux transports intérieurs. Les transports terrestres constituent l'essentiel des flux, avec des volumes annuels de l'ordre de 1 100 millions de tonnes-kilomètres (tk), dont 25 % par rail, et 2 200 millions de voyageurs-kilomètres (vk) dont 10 % par rail. Le transport participe pour environ 5 % dans le PIB et sa croissance moyenne est de 4 % l'an ces dernières années. Compte tenu de l'immensité du pays et sa position enclavée, le développement du Mali et de la compétitivité de son économie dépendent plus qu'ailleurs, de l'amélioration de l'efficacité du fonctionnement de son système des transports qui connaît un certain nombre de problèmes.

Du fait de son enclavement, les importations et exportations du Mali dépendent des corridors de transports avec les pays voisins et de leurs ports maritimes. Jusqu'à la libéralisation du secteur des transports et des prix intervenue en 1990, l'intervention du Gouvernement dans le transport international (particulièrement à travers l'allocation de fret et la fixation des tarifs de transport) a été en partie la cause de la cherté du coût des transports internationaux, coût qui représente environ 30% du coût total des importations du pays. Environ la moitié du trafic international était acheminé par la route (principalement en provenance d'Abidjan) et l'autre moitié par rail (en provenance de Dakar). Les transports routiers étaient peu performants et souffraient d'un manque de concurrence et d'insuffisance de l'entretien des infrastructures. Quand au transport ferroviaire, il a amélioré ses performances financières et opérationnelles au

cours des années 1990-1993, mais la Régie du Chemin de Fer du Mali a besoin de développer une orientation résolument commerciale et une meilleure et étroite collaboration avec la Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal (SNCS). Le transport fluvial était assuré pendant une partie de l'année où le fleuve est navigable, par des pirogues et pinasses privés, ainsi que par la Compagnie malienne de Navigation (COMANAV) qui opérait presque à perte à partir de Koulikoro. Deux nouvelles sociétés aériennes, assurant les transports locaux, Mali Transport Air Service (MALITAS) et Air Mali avaient été créées respectivement en 1990 et en 1993, avec une participation privée de plus de 80 %; le Mali avait par ailleurs rejoint la compagnie multinationale AIR AFRIQUE en adhérant au Traité de Yaoundé en 1992.

Comme conséquence de la dévaluation du FCFA, il a été enregistré:

- une diminution du volume des importations,
- une augmentation du prix des carburants répercutée sur les usagers,
- une augmentation sensible du coût d'exploitation des véhicules de l'ordre de 40%, mais bien inférieure à l'augmentation des prix des produits importés,
- une augmentation de 40% des coûts d'entretien routier pour la part en FCFA.

3. LA STRATEGIE SECTORIELLE DE MISE EN OEUVRE DE LA POLITIQUE

3.1 Les objectifs de la politique

Pour être en harmonie avec les réformes liées à l'ajustement macro-économique du Gouvernement, il a été décidé en 1991 de constituer une Commission Sectorielle des Transports (CST) qui a regroupé tous les opérateurs publics et privés du secteur, dans une première tentative d'approche participative pour identifier les principaux problèmes du secteur, et en rechercher les solutions. La CST s'est réunie à plusieurs reprises avec la participation de facilitateurs, et a préparé un projet de Déclaration de Politique Générale dans le Secteur des Transports (DPGST) qui a été entièrement discutée avec l'IDA et qui a été formellement adoptée par le Gouvernement le 2 Novembre 1993.

En terme d'objectifs, la politique adoptée a introduit des changements fondamentaux dans cinq domaines principaux en s'engageant à :

- encourager la concurrence et donner un rôle plus grand au secteur privé dans l'industrie des transports et des travaux publics ;
- restructurer les entreprises publiques, particulièrement la RCFM, et remplacer les travaux en régie dans le secteur routier par les travaux contractés à l'entreprise ;
- utiliser les critères économiques dans le choix des investissements du secteur ;
- accorder une plus grande attention à l'entretien des infrastructures dans l'allocation des ressources ;
- mieux prendre en charge les pistes rurales et l'environnement en général.

En un mot l'objectif majeur était la réduction des coûts des transports.

La DPGST a détaillé une politique qui s'articule autour des principaux sous objectifs suivants qui conditionnent la levée d'un certain nombre d'obstacles qui entravent la bonne marche du secteur et l'amélioration de son efficacité :

- (a) une meilleure efficacité de l'administration en revoyant ses attributions et en réorganisant et modernisant ses services ;
- (b) l'amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux ;
- (c) l'intensification de la concurrence entre modes de transport et entre entreprises de transports terrestres de marchandises ;
- (d) la résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers de marchandises ;
- (e) la restructuration, afin d'en améliorer les performances, des entreprises publiques de transport en les transformant en entreprises à caractère résolument commercial ;
- (f) une meilleure prise en charge de l'entretien routier par la réorganisation de ses structures et de ses modes d'exécution et par leur affectation de ressources suffisantes ;
- (g) l'amélioration du recouvrement des charges d'infrastructures ;
- (h) une attention beaucoup plus grande pour les transports ruraux ;
- (i) l'amélioration des conditions de sécurité des transports, notamment des personnes.

Pour atteindre ces sous-objectifs la DPGST propose la mise en oeuvre des mesures institutionnelles, organisationnelles, réglementaires et financières.

Toutes ces mesures ont été convenues entre le Gouvernement et l'IDA.

3.2 Les problèmes de mise en oeuvre de la stratégie

D'une manière générale, l'administration du secteur n'avait pas évolué depuis plus d'une vingtaine d'années et continuait de souffrir de sous-encadrement avec un personnel de moins en moins motivé. Les fonctions administratives de conception, de planification, de réglementation, d'animation et de contrôle ne se remplissaient pas pleinement. De sérieux efforts de développement de capacités étaient nécessaires pour remédier à cette situation.

La récente évolution du secteur et ses perspectives de développement à moyen terme s'inscrivent dans le cadre de la politique d'ajustement structurel initiée par les autorités maliennes au début de la décennie 1990 et confirmée depuis. Jusqu'à la fin de l'année 1990, le fonctionnement du système des transports était étroitement contrôlé par l'État, par l'intermédiaire de l'Office Nationale des Transports (ONT); les rigidités inhérentes à ce type de fonctionnement administratif en diminuaient très sensiblement l'efficacité et en augmentaient le coût pour l'économie du Mali. C'est ainsi que la suppression récente de l'ONT et la libéralisation des tarifs de transport ont constitué une étape importante en permettant déjà à l'époque une gestion plus souple du système. Toutefois, de manière générale, la concurrence entre modes et entreprises de transport restait encore insuffisante.

L'État qui s'était désengagé de l'industrie des transports routiers durant la décennie 80, continuait d'être directement impliqué dans la production de services de transport par l'intermédiaire de la RCFM, des Aéroports du Mali (ADM) et de Compagnie Malienne de Navigation (COMANAV), qui ont un statut d'entreprises publiques. De manière générale la restructuration de ces entreprises avaient un double objectif: d'une part, les transformer en entreprises à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer le concours financier de l'État à leur fonctionnement.

Le corridor ferroviaire Dakar-Bamako, aura à faire face à une compétition plus accrue de la part du corridor routier Abidjan-Bamako dans le transport international de marchandises qui est l'activité principale de la RCFM. Il reste entendu que le chemin de fer ne pourra faire face à cette concurrence que si la compétitivité et la qualité de service du corridor ferroviaire sont améliorées et les coûts de transport réduits.

Les entreprises de transport routier avaient subi une évolution contrastée et continuaient à souffrir de surcapacité; ce qui avait entraîné depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport qui ne couvraient plus qu'une fraction des coûts réels des opérateurs, empêchant ainsi toute modernisation du parc roulant et entraînant des surcharges très nuisibles au réseau routier.

Au cours des dernières décennies, malgré d'importants efforts consentis par le Mali pour le développement des infrastructures de transports, principalement dans le domaine des routes, la densité du réseau routier reste l'une des plus faible en Afrique de l'Ouest avec 1,18 km de route pour 100 km², contre 3,5 pour l'ensemble de la CEDEAO. L'insuffisance des ressources consacrées à l'entretien des réseaux routier et ferroviaire et l'inefficacité du mode d'exécution des travaux courants d'entretien courant en régie, avaient entraîné d'importants retards d'entretien et avaient accentué la dégradation des réseaux existants.

Le recouvrement des charges d'infrastructures a toujours constitué l'aspect essentiel de la stratégie de la relation financière entre l'État et le secteur. L'objectif en la matière est que, à moyen terme, le recouvrement des charges relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures soit assuré en totalité sur les usagers, et que chaque usager contribue à ce recouvrement en fonction des coûts engendrés par l'utilisation qu'il effectue de l'infrastructure.

3.3 La stratégie

3.3.1 Intensification de la concurrence sur les marchés des transports terrestres de marchandises

Il s'agit de faire fonctionner de manière satisfaisante les mécanismes concurrentiels sur les marchés international et national des transports terrestres de marchandises en supprimant les mesures protectionnistes et les quotas de répartition de fret entre les transporteurs qui permettent aux opérateurs les moins performants de se maintenir dans les marchés en empêchant ainsi l'ajustement de l'offre et de la demande.

3.3.2 Résorption des surcapacités de l'industrie des transports routiers

L'excès persistant de l'offre de transport routier par rapport à la demande a entraîné depuis plusieurs années une baisse continue des prix de transport. Aussi la

résorption des surcapacités dans un délai raisonnable et la lutte contre les surcharges devront être entreprises à court terme.

Aussi, les dispositions libérales relatives à l'entrée dans la branche devraient être conservées. L'émergence à moyen terme, dans le secteur bancaire, de mécanismes adéquats de financement des acquisitions de véhicules, devrait freiner tout accroissement de capacité qui ne serait justifié que par des perspectives de rentabilité satisfaisante.

3.3.3 Amélioration du fonctionnement des corridors de transports internationaux

La diminution des coûts de transports internationaux sera recherchée essentiellement les prochaines années dans l'amélioration des corridors existants et à long terme, dans la recherche d'autres corridors répondant aux objectifs de désenclavement, de compétitivité, de rentabilité et d'intégration économique sous régionale.

3.3.4 Transports de personnes

Les transports urbains et interurbains de personnes seront assurés de manière prépondérante par la route dans le cadre de l'initiative privée et des mécanismes du marché. L'action du Gouvernement consistera à améliorer la sécurité des transports, essentiellement par l'instauration d'un contrôle technique efficace des véhicules et par des campagnes de prévention routière.

3.3.5 Transports ruraux

Les pistes et transports ruraux constituent un facteur important du développement des zones rurales et du désenclavement. Le Gouvernement initiera par ailleurs, en relation avec les collectivités locales et avec l'appui de ses partenaires au développement, des opérations intégrées de désenclavement et de développement agricole, et des opérations pilotes d'aide aux collectivités locales pour la prise en charge directe des pistes. La route rurale devrait être considérée comme un outil de développement local.

3.3.6 Transports aériens

La demande de transport aérien se développe rapidement au Mali, tant pour le trafic international que pour le trafic intérieur, qui est un complément aux modes de transports terrestres, notamment dans les zones enclavées. Le développement du tourisme, source appréciable de devises, accentue cette tendance.

Le coût exorbitant des constructions de routes fait du transport aérien, la seule alternative de désenclavement des zones désertiques du Nord.

Aussi, les infrastructures aéroportuaires et les équipements des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, et recevant les liaisons aériennes domestiques devraient être renforcées et modernisées.

3.3.7 Restructuration des entreprises Publiques du secteur des transports

Durant la décennie 80, le gouvernement s'est désengagé de l'industrie des transports, et ne continue à être impliqué dans la production des services que par l'intermédiaire de la RCFM et de la COMANAV, qui ont des statuts d'établissements

publics. Le Gouvernement a décidé de poursuivre la restructuration de ces établissements avec un double objectif: d'une part, les transformer en entreprises publiques à caractère résolument commercial, et, d'autre part, supprimer le concours financier de l'État à leur fonctionnement.

Le développement de l'activité ferroviaire implique la poursuite de l'amélioration de l'efficacité et de la compétitivité du transport ferroviaire, qui sera recherchée par la transformation de la RCFM en entreprise à caractère résolument commercial, gérée selon les principes et les règles applicables au secteur concurrentiel. Quant à la COMANAV, sa restructuration s'appuiera sur la privatisation des activités de construction métallique et autres activités connexes (restauration, gestion des escales et gares fluviales, etc.); en réduisant ainsi sa taille.

3.3.8 L'entretien routier

Dans le secteur des infrastructures, la stratégie de développement porte essentiellement sur :

(a) l'affectation de ressources financières suffisantes pour assurer l'entretien du réseau routier prioritaire ;

(b) la réorganisation de la Direction Nationale des Travaux Publics (DNTP) et de ses services extérieurs en vue d'une meilleure efficacité de la gestion du réseau et de la programmation des investissements ;

(c) l'exécution d'une grande partie des travaux d'entretien courant à l'entreprise privée, et le recours à une Agence d'exécution pour améliorer l'efficacité de la DNTP ;

(d) le développement des entreprises privées par la mise en oeuvre des mesures appropriées pour lever les contraintes qui pèsent sur leur fonctionnement ;

(e) l'assistance technique nécessaire, y compris la formation, pour mener à bien les programmes de privatisation.

THEME 2

**CHAINE DE TRANSPORT ET COMPETITIVITE
DES PRODUITS**

LA FILIERE CAFE-CACAO EN CÔTE D'IVOIRE

Bi Nagoné ZORO
B.N.E.T.D
Abidjan - Côte D'Ivoire

INTRODUCTION

Le café et le cacao constituent les deux principaux produits d'exportation dont le poids reste considérable dans l'économie ivoirienne malgré la crise des années 1988-1993 qui a vu l'effondrement des cours mondiaux consécutivement à la surabondance de l'offre internationale. Les statistiques des Ports d'Abidjan et de San Pédro montrent clairement le poids significatif de ces produits qui ont représenté au cours de la période 1986-1995, 23 à 31 % des exportations de marchandises générales avec une moyenne de 27,5 % dont 6,6 % pour le café et 20,9 % pour le cacao. Le café et le cacao ont connu une progression régulière du volume des exportations qui sont cumulativement passés de 613.500 tonnes en 1988 à plus d'un million de tonnes en 1993 avant de marquer un recul volontariste provoqué par la mise en oeuvre de la politique de rétention appliquée par les nations productrices, dont la Côte d'Ivoire, en vue d'influencer la reprise haussière des cours.

Pendant ces années de grave crise, la production du cacao n'a cessé de croître passant de 660 000 en 1987-88 à 800 000 tonnes (1993-94). Dans le même temps, la caféiculture marquait le pas par une réduction de sa production qui est passée de 400 000 tonnes en 1989 à 280 000 tonnes de café cerises en 1993-94, soit une production équivalente en café marchand de 213 000 à 145 000 tonnes. La désaffectation des paysans pour le café s'est soldée par un entretien déficient du verger et une réduction significative des surfaces récoltables, au profit de la culture du cacao relativement peu consommatrice de main d'oeuvre et jugée plus rémunératrice.

La politique de rétention et la dévaluation du Franc CFA ont largement contribué à la reprise des cours traduite par des relèvements spectaculaires des prix aux producteurs qui sont passés de 70 FCFA/kg de café marchand en 1993 à 700 FCFA/kg au titre de la campagne 1995-1996, soit une multiplication du taux par 10. Le cacao a bénéficié d'une revalorisation de moindre portée avec des prix bord champ qui sont passés de 200 FCFA/kg en 1993 à 320 FCFA/kg en 1995-1996 soit un accroissement de 60 %.

L'effet de la reprise des cours s'est immédiatement ressenti sur l'accroissement de la production cumulée du café et du cacao qui est passée de 830 000 tonnes en 1994 à 922 600 tonnes en 1995. La politique d'accroissement de la production caféière sera soutenue par le plan de la relance caféière qui s'insère dans le cadre du Crédit d'Ajustement du Secteur Agricole (CASA) mis en place par le Gouvernement avec l'aide financière de la Banque mondiale.

Dans ce contexte et en cohérence avec le désengagement de l'Etat du secteur marchand, le Gouvernement a entrepris une série de réformes qui ont abouti, pour la campagne 1995/1996, à la réduction du rôle de la Caisse de Stabilisation au double plan de la commercialisation intérieure et extérieure. Cette mesure de libéralisation permet aux opérateurs privés de la filière café-cacao de s'impliquer davantage dans la chaîne de commercialisation en vue de tirer meilleur profit des efforts de productivité du secteur, notamment la gestion de la péréquation transport en vue d'instaurer une plus grande transparence dans la rémunération des flux de transport.

L'objet de la présente communication est de présenter les principaux résultats de l'analyse de la filière des deux produits qui a fait l'objet de deux monographies auxquelles il faudra se référer pour plus de détail. La communication portera ainsi exclusivement sur les points suivants :

- les circuits de commercialisation ;
- le fonctionnement et le coût de la chaîne de transport.

1. LES CIRCUITS DE COMMERCIALISATION DU CAFE ET DU CACAO

1.1 Les réformes du système de commercialisation du café et cacao

Le système de commercialisation du café a longtemps reposé sur la Caisse de Stabilisation qui en constituait la clef de voûte de par ses attributions au plan de la commercialisation intérieure et extérieure.

Suite à la dégradation des cours mondiaux et à l'inertie du système qui engendrait des coûts de plus en plus importants pour tous les opérateurs de la filière, le Gouvernement a engagé, dès la campagne de 1989, les réformes qui s'articulaient autour des deux axes principaux suivants :

- libéralisation de la mise à marché externe avec l'application d'un programme de vente anticipée à la moyenne et la mise en oeuvre à travers la suppression des zones réservées de collecte et le monopole des usines sur le décorticage du café cerise, ainsi que l'allègement des contrôles de la CSSPPA lié au respect du barème et de la qualité ;
- instauration de nouvelles conditions d'agrément des sociétés d'Exportation définies sur des bases objectives.

Le cadre général a été renforcé par les mesures suivantes:

- les frais de transport vers les usines et les magasins des exportateurs font l'objet d'une tarification forfaitaire intégrée dans le prix de cession des produits ;
- la suppression des contrôles effectués par la Caisse et le transfert de la délivrance des lettres de voiture à la Bourse de Fret à l'instar des autres marchandises ;
- le renforcement du système d'achat à la qualité.

1.2 Analyse du circuit de commercialisation

Les différentes réformes du système de commercialisation convergent vers l'objectif de la réduction des coûts et d'une plus grande implication du secteur privé dans le cadre de la politique de désengagement de l'Etat du secteur marchand.

Le nouveau circuit qui résulte des mesures annoncées par le Gouvernement pour la campagne 1995-1996 est schématiquement représenté par les graphes ci-après. Ils comportent plusieurs étapes bien séparées qui peuvent être décrites comme suit :

1.2.1 Les étapes du circuit de commercialisation

Première étape : Préparation des produits

Cette étape est sous la responsabilité entière du producteur et regroupe trois tâches : la cueillette, le séchage et le stockage qui sont assurés, soit par la main-d'oeuvre familiale, soit par les ouvriers agricoles rémunérés à la production.

Deuxième étape : La collecte

Avec la suppression du monopole des usines pour le décorticage du café, de nombreuses décortiqueries artisanales se sont implantées à proximité des producteurs. Ainsi, la collecte du café peut se faire sous forme de café décortiqué si le producteur le décide, ou sous forme de cerise, le décorticage étant ultérieurement assuré par l'agent collecteur.

Les agents collecteurs se répartissent en deux groupes : les pisteurs et les GVC. Les premiers rémunèrent les producteurs sur la base des prix indicatifs fixés sur la base des coûts estimatifs de référence. Les GVC assurent la même rémunération majorée de ristournes qu'ils versent aux coopérateurs.

Troisième étape : L'évacuation

Deux acteurs se chargent de l'évacuation des produits. Il s'agit des acheteurs agréés et des unions de GVC. Ils reçoivent les produits collectés par les pisteurs ou des GVC et les acheminent vers les usines terminales en intégrant le forfait de transport dans le prix de cession. Certaines unions de GVC livrent directement leurs produits aux transformateurs locaux.

Quatrième étape : Les usines terminales

Les exportateurs réceptionnent la production évacuée et procèdent au conditionnement des produits dans les usines terminales. Ces opérations consistent au triage, calibrage et à la mise en sacs export du café marchand dont une partie (la plus importante) est destinée à l'exportation et une autre à la transformation locale.

1.2.2 - Les opérateurs de la filière

- Les producteurs

Les producteurs de café et de cacao sont les planteurs qui récoltent et préparent les produits pour la collecte bord-champ où se limite leur intervention dans le circuit de commercialisation.

Issus du milieu rural et peu alphabétisés, les caféiculteurs dont le nombre est estimé à 800 000 exploitants, constituent une population relativement vieillissante. Leur âge varie de 43 à 61 ans avec une moyenne qui se situe autour de 55 ans.

L'âge avancé du producteur constitue un frein à la modernisation rapide du verger qui a considérablement vieilli si l'on s'en tient à son âge moyen qui est de 26 ans. Les exploitants sont attachés à l'utilisation des techniques traditionnelles et assez réfractaires aux conseils prodigués par l'assistance technique en vue d'adopter des techniques plus évoluées.

- Les groupements des producteurs

Les Groupements à Vocation Coopérative (GVC) sont les premiers groupements des producteurs, créés dans le but de mieux maîtriser la commercialisation de leur produit tout le long du circuit collecte-évacuation.

Les GVC recouvrent une grande diversité de situations sociales et économiques. Les quantités commercialisées vont de 20 à 1.000 tonnes et le nombre de membres varie de 50 à 500 et plus.

Le GVC participe à la commercialisation en intégrant certaines opérations : ramassage, collecte, stockage, évacuation des produits. La décision d'intégrer une opération se fait toujours à partir du barème qui prévoit la rémunération de ces opérations.

On estime à 2 700 le nombre de GVC actifs dans la zone café/cacao où leur part dans la production collectée est en deçà du 1/3 des quantités commercialisées.

Les GVC bénéficient actuellement d'une ferme volonté paysanne et politique qui facilite le regroupement en Unions de GVC ou dans de nouvelles formes de groupements à vocation commerciale et/ou de défense des intérêts des producteurs en vue d'étendre leur implication jusqu'au stade exportation. A cet égard, les SOGEPAG apparaissent comme la forme la plus avancée qui consiste pour des GVC à nouer un accord formel avec un pool d'exportateurs.

- Les collecteurs de produits

Les collecteurs sont des agents économiques qui assurent l'intermédiation entre les producteurs et les exportateurs. Ils sont composés de pisteurs et d'acheteurs agréés.

Les pisteurs

Les pisteurs travaillent à la commission ou pour leur propre compte en liaison avec les acheteurs agréés qui les préfinancent. Maillon important de la chaîne de commercialisation du café, les pisteurs sont en contact direct avec les planteurs auprès desquels ils assurent la collecte primaire sur la base du prix d'achat bord-champ.

Les acheteurs agréés

Les acheteurs agréés par les exportateurs constituent une profession atomisée et disparate, avec des capacités d'intervention limitées. Ils assurent la collecte secondaire en réceptionnant les livraisons effectuées par les pisteurs au niveau des centres d'achats équipés de hangars, bascules et quelque fois de camions.

On considère que ce système traditionnel de collecte continue à représenter 70 % de la collecte primaire et de l'évacuation jusque dans les usines terminales.

Les Exportateurs

Le nombre des exportateurs agréés a varié d'une trentaine à la fin des années 1970 à 50 pour la campagne 1991-1992. Pour la campagne 1995-96, ils sont au nombre de 32. On distingue 3 types d'exportateurs :

- les exportateurs dotés d'installations de conditionnement export, qui correspondent aux groupes qui ont investi dans le dispositif d'usinage industriel et sont propriétaires du produit physique ;
- les exportateurs sans équipements et jouant un rôle de mise en marché, généralement en relation avec des négociants internationaux privilégiés ;
- les exportateurs fictifs qui sous-traitent la réalisation de leur quota aux précédents.

Les Usiniers transformateurs

La filière du café est marquée par la présence d'un transformateur principal de café soluble, la société CAPRAL appartenant au groupe NESTLE à hauteur de 67,5 % et de deux torréfacteurs, la SAT du groupe SIFCOM et le SICOB du Groupe Jean Abil GAL. Pour le cacao, la transformation est assurée par les groupes SACO et UNICAO qui traitent 13 % de la production livrée aux exportateurs.

2. FONCTIONNEMENT DE LA CHAÎNE DE TRANSPORT

L'organisation de la chaîne de transport tient une place importante dans le processus de commercialisation du café en ce qu'il assure le passage entre les différents stades du circuit. De la collecte bord-champ, le transport permet l'évacuation vers les usines terminales des exportateurs qui livrent une partie de la production collectée aux transformateurs locaux, l'autre partie, qui constitue plus de 88 % de la production nationale, étant destinée à l'exportation.

2.1 Du lieu de cueillette au lieu de séchage

Le transport du café cerise et du cacao du lieu de cueillette au lieu de séchage constitue le premier niveau de la hiérarchie.

Les lieux de cueillette, (champs) sont distants des lieux de séchage (village) d'environ 5 km. Le transfert du séchage au village est une mesure de sécurité vis-à-vis des vols de produits séchés sur place, dans les campements ou les champs.

L'accessibilité des champs est rendue difficile par les sentiers et les pistes rurales mal entretenues et non cyclables. La seule commodité qui s'offre aux paysans, c'est le portage à tête d'homme (93 %).

2.2 Transport du café à la décortiquerie

Avec le rapprochement des décortiqueries des lieux de séchage et de stockage, la distance de parcours entre les magasins des acheteurs et les décortiqueurs ont significativement baissé.

Le mode et le coût de transport du lieu du séchage à la décortiquerie est présenté comme suit :

Tableau 1 Coût de transport à la décortiquerie

Moyen de transport	Pourcentage	Coûts	
		FCFA/sac	FCFA/voyage
A pied	31,8	285	2.005
A vélo	4,3	300	1.205
A moto	0,9	-	-
Camion	60,0	316	7.678
Pied + Camion	3,0	-	-

Ce tableau fait ressortir l'utilisation de deux moyens de transport à titre principal :

- à pied pour 32 % ;
- et en camion pour 60 %.

2.3 La collecte primaire

Le ramassage de la production de café constitue la collecte primaire effectuée auprès de producteurs. Le ramassage se fait sur la base des prix d'achat bord-champ en ce qui concerne le café cerise. La collecte du café décortiqué auprès des paysans engendre une plus value au profit des producteurs.

La fonction de ramassage est assurée aussi bien par les traitants que les Groupements à Vocation Coopération (GVC).

Les pisteurs, pour leur propre compte ou celui des acheteurs, assurent la collecte primaire à l'aide des camionnettes pour ravitailler les centres de collecte équipés de hangars et de bascules qui complètent la fonction logistique.

L'analyse des coûts de ramassage par taille de traitants montre que ceux-ci décroissent avec la taille des traitants. En effet, les coûts moyens estimés par taille et par tonne de produit traité sont les suivants :

- 33 837 FCFA/tonne pour les petits traitants qui commercialisent en moyenne 600 tonnes, soit 769 FCFA/t x km ;
- 25 827 FCFA/tonne pour les acheteurs de taille moyenne qui traitent en moyenne 1.300 tonnes de produit, soit 645,7 FCFA/t x km ;
- 20 739 FCFA/tonne pour les gros acheteurs qui commercialisent en moyenne 3 700 tonnes de café, soit 560,5 FCFA/t x km.

Le coût moyen de ramassage est de 23.323 FCFA/tonne soit 598 FCFA/t x km sur la base du rayon moyen de 39 km et celui du cacao se situe à 569 F CFA/ t x km pour un rayon de 41 km..

La rémunération de la collecte primaire : le différentiel du ramassage

Le différentiel ramassage intégré au barème officiel sert à rémunérer tout le processus du ramassage brousse. L'évolution de ce montant et sa décomposition est retracée comme suit :

Tableau 2 : Evolution du différentiel ramassage en francs CFA/tonne

Rubrique	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Forfait transport				1 544	
Frais financiers / Achat Brousse	524	(1)	(1)	1 182	(1)
Rémunération acheteur	1.733			4 940	
Sacherie ramassage	735			-	
Frais de ramassage	14 267			27 329	
Total différentiel	17 259			34 995	

(1) : Chiffres non disponibles

Le différentiel ramassage a connu une forte variation au cours des 5 dernières années, passant de 17 259 FCFA/tonne en 1991-1992 à 35 281 FCFA/tonne en 1995-1996 soit une multiplication du taux initial par 2. On doit ce niveau d'accroissement aux effets d'ajustement consécutif à la dévaluation du Franc CFA. Toutefois, au cours des trois dernières campagnes, le différentiel ramassage est pratiquement demeuré constant.

La comparaison des frais de ramassage de la campagne 1994-95, soit 27 329 FCFA/tonne au coût de collecte selon la taille du traitant est donnée comme suit :

Tableau 3 - Comparaison Rémunération / Coûts de ramassage

Taille des traitants	Coûts	Rémunération	Ecart
Petite taille	33.837	27.329	- 6.508
Taille moyenne	25.827	27.329	1.502
Grande taille	20.739	27.329	6.590
Moyenne	23.323	27.329	4.006

L'analyse des écarts montre que la rémunération des frais de ramassage est largement insuffisante pour les acheteurs qui commercialisent moins de 1.000 tonnes de produit un déficit de 6.500 FCFA/tonne. L'importance de ce déficit a contribué au redimensionnement de la taille des traitants dont l'agrément par les exportateurs comporte une clause de surface de collecte.

2.4 Transport évacuation

2.4.1 Répartition du trafic par nature de transport

Le transport du café et du cacao est essentiellement assuré par le transport public dont la part dans le trafic est estimée à 92,5 % des véhicules utilisés pour un tonnage évacué représentant près de 96 % de la production expédiée.

La part du transport pour compte propre est très faible avec seulement 7,5 % des trafics et 4,1 % de la production évacuée. Ce faible niveau d'intervention du transport privé s'expliquerait par une moindre surcharge des véhicules utilisés.

2.4.2 - Les coûts de transport-évacuation

Les coûts d'exploitation par catégorie de véhicules se présentent comme suit :

Tableau 4 : Coûts d'exploitation des véhicules d'évacuation en fcfa/km

Classe de véhicules en CU	Gestion moderne			Gestion artisanale		
	Public	Privé	Ecarts	Public	Privé	Ecarts
Camionnettes	301,48	379,11	77,63	274,79	342,16	67,37
Petits porteurs < 5 T	359,47	466,51	107,04	300,04	384,97	84,93
Camions porteurs 5-10 T	481,85	590,73	108,88	438,04	533,80	95,76
Camions porteurs 11-16 T	602,33	740,98	138,65	523,74	638,09	114,35
Ensembles articulés < 24 T	786,78	1149,24	362,45	676,36	974,72	298,36
Ensembles articulés > 24 T	903,63	1324,56	420,93	774,21	1120,98	346,77

Les coûts d'exploitation des véhicules de transport public sont inférieurs à ceux du transport pour compte propre quel que soit le type de gestion adopté. Ces écarts, varient de 78 à 421 FCFA/km soit 22 à 45 % des coûts de transport relatifs à une gestion de type moderne, et de 67 à 347 FCFA/km pour une gestion de type informel.

L'importance de ces écarts est due en grande partie aux coûts fixes dont les différences varient de 55 FCFA à 312 FCFA/km pour la gestion de type moderne et de 52 à 285 FCFA/km pour le secteur informel. Le transport public tire sa compétitivité d'une plus grande rotation du parc qui induit un parcours annuel moyen élevé sur lequel se répartit toutes les charges fixes. Le transport pour compte propre ne bénéficie pas d'une telle productivité, bien au contraire, elle est soumise à des coûts d'immobilisation importants qui sont en relation avec le caractère saisonnier des activités des chargeurs et la faiblesse du niveau de chargement moyen dont le taux est de 1,16 alors que le transport public atteint le taux de 1,47. Les acheteurs de produits n'hésitent pas à mettre leur véhicule sur cales à la fin de chaque campagne café-cacao.

La gestion de type moderne qui s'appuie sur l'observation des ratios normés conduit à un accroissement de coûts au regard de la formule artisanale souple et proche des réalités du terrain, faites d'adaptation en dehors de normes rigides. Ces adaptations concernent l'utilisation des pièces au delà de leur durée de vie "normale", les pièces d'occasion ou adaptables en lieu et place des pièces neuves d'origine qui coûtent extrêmement chers, la fréquentation des garages informels qui offrent des coûts de main d'oeuvre largement inférieurs à ceux des garages modernes, etc...

Les écarts de coûts entre les deux formes de gestion varient de 27 FCFA/km à 135 FCFA/km pour le transport public et de 37 FCFA/km à 213 FCFA/km pour le transport en compte propre selon la capacité des véhicules.

2.4.3 Estimation des coûts à la tonne x kilomètre

Les coûts de transport à la tonne x kilomètre, calculés à partir des capacités moyennes des véhicules utilisés, se présentent comme suit :

Tableau 5 : Coûts d'exploitation des véhicules d'évacuation en fcfa/tkm

Classe de véhicules en CU	Gestion moderne			Gestion artisanale		
	Public	Privé	Ecarts	Public	Privé	Ecarts
Camionnettes	167,18	176,33	9,15	152,38	159,15	6,77
Petits porteurs < 5 T	83,88	95,94	12,06	70,01	79,17	9,16
Camions porteurs 5-10 T	61,23	81,54	20,31	55,66	73,68	18,02
Camions porteurs 11-16 T	50,52	63,63	13,11	43,93	54,80	10,87
Ensembles articulés < 24 T	37,37	57,12	19,75	32,13	48,45	16,32
Ensembles articulés > 24 T	33,35	48,60	15,25	28,57	41,13	12,56

Les estimations reprises au tableau ci-dessus confirment que les coûts de transport décroissent avec l'augmentation des capacités des véhicules, ce qui répond à la logique des économies d'échelle et corrobore l'utilisation préférentielle des ensembles articulés.

2.4.4 Le différentiel du transport évacuation

Le différentiel transport s'inscrit dans le barème officiel sous la rubrique "participation aux frais de transport". Le niveau de ce tarif forfaitaire pour une campagne donnée est calculée sur la base des résultats de l'exercice précédent qui fait ressortir le rayon moyen de drainage. Ce différentiel finance les remboursements des frais de transports qui sont calculés sur la base d'un taux moyen de 30,9 FCFA/t x km qui ressort de l'arrêté interministériel n° 2022 MC/MTPT/du 23 octobre 1981 portant fixation des tarifs des transports routiers de marchandises et qui a été reconduit après la dévaluation du FCFA intervenue en janvier 1994.

Evolution récente du différentiel

L'évolution du différentiel transport au cours des cinq dernières campagnes est retracée comme suit :

Tableau 6 Evolution du différentiel transport en francs CFA/tonne

Campagnes	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96
Différentiel Transport	11 613	(x)	9 600	10 080	9 500
Rayon de drainage (km)	375	(x)	310	326	308

(x) : non disponible

L'évolution du différentiel transport fixé par la Caistab suit une tendance à la baisse continue depuis la campagne 1991-92 où d'un niveau de 11.613 FCFA/tonne, il est passé à 9 600 FCFA/tonne en 1993-94 avant de remonter à 10 080 FCFA en 1994-95, soit une augmentation de 5 % qu'on ne peut guère attribuer à l'effet de la dévaluation du Franc CFA. Pour la campagne actuelle 1995-96, on enregistre une baisse 5,75 % qui ramène son niveau à 9 500 FCFA/tonne.

2.4.5 Bilan de la péréquation 1994-95

La situation de la gestion de la péréquation transport présentée par la Caisse de Stabilisation au 15 Septembre 1995 se présente comme suit :

Tableau 7 : Bilan de la gestion de la péréquation transport 1994-95 (francs CFA)

	Café	Cacao	Total
(1) Tonnages nets (T)	195 508,045	876 821,798	1 072 329,843
(2) Montant pris en compte au différentiel (FCFA)	1 970 721 093	8 838 363 724	10 809 084 817
(3) Montants payés par les exportateur (FCFA)	380 146 295	2 467 605 348	2 847 751 643
(4) Montants à payer aux exportateurs (FCFA)	337 752 115	961 010 610	1 298 762 725
(5) Solde en faveur de la CAISTAB (FCFA)	42 394 180	1 506 594 738	1 548 988 918
(6) Coût net de la péréquation	1 928 326 913	7 331 768 986	9 260 095 899
(7) Coût unitaire FCFA/Tonne	9 863	8 362	8 635
Rayon de drainage (km)	319	271	279

Ce tableau fait apparaître une péréquation entre les deux produits. En effet, le coût de transport du cacao, qui ressort à 8 362 FCFA/tonne pour un rayon de drainage de 271 km, est largement supérieur au coût induit par le transport du café qui s'étale sur un rayon plus large de 319 km au coût moyen de 9 863 FCFA/tonne. Les coûts directs de l'un ou l'autre produit sont en deçà du différentiel pris en compte au barème qui est de 10 080 FCFA/tonne, laissant une marge de 217 FCFA/tonne pour le café et 1 718 FCFA/tonne pour le cacao. La gestion globale de la péréquation transport fait ressortir un coût moyen de 8 635 FCFA/tonne soit une marge de 1 445 FCFA/tonne, ce qui génère un solde primaire positif de 1,5 milliard de FCFA pour l'exercice concerné.

2.4.6 Comparaison coût / tarif indicatif

La comparaison des coûts et du tarif indicatif permet de juger le niveau de rémunération effectif par rapport aux coûts supportés par les transporteurs professionnels et les acheteurs qui disposent d'un parc en propre.

L'analyse des données de ce tableau peut se faire à deux niveaux selon le type de gestion adopté.

Comparaison avec les coûts de gestion de type artisanal

Les écarts entre les coûts de transport de type informel et le tarif indicatif de 30,9 FCFA/t x km se présentent comme suit :

Tableau 8 : Comparaison tarif indicatif / Coûts d'exploitation gestion artisanale en franc cfa/t x km sans surcharge

Classe de véhicules en CU	Coûts de transport		Tarif indicatif	Bilan	
	Public	Privé		Public	Privé
Camionnettes	152,38	159,15	30,90	- 121,48	- 128,25
Petits porteurs < 5 T	70,01	79,17	30,90	- 39,11	- 48,27
Camions porteurs 5-10 T	55,66	73,68	30,90	- 24,76	- 42,78
Camions porteurs 11-16 T	43,93	54,80	30,90	- 13,03	- 23,90
Ensembles articulés < 24 T	32,13	48,45	30,90	- 1,23	- 17,55
Ensembles articulés > 24 T	28,57	41,13	30,90	2,33	- 10,23

L'analyse des écarts montre que le niveau de la tarification indicative de 30,9 FCFA/t x km induirait un déficit d'exploitation quels que soient la nature de l'offre et le type de véhicule utilisé à l'exclusion des ensembles articulés de plus de 24 tonnes CU qui dégagent un léger excédent de 2,52 FCFA/t x km.

L'analyse des écarts par taille de camion explique la préférence des chargeurs pour les ensembles articulés du transport public qui ressortent de faibles niveaux d'écart (de - 0,98) pour les moins de 24 tonnes de CU, et présentent un léger excédent (de 2,52) pour les plus de 24 tonnes de CU.

Comparaison avec les coûts de gestion de type moderne

Le tableau ci-dessous reprend la synthèse des écarts entre le tarif indicatif et les coûts de transport de type moderne.

Tableau 9 : Comparaison tarif indicatif / Coûts d'exploitation gestion moderne en franc CFA/t x km sans surcharge

Classe de véhicules en CU	Coûts de transport		Tarif indicatif	Bilan	
	Public	Privé		Public	Privé
Camionnettes	167,18	176,33	30,90	- 136,28	- 145,43
Petits porteurs < 5 T	83,88	95,94	30,90	- 52,98	- 65,04
Camions porteurs 5-10 T	61,23	81,54	30,90	- 30,33	- 50,64
Camions porteurs 11-16 T	50,52	63,63	30,90	- 19,62	- 32,73
Ensembles articulés < 24 T	37,37	57,12	30,90	- 6,47	- 26,22
Ensembles articulés > 24 T	33,35	48,60	30,90	- 2,45	- 17,70

Les coûts d'exploitation des véhicules en situation de gestion moderne sont largement supérieurs au tarif indicatif, ce qui induit des déficits théoriques dont le niveau est plus élevé pour le transport privé par rapport au transport public.

Les écarts, qui se réduisent avec l'accroissement des capacités des véhicules, se situent dans une fourchette de 17,7 à 130,3 FCFA/t x km pour le privé et entre 2,45 et 118,3 FCFA/t x km pour le transport public.

La faiblesse des écarts constatés au niveau des ensembles articulés du transport public, de 2,45 à 6,47 FCFA/t x km, montre qu'avec un effort de productivité plus soutenu, les entreprises structurées peuvent honorer leurs services avec une rentabilité satisfaisante.

En définitive, l'analyse comparative des coûts d'exploitation des véhicules et les tarifs indicatifs révèle très vite l'insuffisance du niveau de la tarification officielle au regard des charges supportées par les transporteurs. La reconduction de ce tarif malgré les effets de la dévaluation ne fait qu'accentuer les écarts dont le poids excessif amènent les opérateurs à trouver des palliatifs en adoptant les principes simples et souples de la gestion artisanale ou à méconnaître les dispositions de la législation en matière de transport routier de marchandises, notamment le respect des charges à l'essieu.

Ainsi, le phénomène de la surcharge qui se développe de plus en plus apparaît comme un remède destiné à améliorer la productivité des véhicules et donc la rentabilité du transport du café et du cacao.

La surcharge réduit significativement les déficits d'exploitation des véhicules en ramenant leur niveau de 145,43 à 57,95 FCFA/t x km pour les camionnettes privées et cette amélioration décroît quand la capacité augmente. On note ainsi pour les ensembles articulés, des écarts de 16,95 et 11,09 FCFA/t x km qui constituent des améliorations des résultats d'exploitation de 9,27 et 6,61 FCFA/t x km respectivement pour les ensembles articulés de moins de 24 tonnes de CU et ceux de plus de 24 tonnes de CU.

Au niveau du transport public, on enregistre des améliorations d'égales amplitudes permettant la rentabilisation des ensembles articulés avec des excédents respectifs de 6,45 et 8,20 FCFA/t x km pour les moins de 24 tonnes et ceux de plus de 24 tonnes.

2.4.8 Les prix de transport

La libéralisation du transport a institué un marché formel de transport routier dans le secteur café-cacao où l'Etat chargeur (Caistab) s'est désengagé au profit d'une multitude de chargeurs que sont les acheteurs ou les exportateurs. Il s'établit entre les transporteurs (offreurs) et les acheteurs de produit (demandeurs) une plateforme de négociation de prix de transport qui intègre le niveau du différentiel, l'effet des saisons, la distance, le port d'expédition et l'état des routes.

Les prix de transport négociés entre chargeurs et transporteurs varient suivant la capacité des véhicules et l'importance des distances de parcours.

Tableau 10 : Prix moyens de transport et écarts par rapport aux coûts en FCFA/t x km

Classe de véhicule en CU	Parcours moyen (km)	Café	Cacao	Ecart	
				Café	Cacao
Camionnettes	37,90	-	175,86	-	- 144,96
Petits porteurs < 5 T	54,27	-	175,86	-	- 144,96
Camions porteurs 5 - 10 T	118,10	202,57	175,86	- 171,67	- 144,96
Camions porteurs 11 - 16 T	168,09	61,44	53,34	- 30,54	- 22,44
Ensembles articulés < 24 T	262,99	25,45	29,65	5,45	1,25
Ensembles articulés > 24 T	238,38	25,45	29,65	5,45	1,25

Les prix de transport sont très hiérarchisés : ils baissent quand la distance et/ou la capacité des véhicules augmentent et leur comparaison avec les tarifs indicatifs montre une certaine spécialisation des véhicules selon les distances.

On note de ce fait, une totale inadéquation de ce tarif avec l'utilisation des camionnettes et les camions porteurs qui ressortent des prix de transport variant de 175,86 FCFA/t x km à 53,84 FCFA/t x km, soit des écarts allant de 145,43 CFA/t-km à 22,4 FCFA/t x km en raison des coûts d'exploitation à la tonne x km élevés de ces véhicules de faible capacité. Ces écarts sont autant de perte pour l'exportateur ou l'acheteur de produit.

Les prix de transport, qui s'établissent autour de 25,45 FCFA/t x km pour le café et 29,65 FCFA/t x km pour le cacao, sont assez proches du niveau du tarif indicatif de 30,90 FCFA/t x km et procureraient des gains aux exportateurs avec des niveaux atteignant 5,45 FCFA/t x km pour le café et 1,25 FCFA/t x km pour le cacao.

Ces gains sont respectivement portés à 13,8 et 9,6 FCFA/t x km en tenant compte des effets du rallongement du parcours moyen.

De ce qui précède, on peut conclure que la fixation du tarif officiel, loin de tenir compte des petits porteurs, est un facteur sélectif qui accorde une préférence marquée pour les ensembles articulés ou les véhicules de grande capacité (sommet de la hiérarchie) dans l'évacuation du café et du cacao vers les ports au détriment des petits porteurs dont le rôle devrait se limiter essentiellement à la collecte primaire où ils sont plus compétitifs.

CONCLUSION

La filière ivoirienne du café et du cacao qui a retrouvé une meilleure compétitivité au lendemain de la dévaluation du Franc CFA, est portée vers une plus grande libéralisation, notamment au profit des opérateurs privés du secteur appelés à s'impliquer davantage dans le processus de commercialisation interne et externe de ces deux spéculations.

La mise en oeuvre progressive des réformes et des mesures directes visant à accroître la productivité de la filière par une relance de la production et un accroissement significatif de la transformation locale en vue d'en augmenter la valeur ajoutée, a commencé à donner ses premiers résultats par la redynamisation de la filière.

Au nombre de ces mesures incitatives, qui s'inscrivent dans le cadre des orientations macro-économiques du Gouvernement que sous-tend le concept de l'Eléphant d'Afrique, il faut souligner la libéralisation du transport par le transfert de la gestion de sa péréquation aux exportateurs depuis l'ouverture de la campagne 1995-1996.

Sans bouleverser significativement les conditions de transport, les exportateurs et les transporteurs professionnels négocient directement sans l'intermédiation de la Caisse de Stabilisation. De ce fait, les exportateurs bénéficient désormais d'un pouvoir de négociation des prix à la baisse.

En l'absence d'une étude tendancielle, il est prématuré d'établir un bilan quant aux effets de la libéralisation sur les prix de transport. On peut, à tout le moins, noter qu'il s'est produit une plus grande rationalisation des circuits par la recherche des coûts minima.

On note par ailleurs que le circuit de transport est particulièrement hiérarchisé, et tend vers une spécialisation des camionnettes et des petits porteurs pour la collecte primaire quand les gros porteurs, qui se trouvent au sommet de la hiérarchie, apparaissent mieux adaptés pour l'évacuation des produits, au regard de leurs coûts d'exploitation qui se rapprochent des tarifs indicatifs de 30,9 FCFA/t x km.

Le maintien de ce tarif à ce niveau depuis 15 ans, même après la dévaluation du FCFA, résulte du constat simple et préoccupant de la pratique systématique de la surcharge et du rallongement du parcours moyen, qui sont des palliatifs utilisés pour rentabiliser les véhicules. En dehors de cette pratique, l'exploitation apparaît déficitaire pour toutes les catégories de véhicule.

TRANSPORT ET COMPETITIVITE DU CAFE LES FILIERES CAFE IVOIRIENNES ET COSTARICIENNES

*Michèle GUILBAULT
INRETS-DEST
Arcueil - France*

1. ELEMENTS DE CADRAGE

1.1 Le Café au Costa Rica et en Côte d'Ivoire

Pour les comparaisons Afrique et Amérique Latine, les filières retenues sont celles du café en Côte d'Ivoire et au Costa Rica. Les volumes de café exportés par ces deux pays représentent selon les années entre 120 et 150 000 tonnes pour le Costa Rica et entre 150 et 250 000 tonnes pour la Côte d'Ivoire soit respectivement de l'ordre de 3 % et 5 % des exportations mondiales. L'Europe représente l'essentiel des débouchés. Le Costa Rica y exporte 75 % de son café, principalement en Europe du Nord et cette prépondérance de l'Europe est encore renforcée pour la Côte d'Ivoire avec 94 % des destinations portuaires dont 47 % sur l'Europe du Nord-Ouest, 42 % sur la Méditerranée Occidentale et 5 % sur l'Europe de l'Est.

Ces tonnages ne sont pas très élevés et les enjeux se situent moins en termes de volume de transport que de compétitivité. Il s'agit en effet d'un produit dont le poids économique est essentiel pour ces pays. A titre d'exemple, le café exporté du Costa Rica représente 300 millions de dollars en valeur FOB soit 13% des exportations du pays (second produit d'exportation en valeur après la banane), entre 11 et 17% du PIB agricole et de l'ordre de 56 000 emplois sur une population active de moins d'un million de personnes. Comparé à la Côte d'Ivoire, le Costa Rica qui produit des cafés de type arabica se caractérise par des techniques de culture intensive. Les rendements, de l'ordre de 1 600 kg de café vert à l'hectare sont parmi les plus élevés du monde (Paul SFEZ 1996).

Dans le cas de la Côte d'Ivoire qui a longtemps pratiqué une dynamique de développement du front pionnier les rendements sont nettement moins élevés et les vergers sont vieillissants; la production de café a diminué au profit de celle du cacao. Le café n'en représente pas moins une source d'activité pour près de 500+000 exploitations (AIDET 1996).

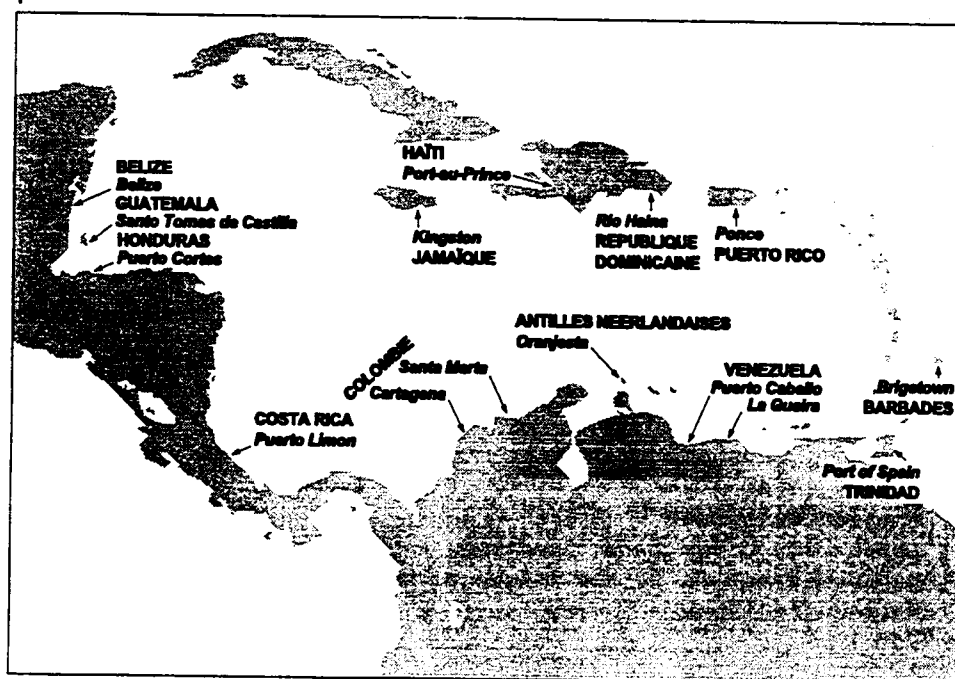
Les deux pays se différencient enfin assez fortement par leurs caractéristiques physiques et économiques. Situé dans la partie resserrée de l'Amérique Centrale, au nord du Panama, le Costa Rica est un petit pays traversé par la Cordillère des Andes où les distances terrestres ne sont jamais très longues en kilomètres mais peuvent l'être en temps de parcours. La situation économique y est dans l'ensemble plus favorable qu'en Côte d'Ivoire avec un PNB par habitant plus de 4 fois supérieur et un taux de croissance positif sur ces dernières années. Le taux d'inflation y est par contre élevé (23% en 1995). Beaucoup moins étendu et moins peuplé, il n'a pas non plus le rôle économique et politique régional que peut avoir la Côte d'Ivoire.

Tableau 1 : Indicateurs de développement 1994

	Population millions	Superficie milliers km ²	PNB par habitant US\$	Taux croissance annuel moyen 1985-94	Inflation % annuel moyen 1985-94
Côte d'Ivoire	13,8	322	510	-5,2	0,2
Costa Rica	3,3	51	2380	2,8	18,2

Source : The World Bank atlas 1996

Situation géographique du Costa-Rica



1.2 Politique maritime et portuaire

La Côte d'Ivoire a toujours considéré le maritime comme un support essentiel de son commerce extérieur. Dans le passé elle a été notamment l'un des pays qui ont participé à l'instauration du code de conduite des conférences maritimes de type 40/40/20¹. Depuis 1995, la politique maritime ivoirienne s'est libéralisée : les répartitions de cargaison par le Conseil des Chargeurs ont été supprimées pour la plupart des produits. La mise en liquidation de la compagnie maritime nationale

¹ Principe selon lequel 40% des trafics de la conférence sont réservés aux armements de chacun des pays, importateur et exportateur et 20% à ceux des pays tiers

(SITRAM) a aussi notablement modifié les données du marché. L'Etat, via la Caisse de Stabilisation et de Soutien des Produits Agricoles, intervient par contre toujours au niveau de la négociation globale des frets maritimes du café et du cacao, les exportateurs pouvant ensuite choisir leur compagnie.

Le Costa Rica quant à lui se caractérise comme un pays où l'action de l'Etat en matière maritime est particulièrement réduite. Le pays ne possède ni flotte, ni armement et ne procède à aucune réservation de cargaison ou contrôle des frets. Son action se limite à ratifier les règles de conférences internationales et à veiller à leur application. De même, à l'exception de la banane, les exportateurs et les importateurs préfèrent généralement vendre FOB ou acheter CAF sans prendre en charge la partie maritime. C'est notamment le cas du café qui est vendu FOB au Costa Rica et CAF en Côte d'Ivoire.

Au niveau portuaire l'essentiel des échanges extérieurs du Costa Rica et la quasi-totalité de ceux avec l'Europe passent par le port de Limon tandis que pour la Côte d'Ivoire les trafics sont partagés entre Abidjan qui reste le principal port (80% des trafics de café et cacao) et le port de San Pedro.

Peu investi dans le maritime, le Costa Rica l'est par contre beaucoup plus dans les ports qui sont placés sous sa juridiction. L'autorité portuaire de Limon a ainsi comme double fonction d'assurer l'efficacité portuaire et d'aider au développement économique de l'ensemble du versant atlantique du pays. C'est un port dont la productivité est bonne mais c'est aussi un port réputé cher comparé à ceux de la région. Des réformes ont été entreprises afin de réduire les coûts : privatisation de certains services, séparation des fonctions portuaire et développement économique, élargissement du système de concession du secteur de la manutention docker. Leur issue reste encore incertaine notamment pour le secteur docker : des allègements dans la composition des équipes et dans le nombre de dockers permanents ont déjà été obtenus mais l'élargissement des concessions aux entreprises privées gestionnaires de la main d'oeuvre docker a pour l'instant échoué. Le poids politique et syndical des trois grandes entreprises qui se partagent le marché explique les difficultés rencontrées et la situation est d'autant plus sensible que le sureffectif docker très important ne permet qu'un travail occasionnel et donc un revenu faible malgré des prix unitaires élevés.

Tous produits confondus, les trafics traités par Limon représentent 5,5 millions de tonnes dont 1,5 millions de tonnes à destination directe de l'Europe². Ces chiffres situent Limon nettement en retrait par rapport à Abidjan dont le trafic total représente 11,6 millions de tonnes. Les trafics conteneurisés qui nous intéressent plus particulièrement ici sont par contre comparables :

1,7 millions de tonnes pour Limon et 195 000 boîtes dont 86% de 40 pieds soit un total de 363 000 TEU (équivalents 20 pieds),

1,9 millions de tonnes pour Abidjan et 248 000 TEU.

² sans transbordement intermédiaire via les USA ou les Caraïbes

Tableau 2 : Trafics Abidjan et Limon
Tous produits confondus (milliers de tonnes, année 1995)

	Importations		Exportations	Total
ABIDJAN				
- Produits pétroliers	3 777		1 817	5 594
- Marchandises générales	3 623		2 356	5 979
Total	7 400		4 173	11 573
LIMON				
- Produits pétroliers	1 571		0	1 571
- Marchandises générales	1 188		2 752	3 940
Total	2 759		2 752	5 511

Conteneurs (années 1994 et 1995)

	Importations		Exportations	Total
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	TEU
ABIDJAN (1994)	704 294	1 203 660	1 907 954	247 544
LIMON (1995)	661 000	1 069 000	1 730 000	363 087

Source : ports, comptes-rendus annuels d'activité

2. POIDS DU TRANSPORT DANS LES DEUX FILIERES COSTARICIENNES ET IVOIRIENNES

De façon similaire à ce qui a été fait pour les filières cacao ivoiriennes et indonésiennes³, le tableau ci-après permet d'avoir une appréciation globale du prix total de transport depuis la collecte jusqu'à l'arrivée dans les ports européens. Les chaînes retenues se réfèrent à un transport maritime effectué en ligne régulière conteneurisée. Moins fragile que le cacao, le café est en effet le plus souvent transporté en conteneur dry 20 pieds et peut supporter des distances assez longues. C'est notamment le cas de la filière indonésienne du café non présentée ici compte tenu des délais de l'étude.

Les bases sur lesquelles se fait cette conteneurisation sont cependant différentes pour les deux pays. Au Costa Rica, le café est empoté directement chez le chargeur sur une base FCL (*Full Container Load*) alors qu'en Côte d'Ivoire il est empoté *en ship's convenience* c'est-à-dire livré en conventionnel sac par l'exportateur et conteneurisé par l'armateur. Cette pratique du *ship's convenience* répond au souci de l'armateur d'équilibrer ses trafics Nord-Sud et lui permet de capter des trafics tout en évitant de remonter des boîtes vides. On verra plus loin comment ces organisations différentes jouent sur les prix et coûts de la chaîne de transport et pénalisent la Côte d'Ivoire.

Côté européen, les exemples de prix ont été calculés sur le Havre et sur Hambourg qui correspondent aux principaux ports respectifs d'importation des deux pays. Dans les deux cas nous avons simplement pris en compte les THC (*Terminal Handling Charges*) facturés à l'importateur pour le déchargement du conteneur plein

³ E. Gouvernal, Inrets « Transport et compétitivité du cacao : comparaison Afrique, Asie » Sitass 4, Brazzaville, 1996.

(base FCL) et son transfert jusqu'au parc conteneur ou au moyen d'évacuation directe (train, wagon) sans considérer de passage éventuel par entrepôt.⁴

Les résultats ainsi obtenus font apparaître des prix de transport comparables sur le Havre et de l'ordre de 11% plus élevés pour la chaîne ivoirienne sur Hambourg, soit

- 184\$/tonne sur le Havre et 199\$/tonne sur Hambourg depuis la Côte d'Ivoire où les différences de prix s'expliquent essentiellement par les variations de fret maritime en fonction des escales Atlantique ou Europe du Nord

- 179\$/tonne sur Le Havre et 180\$/tonne sur Hambourg depuis le Costa Rica où les taux de fret de ces deux destinations sont indifférenciés et les THC très proches.

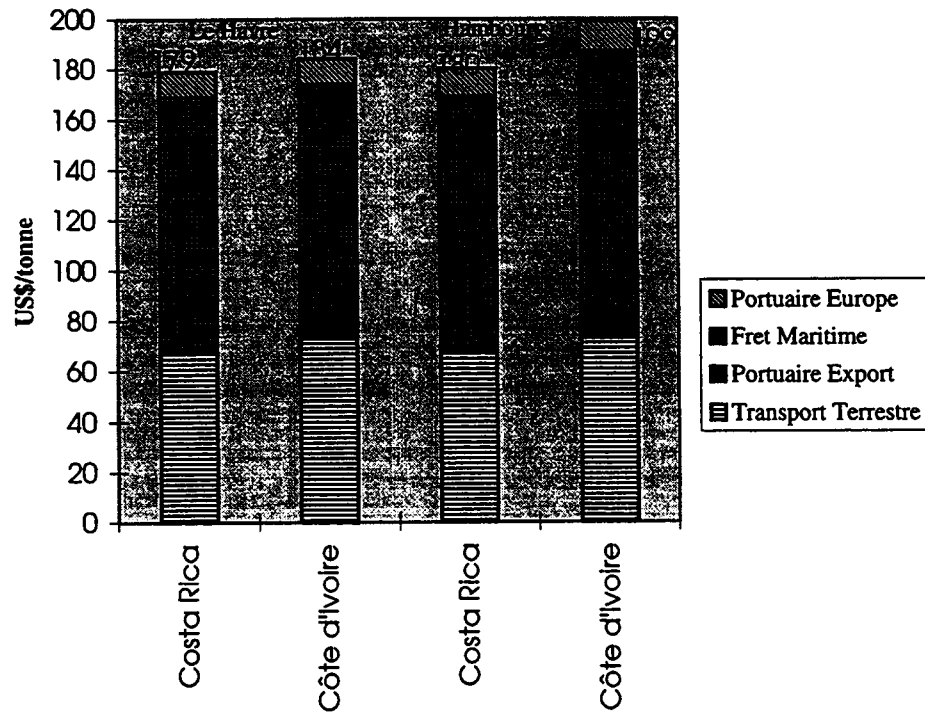
Comme le cacao, le café est un produit hautement spéculatif, sujet à de fortes variations de prix. Dans le cas précis, les cotations sont de plus différentes selon qu'il s'agit d'arabica ou de robusta et les cours ne varient pas forcément de la même façon au même moment. La cotation commune retenue est celle dite "physique, disponible port français" soit 2 090\$/tonne pour le robusta ivoirien en moyenne sur ces 9 derniers mois et 2 986\$/tonne pour l'arabica costaricien (Marchés tropicaux, année 96).

Le poids relatif transport ainsi obtenu représente entre 9 et 10% pour la Côte d'Ivoire et de l'ordre de 6% pour le Costa Rica

Tableau 3 : Part du transport dans le prix du café (facturation chargeur)

US\$/tonne	Le Havre		Hambourg	
	Costa Rica	Côte d'Ivoire	Costa Rica	Côte d'Ivoire
Terrestre	68	73	68	73
Portuaire Export	1	11	1	11
Maritime	100	90	100	103
Portuaire Europe	10	10	11	12
Total	179	184	180	199
Prix physique disponible port français	2986	2090	2986	2090
%	6%	9%	6%	10%

⁴ sur les prix THC européens et les prix de passage par entrepôts cf rapport TER, Octobre 96



Graphique 1 : Prix total du transport rendu européen

3. ANALYSE DES DIFFERENTS MAILLONS

3.1 Organisation des filières et transport terrestre

Le transport routier est l'un des maillons importants de la chaîne puisqu'il représente pour les pays étudiés de l'ordre de 38 à 40% du coût total transport. Il s'agit d'un coût largement conditionné par la dispersion géographique, l'état des routes et aussi l'organisation technique et logistique des filières. La filière ivoirienne faisant l'objet d'une présentation séparée, nous décrirons simplement ici la filière costaricienne avant de comparer les coûts transport des deux filières tels qu'ils ont pu être établis à partir d'enquêtes réalisées dans ces deux pays auprès de chargeurs et de transporteurs⁵

⁵ « Encuesta sobre precios del transporte. Resultados del procesamiento »
Margarita Rojas Ch Costa Rica, Juillet 96.

« Chaînes de transport en Côte d'Ivoire. Analyse de la filière café »

Zoro Bi Nagoné, Lia Biagoné, Kouakou Kouakou Romain, AIDET Côte d'Ivoire Juin 96

3.2 Présentation de la filière costaricienne

Le décorticage du café arabica est techniquement plus difficile que celui du robusta. Dans le cas du Costa Rica il implique en particulier deux phases d'usinage au lieu d'une en Côte d'Ivoire où le café est décorticqué de façon artisanale.

La première étape est assurée par une centaine d'usines réparties sur l'ensemble des zones de production et qui procèdent aux opérations de dépulpage et de démulcination du grain selon des techniques de voie humide. Une fois séché, le café est ensuite transporté vers les "usines sèches" qui assurent, comme en Côte d'Ivoire deux fonctions à savoir la transformation finale du grain (calibrage, lissage, amélioration des arômes, mélange...) et la préparation des exportations : mise en sacs et alotissement. Ces opérations nécessitent des investissements importants et le secteur est de ce fait beaucoup plus concentré. On compte au total une dizaine d'usines sèches, toutes situées en Vallée Centrale, à environ 150 km de Limon alors qu'en Côte d'Ivoire ces usines se trouvent généralement situées près du port.

La mise en conteneur se fait au Costa Rica directement dans ces usines, à la charge de l'exportateur alors qu'en Côte d'Ivoire l'opération est effectuée au port même pour le compte de l'armateur. Les conteneurs utilisés sont les mêmes dans les deux cas : conteneurs dry de 20 pieds chargés en vrac ou en sacs. Dans les deux pays, le cas le plus fréquent reste cependant celui du conteneur-sacs et tous les calculs présentés se réfèrent à cette modalité. Par contre les coefficients de remplissage, dictés par les conditions d'humidité du café, sont différents: 18 tonnes pour le Costa Rica et 16,5 tonnes pour la Côte d'Ivoire.

La chaîne costaricienne comprend ainsi trois étapes terrestres :

- de bord champ à usine "humide"

Le mode de collecte le plus fréquent à ce niveau consiste en l'installation par l'usinier de silos ("recibidores") sur les lieux de production, un même silo pouvant desservir plusieurs fermes. Les planteurs apportent eux-mêmes leurs récoltes selon des moyens divers le plus souvent avec leur pick-up propre; la situation est de ce point de vue comparable à celle de la Côte d'Ivoire en ce qui concerne le transport par les paysans jusqu'au lieu de séchage ou de décorticage et où tous les modes sont utilisés y compris la marche à pied. Ce type de transport "informel" dont le coût peut être important fait l'objet d'un forfait transport payé au paysan en Côte d'Ivoire et est généralement négocié sous forme d'avance au Costa Rica. Les prix réels sont dans les deux cas extrêmement variables et difficilement chiffrables et n'ont de ce fait pas été intégrés dans l'analyse.

Dans le cas du Costa-Rica, l'usinier procède ensuite quotidiennement ou tous les deux jours à des tournées de ramassage de ses silos. L'état des routes et le poids moyen des chargements très variables selon les régions conduisent à des échelles de prix qui peuvent aller de 1 à 2,5.

Le prix auquel nous nous sommes arrêtés est de 10 \$/tonne et correspond à un chargement de 4 à 5 tonnes sur 35 km dont la plus grande partie sur piste. Ce prix déjà élevé doit être encore multiplié pour être rapporté à la tonne de café exporté. Le café transporté à ce stade est en effet du café cerise et il faut tenir compte du coefficient de

déperdition de poids, particulièrement élevé pour l'arabica lavé⁶, ce qui conduit à un coût total de 50\$/tonne.

- de l'usine "humide" à l'usine "sèche"

La concentration des trafics permet dès cette étape des envois plus massifs, de l'ordre de 16 tonnes sur des distances moyennes de 80 km et des routes de qualité moyenne. Le prix correspondant est de 6\$/tonne et le coefficient de déperdition de poids devient très faible.

- de l'usine "sèche" au port

Cette dernière phase qui se fait en transport conteneurisé est en fait organisée par l'armateur à la demande de l'exportateur. Les prix généralement appliqués sont de 210\$/boîte soit 11,7\$/tonne pour 154km.

Ils sont facturés par l'armateur à l'exportateur au titre du « fret terrestre » et comprennent le coût strictement terrestre du transport du conteneur plein jusqu'au port plus des coûts de positionnement des conteneurs (stockage et transport du conteneur vide) en réalité imputables au maritime et au portuaire. La part relative de ces coûts de positionnement dans le prix total facturé n'a pas pu être évaluée mais semble, en première analyse, plutôt faible par comparaison avec les prix moyens routiers d'ensemble.

3.3 Comparaison Prix Côte d'Ivoire - Costa Rica

Tableau 4 : Prix de transport terrestre

Costa Rica	prix \$/tonne	distance	Côte d'Ivoire	prix \$/tonne	distance
De silo vers usine humide de décortiquage	50	34 km	Collecte primaire	47	39 km
D'usine humide vers usine sèche de traitement final	6	79 km	Evacuation vers usine de traitement final	20	326 km
D'usine sèche vers port, coût de positionnement du conteneur vide inclus	12	154 km	D'usine vers port, sans coût de positionnement du conteneur vide	6	10-30 km
Total	68	267 km		73	375 à 395 km

Le prix total terrestre, 68\$/tonne pour le Costa-Rica et 73\$/tonne pour la Côte d'Ivoire s'avère ainsi légèrement supérieur pour la Côte d'Ivoire malgré des prix et des coûts unitaires routiers moins élevés à conditions égales de transport, malgré également des surcoûts pour le Costa Rica imputables au coefficient de déperdition de poids du café cerise et au coût de positionnement des conteneurs sur plus de 150 km.

Les analyses prix/coûts routiers qui restent à faire permettront d'approfondir les comparaisons en termes de coûts unitaires. Les différences de coût total mises en évidence à ce stade s'expliquent assez simplement par les distances parcourues plus

⁶ 250kg de café cerise pour un quintal de café marchand

longues en Côte d'Ivoire mais aussi par le poids moyen des chargements. L'organisation de la filière costaricienne permet en effet d'avoir des chargements beaucoup plus lourds dès le début de la chaîne et compense ainsi son handicap de départ. Ce groupage est permis par des conditions techniques particulières liées au mode de traitement du café, à une moindre dispersion des sites de production et à l'utilisation de silos de ramassage. Il est évident que le transport ne peut à lui seul dicter l'organisation technique et géographique de la filière de production. Par contre toute forme d'organisation favorable à l'utilisation de véhicules de plus forte capacité reste une source d'économie d'échelle tout à fait réelle que confirment les études comparatives réalisées en Côte d'Ivoire (Bi Nagoné ZORO, SITRASS, op.cit).

3.4 Passage portuaire

3.4.1 Facturation chargeur et prix réels

D'une façon générale les coûts portuaires directement payés par le chargeur, exportateur ou importateur, apparaissent faibles comparés aux coûts du terrestre et du fret maritime. Il convient cependant de ne pas sous-estimer l'importance de ce maillon dont une part des coûts est en fait imputée

- soit dans les coûts terrestres par le biais d'une sur-facturation du fret terrestre payé par le chargeur à l'armateur pour le transport à l'usine du conteneur vide et son retour plein au port.

- soit dans le fret maritime qui inclut les coûts de manutention inhérents à la marchandise dans des proportions qui dépendent des liner-terms pratiqués et notamment des THC qui correspondent à la partie refacturée au chargeur. La fixation de ces THC se fait généralement sur une base de 66 à 80% qui est censée correspondre à la part de la manutention « terre » (entre sous-palan et parc conteneur ou moyen d'évacuation), la manutention « bord » (entre sous-palan et câle) restant à la charge de l'armateur (cf Rapports TER et COPETRANS 1996).

Dans les faits, les usages portuaires sont souvent variables en fonction des conférences ou des armateurs et l'exemple de la filière café du Costa Rica est à cet égard tout à fait particulier dans la mesure où les THC côté Amérique Latine ne sont pas appliqués. La facture portuaire payée par l'exportateur (1\$/tonne tableau 3) recouvre uniquement les frais de transit, de dédouanement et de contrôles divers ainsi qu'une taxe portuaire de participation aux coûts d'équipement du port. A Abidjan les 11\$ payés par l'exportateur recouvrent sensiblement ces mêmes postes plus une partie de la manutention terrestre qui au Costa Rica est entièrement payée par l'armateur.

Le prix payé par les chargeurs ne reflète donc pas la totalité des prix du passage portuaire et dépend des pratiques commerciales. Les prix de passage portuaire que nous avons pu établir à partir d'études confiées à des experts portuaires et d'entretiens réalisés auprès des différents acteurs, exportateurs, opérateurs portuaires et armateurs sont de l'ordre de

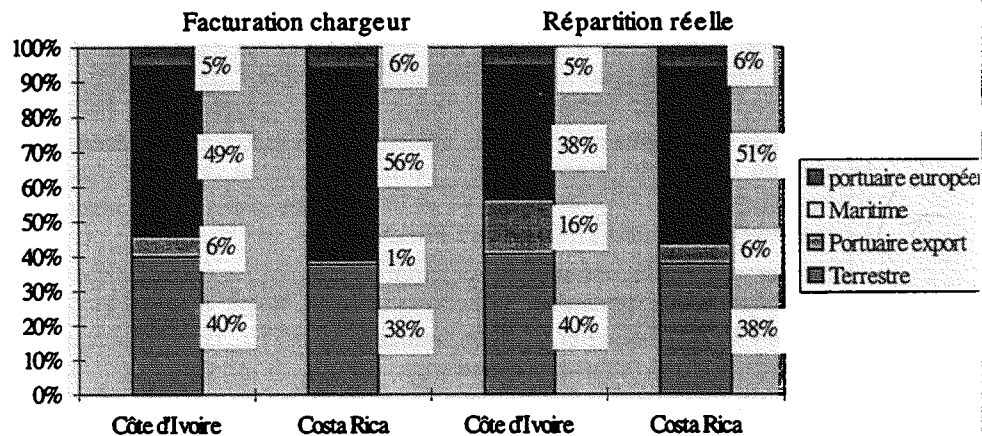
- 183 \$/boîte (10,2\$/tonne) dont 161\$ payés par le navire et donc inclus dans le fret maritime pour Limon.

- et de 495 \$/boîte (30\$/tonne) à Abidjan dont 174\$ pour le chargeur et 321\$ pour le navire

Les parts relatives payées par le chargeur et le navire sont donc sensiblement différentes dans les deux ports et la part réelle du passage portuaire de la marchandise plus élevée que ne le laisse paraître la facturation du chargeur. Elle peut être évaluée pour les filières étudiées à 21% dans la chaîne de transport pour la Côte d'Ivoire et à 12% pour le Costa Rica (port d'exportation plus port d'arrivée).

Tableau 5 : Part relative des maillons en termes de facturation chargeur et de prix réels

	Facturation chargeur				Répartition réelle			
	Côte d'Ivoire Le Havre		Costa Rica Le Havre		Côte d'Ivoire Le Havre		Costa Rica Le Havre	
	US\$ / tonne	%	US\$ / tonne	%	US\$ / tonne	%	US\$ / tonne	%
Terrestre	73	40%	68	38%	73	40%	68	38%
Portuaire export	11	6%	1	1%	30	16%	10	6%
Maritime portuaire européen	90	49%	100	56%	70	38%	91	51%
Total	184	100%	179	100%	183	100%	179	100%



Graphique 2 : Part relative des maillons en termes de facturation et de prix réels

3.4.2 Comparaison des prix et services portuaires des deux filières

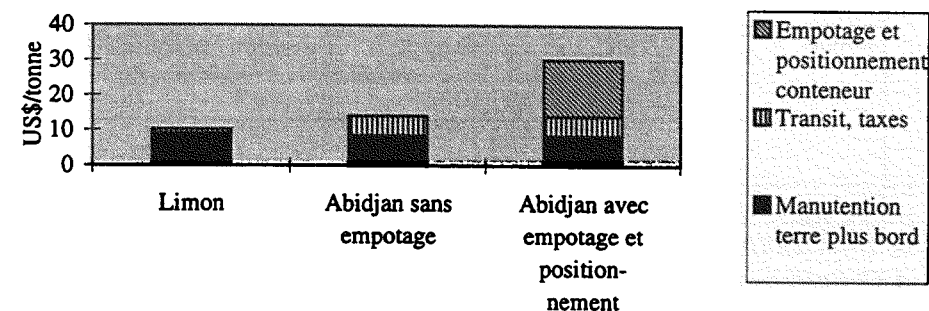
La comparaison met par ailleurs en exergue un prix portuaire trois fois plus élevé à Abidjan qu'à Limon (respectivement 30 et 10 US\$/tonne). Ces prix recouvrent cependant des services-rendus différents notamment au niveau de l'emportage compté comme nul à Limon car réalisé en usine à l'intérieur du pays, hors du domaine portuaire.

Le tableau ci-après permet à cet égard de comparer les prix des différents postes de passage portuaire. Dans tous les cas nous avons considéré uniquement les frais afférents à la marchandise sans tenir compte des coûts d'escale des navires (pilotage,

remorquage, taxes diverses...) qui sont inclus dans le fret maritime.⁷ Nous n'avons pas non plus tenu compte des frais de la manutention transitaire (alotissement) qui dans le cas d'Abidjan peut être effectuée au port même mais qui relève le plus souvent d'opérations effectuées directement par l'exportateur. Par contre nous avons considéré l'ensemble de la manutention, terre et bord.

Tableau 6 : Prix de passage portuaire pour la marchandise⁸

US\$/tonne	Limon	Abidjan
Manutention terre plus bord	9,0	8,5
Transit, taxes	1,2	5,6
Empotage	0	16,1
Total	10,2	30,2
dont part imputée à l'exportateur	1	11
part incluse dans le fret maritime	9	19



Graphique 3 : Prix de passage portuaire

Les frais administratifs de transit et les taxes et contrôles divers sont de façon générale 5 fois plus élevés à Abidjan qu'à Limon.

Par contre, les frais de manutention sont moins chers à Abidjan qu'à Limon. Calculés à la tonne, ils sont relativement comparables, respectivement 8,5 et 9 \$ mais nettement moins élevés à la boîte compte tenu des différences de chargement : 16,5 tonnes à Abidjan soit 140\$/boîte, 18 tonnes pour Limon soit 161\$/boîte.

Les rendements et les taux d'équipement plus élevés de Limon ne suffisent pas à compenser les prix salariaux dockers particulièrement chers dans le cas des conteneurs car calculés d'après des rendements à la tonne sur des bases anciennes qui ne tiennent pas suffisamment compte des gains de productivité induits par la conteneurisation. A

⁷ Pour les frais d'escale on pourra se reporter aux interventions Inrets faites dans le cadre de ce séminaire par C. Rizet pour les comparaisons port par port (« Coûts portuaires et compétitivité des produits africains ») et E. Gouvernal pour l'incidence des coûts maritimes d'escale calculés sur l'ensemble des ports desservis par la ligne (« Compétitivité du transport maritime : comparaisons Europe, Afrique, Asie »)

⁸ cf « Estudio de precios y costos de la operación portuaria en Costa Rica (caso Limon-Moin) » E. Gonzalez Varela, E Meza Sandi CACITRAN SA, San José, Marzo 1996

« Prix et coûts de passage portuaire à Abidjan » Harry Lugros Consultant, Cotonou, Avril 1996

titre de comparaison le barème docker horaire est 8 à 10 fois supérieur lorsqu'il s'agit de manipuler des conteneurs au lieu de sacs. Ces disparités sont l'une des raisons des réformes amorcées et les prix négociés des dockers sur conteneurs semblent effectivement avoir commencé à baisser. Dans le tableau ci-après nous avons donc indiqué pour Limon les différents prix dockers sur conteneurs en fonction des rendements tels qu'ils sont fixés dans les barèmes et tels qu'ils sont négociés sur le marché. Pour les autres opérateurs qui dépendent directement de l'autorité portuaire et qui sont annualisés les prix sont beaucoup plus bas et comparables aux niveaux moyens de salaire du pays à qualification égale.

Tableau 7 : Coûts salariaux horaires de manutention

US\$/heure	Chauffeurs, opérateurs de chariots élévateurs	Treuilistes, surveillants, opérateurs de grue portuaire	Dockers
Limon	3,7 à 4,6	4,8 à 6,6	prix marché docker 28 à 40 conteneur barème docker 39 à 50 conteneur barème docker 5 conventionnel
Abidjan	2,5	3,0	1,1 à 1,4

3.4.3 Coûts comparés d'emportage, port ou usine

Le prix d'emportage observé à Abidjan, 16 US\$/tonne, représente à lui seul près de la moitié du total de passage portuaire. Ce prix demande encore à être confirmé par d'autres entretiens mais il demeure que l'emportage au port implique des ruptures de charge et des manutentions supplémentaires dont le coût est élevé.

Pour pouvoir comparer les prix totaux d'emportage au port et en usine nous avons fait une simulation qui intègre les différences d'organisation des deux pays en considérant l'ensemble des coûts du transport de l'usine jusqu'au port, de l'emportage proprement dit et des opérations de positionnement du conteneur vide.

Pour Abidjan, la simulation intègre :

- les prix de chargement de la marchandise en sortie d'usine,
- son acheminement jusqu'au port (prix barème précédemment intégré dans les coûts de transport terrestre)
- plus le prix portuaire d'emportage qui recouvre
 - les frais de déchargement du camion,
 - la mise en entrepôt des sacs pour la conteneurisation
 - le camionnage quai des conteneurs vides et pleins qui, même s'il est effectué sur de très courtes distances implique des « coups de fourchette » supplémentaires (saisie et dépôt des boîtes).

Pour le Costa Rica, les coûts retenus comprennent

- le prix d'emportage facturé par l'usinier et qui est sensiblement égal au prix ordinaire de chargement des camions
- plus le fret terrestre qui recouvre les frais de positionnement du conteneur vide, son retour au port une fois chargé, son stockage éventuel sur châssis routier dans les aires prévues à cet effet en dehors du port et le transport final jusqu'au quai.

Tableau 8 : Coûts d'emportage et d'acheminement

	US\$/tonne
COSTA-RICA	
emportage usinier	2,3
acheminement port et positionnement conteneur	11,7
Total	14,0
COTE D'IVOIRE	
chargement sortie usine	2,6
acheminement port	6,1
emportage portuaire et positionnement conteneur	16,1
Total	24,8

Ces résultats rapportés à l'ensemble des opérations liées à l'emportage confirment le prix nettement plus élevé supporté par la Côte d'Ivoire 25\$/tonne et seulement 14\$/tonne au Costa Rica, ce malgré des différences de distances d'acheminement au port favorables : de l'ordre de 10 à 30 km en Côte d'Ivoire et de 150 km au Costa-Rica. Ce résultat illustre l'intérêt chaque fois que possible de la conteneurisation en usine et d'une meilleure intégration de la chaîne de transport.

Le développement du conteneur vrac peut être aussi, comme pour le cacao, une source d'économies conséquentes : économies sur les coûts d'emportage et de dépotage, sur le coût des sacs et éventuellement des palettes⁹, économies aussi sur les coûts de manutention et de transport maritime grâce à un meilleur remplissage du conteneur. 20 à 30% des exportations costaricennes de café se font maintenant en conteneur vrac chargé à 21 tonnes au lieu de 18. Pour la Côte d'Ivoire nous n'avons pas pu avoir la part du conteneur vrac, elle semble cependant moins importante qu'au Costa-Rica et pourrait être amenée à se développer. Des freins n'en existent pas moins, liés à la nécessité de silos aux deux bouts de la chaîne et surtout au choix de l'importateur. Ce sont en effet les usiniers qui recourent à ce type de conditionnement. Pour les négociants et le marché à terme, l'unité la plus appropriée reste le sac.

Une autre source d'économie peut être l'utilisation de conteneurs café 40 pieds qui semble tentée au Costa Rica où le pourcentage de conteneurs 40 pieds est déjà très important en particulier pour la banane, premier produit d'exportation du pays. En Afrique la proportion de 40 pieds tous produits confondus reste encore très faible, moins de 5% à Abidjan en Northbound (Rapports TER et COPETRANS 1996)

⁹ A titre d'exemple, les facturations d'emportage relevées au Costa Rica passent de 40\$ pour un conteneur sac de 18 tonnes à 21\$ pour un conteneur vrac de 21 tonnes tandis que le coût du sac export est de 1\$.

4. Maillon maritime

4.1 Desserte en ligne régulière sur l'Europe

En Côte d'Ivoire la libéralisation s'est traduite par l'apparition sur le marché de nouvelles compagnies et une concurrence accrue. Quatre transporteurs dominent l'offre : SDV, CMB, Maersk et Otal qui offrent des départs en alternance sur les principaux ports d'Europe du Nord et de Méditerranée et des fréquences hebdomadaires (COPETRANS, 1996).

Concernant le Costa Rica, la desserte sur l'Europe se caractérise par une offre relativement limitée mais moderne et apparemment compétitive. Le seul service direct conteneur est assuré par le consortium NCS (New Carribean Service) qui regroupe 6 compagnies (CGM, Hapag-Lloyd, Harrison-Line, Nedlloyd, Laser-Line et Gran Colombiana) et offre un service hebdomadaire avec comme escales Amsterdam à l'import, Hambourg, Brême, Felixtowe, de nouveau Amsterdam à l'export et Le Havre.

A ce service s'ajoutent deux autres semi-directs assurés par :

- DSR, Senator et Cho Yang (un service hebdomadaire sur l'Europe du Nord avec transbordement à Cristobal)

- Sea-Land et Maersk (un service hebdomadaire avec deux dessertes alternatives, l'une sur l'Europe du Nord avec transbordement à Miami, l'autre sur l'Europe du Nord et la Méditerranée via Miami et Algésiras)

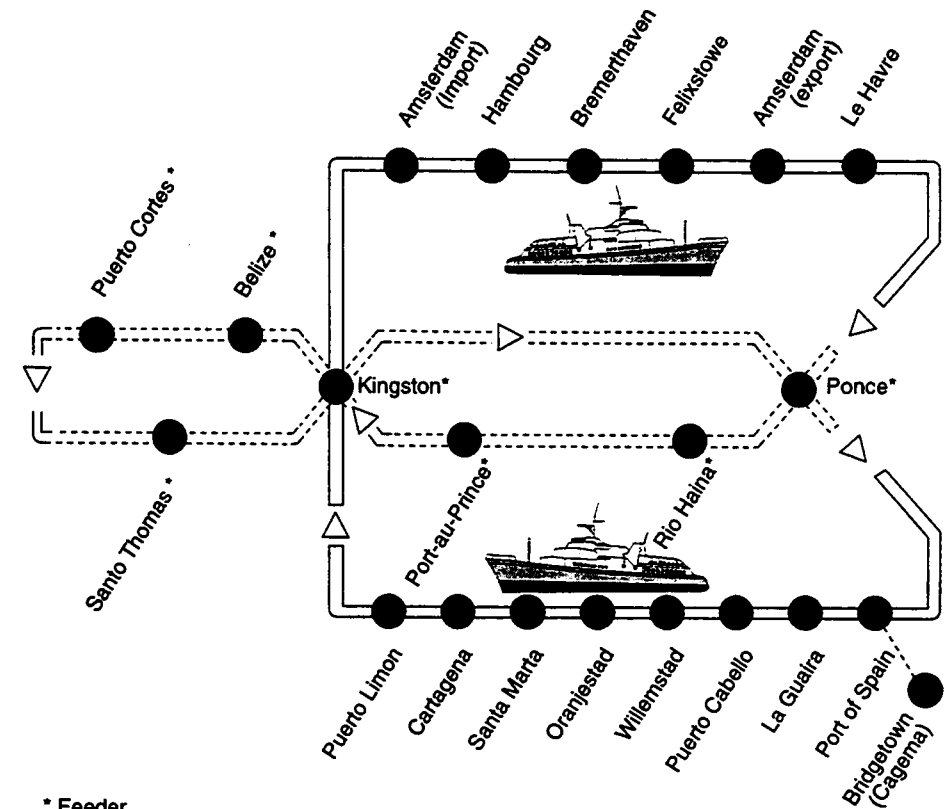
Pour une description plus détaillée des caractéristiques techniques de ces lignes on pourra se reporter notamment au rapport Copetrans 1996. Leurs conséquences en termes de prix et de coûts sont également analysées, côté africain, dans l'intervention « Compétitivité du transport maritime: Europe, Afrique, Asie » E. Gouvernal op.cit.

4.2 Taux de fret maritime

Les taux de fret observés sur les deux lignes Afrique/Europe et Amérique Latine/Europe sont assez proches. Pour la Côte d'Ivoire les taux barèmes café que nous avons retenus dans les analyses s'établissaient en 1995/1996 autour de 96\$/tonne en moyenne sur l'ensemble des destinations, de 90\$/tonne pour l'Atlantique et 103\$/tonne pour l'Europe du Nord.

Desserte directe NCS-CGM

Desserte directe NCS-CGM



* Feeder

Pour le Costa Rica, les taux pratiqués par les lignes régulières sont identiques sur l'ensemble des escales desservies (Atlantique et Europe du Nord) et peuvent être estimés de l'ordre de 100\$/tonne (1800\$ le conteneur café chargé à 18 tonnes).

Il s'agit bien sûr d'estimations sujettes à évolution rapide et les taux de fret ont tendance à baisser dans le monde entier. En Côte d'Ivoire les prix barèmes du café et du cacao ont baissé de l'ordre de 5% par rapport à l'année précédente uniquement sur l'Europe du Nord¹⁰ ce qui paraît peu par rapport aux modifications intervenues avec la libéralisation. Il semble cependant que les prix négociés aient tendance à baisser assez fortement depuis cet été 96 (Rapport Copetrans 96). L'évolution réelle ne pourra être connue que sur un plus long terme.

Au Costa-Rica, la concurrence s'exerce aussi en interne à l'intérieur du service NCS, un peu moins avec les services semi-directs qui ont des temps de traversée plus longs. Faute

¹⁰ Les baisses de prix ont été par contre plus importantes sur les USA, de l'ordre de 20 à 24%

de barèmes, les évolutions sont plus difficiles à apprécier. Il semble que des baisses assez fortes aient été enregistrées il y a 3 ou 4 ans à l'occasion de réorganisations des lignes. Les prix actuellement plus stables pourraient être amenés à baisser de nouveau compte-tenu des réformes dockers en cours (les baisses sur les prix négociés dockers n'ont pas encore été répercutées sur les taux de fret). On peut aussi noter la concurrence désormais exercée dans le sens Europe, Amérique Latine avec les porte-conteneurs bananiers désormais autorisés à prendre du fret de retour et dont les bateaux, pleins au départ offrent une grande capacité et captent près du tiers des trafics de retour sur Limon (CACITRAN SA 1996).

Les glissements de prix d'un maillon à l'autre jouent enfin également entre le maritime et le portuaire dans la mesure où l'armateur paye une partie des prix du passage portuaire de la marchandise. Il peut être intéressant à cet égard de se référer à une base FIO (Free In Out) qui rend compte du seul transport maritime. Les résultats ainsi obtenus montrent que le maillon maritime est en fait un peu plus favorable pour la Côte d'Ivoire, y compris sur les ports du Nord.

Tableau 9 : Taux de fret maritime

US\$/tonne	Costa Rica	Côte d'Ivoire Le Havre	Côte d'Ivoire Hambourg
Fret total	100	90	103
Part Armateur du passage portuaire marchandise	9	19	19
Fret base FIO	91	71	84

CONCLUSION

D'une façon générale, la Côte d'Ivoire apparaît légèrement défavorisée sur le port atlantique du Havre (3 % de surcoût sur l'ensemble de la chaîne de transport) et un peu plus sur Hambourg (10 % de surcoût). Le seul maillon qui lui est favorable est le maillon maritime calculé sur une base FIO; le maillon le plus pénalisant reste le portuaire export avec un rapport prix de 1 à 3 entre Limon et Abidjan.

Les résultats montrent aussi l'importance du transport dans la compétitivité du produit puisqu'il représente de l'ordre de 6 à 10 % du prix du produit rendu en Europe. Ce pourcentage est bien sûr totalement relatif en fonction des variations de cours des produits. Son importance n'en est pas moins réelle au niveau des marges concurrentielles où chaque poste joue.

De la même façon, tous les maillons de la chaîne de transport ont leur importance et notamment le transport terrestre à l'export souvent écarté des analyses et qui représente entre 38 et 40 % du prix total de la chaîne de transport.

Le maillon portuaire est sans doute le moins transparent pour le chargeur, du fait des pratiques commerciales des armements qui répercutent les prix différemment d'un port à l'autre, du fait aussi de l'éclatement des charges entre l'exportateur et l'importateur. Son prix total (charges armateur, exportateur et importateur confondues) représente de l'ordre de 12 % (Costa Rica) et 21 % (Côte d'Ivoire, Le Havre), ce uniquement pour la marchandise, indépendamment des frais d'escale du navire.

Le maillon le plus important en pourcentage n'en reste pas moins le maritime. Calculé sur une base FIO il représente 51 % au Costa Rica et entre 39 et 42 % en Côte d'Ivoire. C'est aussi le plus stratégique car il relève d'une logique mondiale et est en constante évolution.

On soulignera enfin l'importance des économies qui peuvent être réalisées dans l'organisation logistique, qu'il s'agisse des possibilités de groupage dès le début de la chaîne ou des possibilités de conteneurisation en usine. L'emportage au port pénalise à cet égard lourdement les exportations ivoiriennes et représente près de la moitié des prix du passage portuaire d'Abidjan.

Le développement du conteneur vrac ou l'utilisation de conteneurs 40 pieds ouvrent également des perspectives. Par ailleurs on observe des différences surprenantes de chargement des conteneurs avec sacs non seulement entre le Costa Rica et la Côte d'Ivoire mais aussi entre les autres pays étudiés (Cameroun, Ghana, Indonésie, Vietnam). Les raisons avancées sont des raisons de qualité du café (taux d'humidité), de temps de traversée maritime. Mais on peut aussi se demander si elles ne sont pas liées à des pratiques commerciales susceptibles d'évoluer. Le développement du conteneur vrac qui représente maintenant 20 à 30% des exportations du Costa Rica ne date que de 3-4 ans et n'a pas nécessité de révolution technique autre que l'installation de silos et l'utilisation de grands sacs à la taille du conteneur (« Jumbo bags »). La même évolution commence pour le cacao en Côte d'Ivoire où le transport en vracquier a même été testé et réussi (E. Gouvernal op. cit.). Comme pour le terrestre, toute augmentation des taux de chargement contribue à faire baisser les prix de transport et est à étudier en fonction des contraintes commerciales et techniques qu'il s'agisse de respecter la qualité du produit ou de contraintes diverses telles que les conditions de transport routier qui impliquent des limites de chargement dont on est obligé de tenir compte lorsque la conteneurisation se fait loin du port.

Dans tous les cas, c'est la logistique d'ensemble qui prime. Le transport par vracquier pose à cet égard des questions d'équilibre des trafics que souvent seules des lignes régulières permettent d'obtenir. L'intérêt pour la filière du café ne correspond pas obligatoirement à un optimum économique pour le pays. Le propos a été développé pour le cacao sur l'exemple de la Côte d'Ivoire, il est également vrai pour le Costa Rica dont les importations depuis l'Europe ne représentent que 30 à 40 % des trafics export mais qui bénéficie d'une desserte maritime d'ensemble performante grâce à l'organisation logistique des lignes régulières qui en jouant sur l'ensemble de la région des Caraïbes et l'ensemble des ports européens permet d'obtenir des coefficients de remplissage de 90 % depuis l'Europe et de 75 % vers l'Europe.

D'autres économies sont possibles au niveau des taxes portuaires pour Abidjan ou des salaires dockers pour Limon; elles relèvent du choix entre une meilleure compétitivité des échanges extérieurs et une plus forte valeur ajoutée locale.

BIBLIOGRAPHIE

Ce travail s'intègre dans le programme Banque mondiale, CMEAOC « Transport en Afrique Sub Saharienne, volet transport et commerce international ». Il fait partie d'une recherche proposée par L'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité) et a fait l'objet d'un financement de la Coopération française. Dans ce cadre nous avons été amenés à travailler avec de nombreuses équipes que nous voulons remercier ici.

La bibliographie ci-après présente la liste des rapports qui ont été réalisés par ces équipes et qui se rapportent aux filières présentées dans cette intervention :

« La filière d'exportation du café au Costa Rica » Paul SFEZ, Consultant, San José Costa Rica. Février 96.

« Estudio de costos del transporte terrestre en Costa Rica » CACITRAN S.A. San José, Costa Rica. Août 96.

« Encuesta sobre precios del transporte. Resultados del procesamiento » Margarita Rojas Ch Costa Rica, Université de San José, Costa Rica. Juillet 96.

« Estudio de precios y costos de la operacion portuaria en Costa Rica. Caso Limon-Moin » E. Gonzales Varela, E. Meza Sandi, CACITRAN S.A. San José, Costa Rica. Mars 96.

« Chaînes de transport en Côte d'Ivoire. Analyse de la filière café » ZORO Bi Nagone, LIA Biagoné Grégoire, KOUAKOU Kouakou Romain, AIDET. Abidjan, Juin 96.

« Prix et Coûts du passage portuaire à Abidjan » Harry Lugros Consultant. Cotonou, Avril 96.

« Prix de passage portuaire en Europe. Banane, Cacao, Café, Caoutchouc, Coton » Bureau TER. Paris, Octobre 96.

« Comparatif des coûts du transport maritime. Zones de référence Afrique de l'Ouest/Europe, Amérique Centrale/Europe, Asie/Europe » COPETRANS. Paris, Octobre 96.

On mentionnera aussi le CIRAD (Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement) qui nous a fait bénéficier de sa connaissance des filières de production. Parmi les ouvrages qui nous ont plus particulièrement aidés nous citerons :

« Fiches produits n°3, mise à jour Juillet 1995 » CIRAD, Observatoire des marchés internationaux.

« La compétitivité des cafés africains » CIRAD Economie des filières, Ministère de la Coopération française. Paris, 1993.

« Café : Etudes de cas sur la compétitivité des principaux pays producteurs » CIRAD Economie des filières, Ministère de la Coopération Française. Paris, 1994.

« Suivi de la campagne café et cacao 1995/96 en Côte d'Ivoire » CIRAD Economie des filières, Ministère de la Coopération Française, Paris, Mai 1996

TRANSPORT ET COMPÉTITIVITÉ DU CACAO : LES FILIÈRES INDONESIENNE ET IVOIRIENNE

Elisabeth GOUVERNAL
INRETS -DEST
Arcueil - France

1. LES FILIÈRES CACAO IVOIRIENNE ET INDONÉSIEENNE

1.1 Éléments de cadrage

L'Afrique est bien placée en tant que producteur de cacao. La Côte d'Ivoire est le premier exportateur mondial avec une production de plus d'un million de tonnes pour la campagne 95-96. Bien que le Ghana soit le troisième, le Brésil le second, avec une production de 312 122 tonnes, l'Indonésie constitue pour la Côte d'Ivoire un concurrent de plus en plus sérieux. Ce pays voit sa production se développer rapidement ces dernières années avec 280 000 tonnes, mais surtout ses exportations vers l'Europe se renforcer. La principale zone de production de l'Indonésie est le Sulawesi, qui produit à lui seul 153 000 tonnes, soit presque 60% du cacao indonésien.

Pour la Côte d'Ivoire, l'Europe a toujours été la région privilégiée d'exportation (85,3 % des exportations ivoiriennes) sachant que la Côte d'Ivoire exporte davantage vers le continent (68,5 % vers l'Europe du Nord). Quant à l'Indonésie, traditionnellement plus tournée vers le marché américain, notamment compte tenu de la qualité de son cacao, elle semble déployer ces dernières années ses exportations vers l'Europe. Depuis Ujung Pandang, le principal port du Sulawesi, 65 836 tonnes vont vers l'Europe pour l'année 1995 et seulement 19 800 vers les États-Unis. En fait le quart des exportations du Sulawesi va à Singapour où sont les grands négociants et sont réexpédiées vers d'autres marchés. La Côte d'Ivoire voit 13,10 % de ses exportations aller vers les États Unis, 0,90% en Afrique du Sud et enfin 0,67 % vers le Japon.

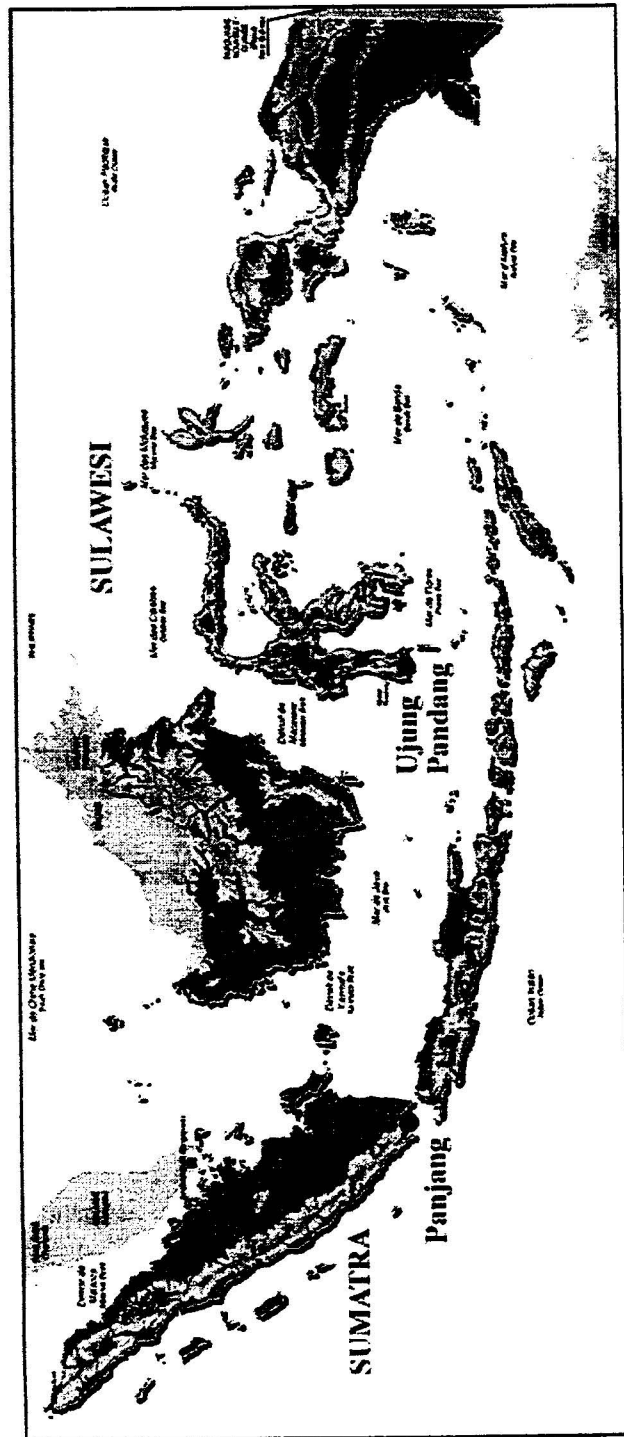
Tableau 1 : Production de cacao de la Côte d'Ivoire et de l'Indonésie

		Cote d'Ivoire	Indonésie	dt Sulawesi	total en MT
Production	1993-94				
	1994-95		280 000		
	1995-96	1 000 000	270 700	152 600	2,83

1.2 Le poids du transport dans ces filières

Les coûts de production dans ces différents pays ne sont certes pas les mêmes⁽¹⁾, mais les prix du marché international, à quelques décotes ou surcotes près, sont la référence pour tous. Ces produits ont des cours très fluctuants : dans les moments de déprime de ces marchés spécialement, il est nécessaire de réduire le plus possible tous les coûts qui entrent dans le prix rendu sur le marché, depuis la production jusqu'à la

¹ voir sur ce point les travaux du CIRAD. cf. Biblio



commercialisation du produit. La réduction des coûts de la chaîne de transport depuis le champ jusqu'au port de destination participe donc à dégager une plus forte valeur ajoutée pour le pays (ou la filière ?).

Pour le faire il faut déjà avoir identifié les organisations du transport de ces produits, le poids du coût de transport et sa répartition, ce que nous tenterons de faire ici. Nous nous intéressons aux produits en concurrence sur le marché européen, qui est encore le principal marché de référence des productions africaines.

Par souci de comparaisons plus aisées, nous exprimerons tous les prix en dollars. Toutefois il est évident qu'il faut prendre ces chiffres avec prudence et que la variabilité des monnaies face au \$ a des incidences sur le prix de transport. Les frets sont toujours exprimés en devises internationales, mais si le \$ est la référence sur l'Asie, le Deutschmark, la Livre et le Franc français se partagent les cotations du fret entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest.

Il est bien évident qu'il n'existe pas qu'une seule chaîne de transport, que plusieurs variantes coexistent. L'analyse de la chaîne de transport correspondant à l'organisation la plus utilisée illustre néanmoins la compétitivité globale de la filière de chacun des pays sur l'Europe. Le marché du cacao est en plein bouleversement et sont entrain d'apparaître et de prendre de l'ampleur - du moins en Côte d'Ivoire - de nouvelles organisations logistiques, notamment au niveau du vrac, qui ont un impact certain sur les prix et les conditions de transport.

L'impact des différentes organisations logistiques sur le prix et les conditions de ce transport sera ensuite présenté afin de montrer les possibilités qui s'ouvrent à la filière.

dans le prix CAF

Il ne faut pas accorder trop d'importance au pourcentage de la chaîne de transport dans le prix CAF du cacao. Ce produit subit en effet de fortes variations erratiques qui d'une année à l'autre peuvent conduire ce rapport à être totalement modifié sans que l'on puisse conclure pour autant à une amélioration de la chaîne de transport ou au contraire à sa dégradation. Par contre comparer une même année ces deux ratios pour deux pays a déjà plus de sens. Il situe le poids relatif du transport de ces filières. La Côte d'Ivoire a un cacao de meilleure qualité, mieux coté sur le marché de Londres -qui nous intéresse ici, puisque nous parlons de la compétitivité sur le marché européen-. Comme l'indique le tableau ci-dessous, la part du transport est légèrement supérieure en Côte d'Ivoire où elle représente 10,7 %. Elle est de 8,9 % pour l'Indonésie. Compte tenu de la variabilité des hypothèses qui sont prises, on peut dire que ce ratio est du même ordre de grandeur.

Tableau 2 : Part du transport dans le prix CAF

1995 \$/tonne	Cote d'Ivoire	Indonésie
Transport total	170	111
Prix CAF*	1597	1238
TPT/CAF	10,7 %	8,9 %

Source rapports CIRAD (cf. biblio) 798 565 CFA = CAF garanti \$=500 CFA

Le plus traditionnellement utilisé pour évaluer le transport, ce ratio peut, à notre avis, dans ce cas être utilement complété du coût de passage portuaire à l'arrivée. Il se trouve que si les organisations logistiques des deux filières sont différentes, les conditions et les prix du passage portuaire européen peuvent être très divers. Les prix varient également en fonction des ports d'arrivée. Autant d'éléments à prendre en compte pour le coût de transport des filières.

y compris le passage portuaire européen

La pratique encore la plus répandue aujourd'hui depuis l'Afrique de l'Ouest, bien qu'entraîne de changer, est l'exportation des sacs de cacao en *ship convenience*⁽²⁾, souvent transformé en FCL⁽³⁾ à l'arrivée. Ce cacao subit un certain nombre d'opérations au port allant du repesage au reconditionnement à d'éventuels traitements phytosanitaires. Depuis l'Indonésie par contre les exportations se font en sacs. Les ports d'arrivée principaux ne sont pas les mêmes. L'Indonésie exporte davantage vers l'Allemagne, et la Côte d'Ivoire vers les Pays-Bas.

Nous comparons donc ici les structures de prix de chaînes de transport maritime internationales en *ship convenience* sur Amsterdam pour la Côte d'Ivoire et en conventionnel sur Hambourg depuis l'Indonésie. Nous reviendrons juste après, dans la partie "organisation du transport maritime" sur le sens exact de ces organisations. Dans les deux cas les chargeurs exportent des sacs de cacao, mais les organisations maritimes mises en place ont une influence sur le prix du passage portuaire à l'arrivée. Le fret de Côte d'Ivoire arrive en fait en conteneur et l'importateur peut négocier d'autres prix portuaires, que ceux du conventionnel. Il existe dans chaque port des forfaits facturés par les armements aux chargeurs pour couvrir la part qui leur revient, selon les *liner terms*, du passage portuaire de leur marchandise. Ce forfait s'appelle THC pour le conteneur et PLTC pour le conventionnel.

Tableau 3 : Part du prix de la chaîne de transport dans le prix CAF Europe

	Côte d'Ivoire	Indonésie
Transport ->CAF	170	111
Prix CAF	1597	1238
% tpt/prix CAF	10,7 %	8,9 %
THC ou PLTC	12,6	30
Total tpt	183	141
% Tpt total /CAF	11,4 %	11,4 %

Pour ce qui est strictement comparable, c'est-à-dire le débarquement de la marchandise depuis le navire jusqu'au parc à conteneur ou son équivalent pour les

² Le transport en *ship convenience* signifie que des exportations en sac soient emportées (mises en conteneur) par l'armateur pour ses propres besoins. C'est le cas des lignes conteneurisées en Afrique qui préfèrent cette organisation plutôt que de remonter leurs conteneurs vides.

³ FCL = Full Container Load, c'est à dire que le liner term (condition du fret) en conventionnel au départ bénéficie à l'arrivée du passage en conteneur et paye les THC (Terminal Handling Charge). Les THC sont un forfait facturé au chargeur pour le débarquement de son conteneur depuis le navire jusqu'au parc à conteneurs.

sacs, le passage portuaire du conventionnel coûte beaucoup plus cher en Europe, que le passage du conteneur. Les THC à Amsterdam sont de 260 florins depuis l'Afrique, équivalent à 12,6 \$ ramené à la tonne pour un conteneur chargé à 12,5 t, tandis que les PLTC à Hambourg sont de 35 à 54 DM, soit 30 \$ la tonne en moyenne.

1.3 L'organisation de transport maritime vers l'Europe

1.3.1 Indonésie

Le cacao depuis le Sulawesi est transporté en conventionnel sur des lignes semi-régulières directes principalement à partir du port d'Ujung Pandang. Ce port exporte environ 147 000 tonnes de cacao par an dont 65 800 tonnes vers l'Europe, qui s'insèrent dans un trafic de 4 millions de tonnes, dont 389 000 tonnes conteneurisées - représentant 42 000 EVP⁽⁴⁾ en 1995-.

choix du conventionnel

Plusieurs systèmes ont été testés dont l'utilisation du conteneur et le transbordement de conventionnel à Singapour. Ce dernier semble avoir été abandonné pour des problèmes de rapidité et fiabilité du transbordement et de *transit time* extrêmement long. Si le transbordement des conteneurs à Singapour est efficace et rapide - il existe en effet une offre importante des grands armements porte-conteneurs des fréquences de départ sur l'Europe très bonnes -, celui du conventionnel semble beaucoup moins évident. Certains exportateurs nous ont dit que l'acheminement du cacao sur l'Europe pouvait prendre 7 semaines! Concernant le recours au conteneur qui existe bien que marginal, c'est le coût qui est très pénalisant, le fret d'un conteneur 20 pieds depuis Ujung Pandang sur l'Europe du Nord oscille entre 1200 et 1400 \$. La distance qui sépare l'Europe de l'Asie est deux fois et demie plus grande que celle qui sépare l'Afrique de l'Europe : de 9 795 à 24 964 miles.⁽⁵⁾

Principalement trois compagnies font escale au Sulawesi pour acheminer le cacao vers l'Europe. Ce sont :

- Euro East Lines (sous Golf Agency) une compagnie suédoise. Cette compagnie charge d'ailleurs la majorité du cacao sur l'Europe,
- Djakarta Lloyds (armement d'État indonésien), qui n'a qu'un seul navire sur la desserte européenne,
- et COSCO (armement de l'État chinois)

Quelques conteneurs peuvent être chargés sur la CGM⁽⁶⁾, et dans ce cas sans transbordement à Singapour, en 25 jours sur Anvers et 28 sur Le Havre.

L'Indonésie exporte FOB, et le fret est sur base FIOST, c'est à dire que le fret en conventionnel couvre le transport de la marchandise à partir "d'arrimé" navire. L'exportateur paye alors, en sus du fret, la prestation de manutention depuis sous palan jusqu'à bord du navire. Si cette terminologie peut paraître un peu ardue, elle est

⁴ EVP: Equivalent Vingt Pieds. Quand on parle de x EVP, ce sont x conteneurs de 20'

⁵ cf "la compétitivité du maritime : Afrique, Europe, Asie. E.Gouvenal SITRASS 4

⁶ La CGM est un des seuls armements à desservir Djakarta en direct vers l'Europe, alors que les autres le font par transbordement à Singapour. cf. "Compétitivité du transport maritime : Afrique, Europe, Asie" E. Gouvenal SITRASS 4. Brazzaville octobre 1996

nécessaire pour rendre les choses comparables. Ainsi le fret ivoirien lui, comprend la manutention bord au départ d'Abidjan.

En général, le chargeur (exportateur ou importateur) paye le passage portuaire de la marchandise. Pour le conteneur, il y a en général des THC décidées soit par les ports, soit par les conférences. Il fait pourtant partie de la politique commerciale d'un armement de les facturer ou non en totalité aux chargeurs.

1.3.2 Côte d'Ivoire

Une organisation ébranlée : mixte conventionnel et " ship convenience "

La Côte d'Ivoire exporte traditionnellement CAF, elle maîtrise donc et organise le transport maritime.

Une part croissante du cacao passe par San Pedro, 20 % environ en décembre 1994, toutefois Abidjan reste le grand port cacao de la Côte d'Ivoire et même de la Région.

Tableau 4 : Trafic du port d'Abidjan

		1992	1993	1994	1995
Trafic total port commerce		10 162 386	10 211 038	10 068 790	11 572 870
Import		6 178 182	6 165 632	6 275 197	7 399 429
Exportations		3 984 204	4 045 406	3 793 593	4 173 441
Conteneurs	TEU		238 822	247 544	261 324
	Tonnes		1 896 939	1 907 954	2 025 887
	TEU	Import	117 714	124 786	133 272
	TEU	Export	121 108	122 758	128 052
Cacao en fèves		494 625	627 093	522 700	593 490
Café en grains		202 038	163 610	101 036	122 837

Le transport maritime est négocié globalement par la CSSPPA (Caisse de Stabilisation et de Soutien des Prix des Produits Agricoles) qui par différentiel affecte ce montant aux exportateurs pour payer leur fret. Toute négociation meilleure en terme de prix du fret qui pourrait être conduite par les exportateurs eux-mêmes vient s'ajouter à leurs gains⁽⁷⁾.

On a longtemps entendu dire que le cacao, produit très fragile, très sensible aux variations hygrométriques pouvant entraîner des moisissures rapides, ne pouvait pas être transporté en vrac et que seul un conditionnement en sacs, de 60 à 65 kg, convenait à son transport. Cette appréciation longtemps prise comme donnée immuable a participé à figer l'organisation du transport maritime : des habitudes se sont mises en place encore prépondérantes, mais peut-être plus pour longtemps.

⁷ C'est d'ailleurs parce que la Caisse a su que sur certaines destinations très chères comme les Etats-Unis, certains frets inférieurs à ceux qu'elle avait retenus étaient obtenus, qu'elle a voulu baisser ces frets pour la campagne 95-96. D'où les problèmes de chargement du cacao en début de campagne vers l'Europe car elle avait voulu baisser les frets sur toutes les destinations. Après négociations, très peu de destinations hormis les Etats-Unis ont vu le prix du fret baisser de manière conséquente : les 25 % annoncés par la CSSPPA ont été appliqués uniquement sur les Etats-Unis.

Aucun gros négociant ne semblait vouloir ou pouvoir se risquer à bouleverser un système de transport maritime traditionnel en sacs, et l'importance d'un marché à terme (ou le lot de 385 sacs de 65 kg est la référence) se chargeait de maintenir cet état de fait.

La présence de l'armement SITRAM (compagnie nationale d'Etat ivoirienne) de 1972 à juin 1995 a certainement également joué un rôle puisque cet armement remontait le cacao sur ses navires de ligne, car elle possédait des navires polyvalents, et affrétait pour les pointes de trafic au moment des campagnes.

L'organisation qui prévalait était donc le transport maritime du cacao sur l'Europe en conventionnel (ou *break bulk*). Mais le développement des lignes conteneurisées sur l'Afrique, qui connaissent un déséquilibre de leurs flux, a conduit les armateurs à mettre les sacs de cacao en conteneurs pour ne pas remonter ces derniers vides. Pour cela ils habillent spécialement les conteneurs d'une sorte de papier kraft recouvrant les parois intérieures et empotent le cacao en sacs. A la fois permettant de laisser une large place à la ventilation et répondant aux conditions commerciales du marché international de lots de 25,025 tonnes, le conteneur en "ship convenience" (deux conteneurs de 12,5 tonnes pour un lot) s'est développé aux côtés du conventionnel pur.

Les chargeurs n'étaient pas à l'origine de cette initiative puisque c'était la Caisse de Stabilisation en Côte d'Ivoire le véritable chargeur. Cet organisme qui négocie seul les frets, impose toujours pour l'instant la vente CAF. C'est pourquoi on a une survivance d'une tarification à la tonne qui bien souvent n'aurait plus lieu d'être, mais qui correspondait au conventionnel en *break bulk*.

Jusqu'en mai 95, date de disparition de la SITRAM, le marché maritime du cacao se partageait principalement entre Delmas et SITRAM, Delmas conteneurisant ces trafics.

Depuis le transport maritime en Cote d'Ivoire s'est libéralisé de fait, la SITRAM a disparu et d'autres organisations ont émergé. La Côte d'Ivoire ou plutôt les opérateurs de la filière sont entrain de revoir leur stratégie concernant l'organisation du transport du cacao.

Le développement du conteneur vrac

L'évolution qui est entrain de se produire vers le transport de conteneurs vrac requiert l'utilisation soit de :

- conteneurs ventilés⁽⁸⁾, qui coûtent plus cher et qui ne sont pas très nombreux sur ce trafic; cela pose un problème aux exportateurs

- soit de conteneurs dry, qui dans ce cas demandent une préparation spéciale, beaucoup plus coûteuse que celle nécessitée jadis pour les sacs. Il faut compter 800 F pour l'habillage d'un conteneur dry pour faire du bulk cacao⁽⁹⁾, auquel il faut ajouter le coût de l'emportage de 500 à 600 F. Ces prix paraissent très élevés, toutefois un opérateur, seul équipé de silo pour l'instant, offre un prix inférieur, de l'ordre de 450 FF. Cet équipement lui permet d'emporter directement en vrac alors que les autres

⁸ (utilisés à la descente pour les pommes de terre et les oignons)

⁹ Il ne suffit plus de mettre du papier kraft pour absorber l'humidité mais il faut habiller le conteneur de plaques de contre-plaqué et ces dernières ne peuvent être récupérées.

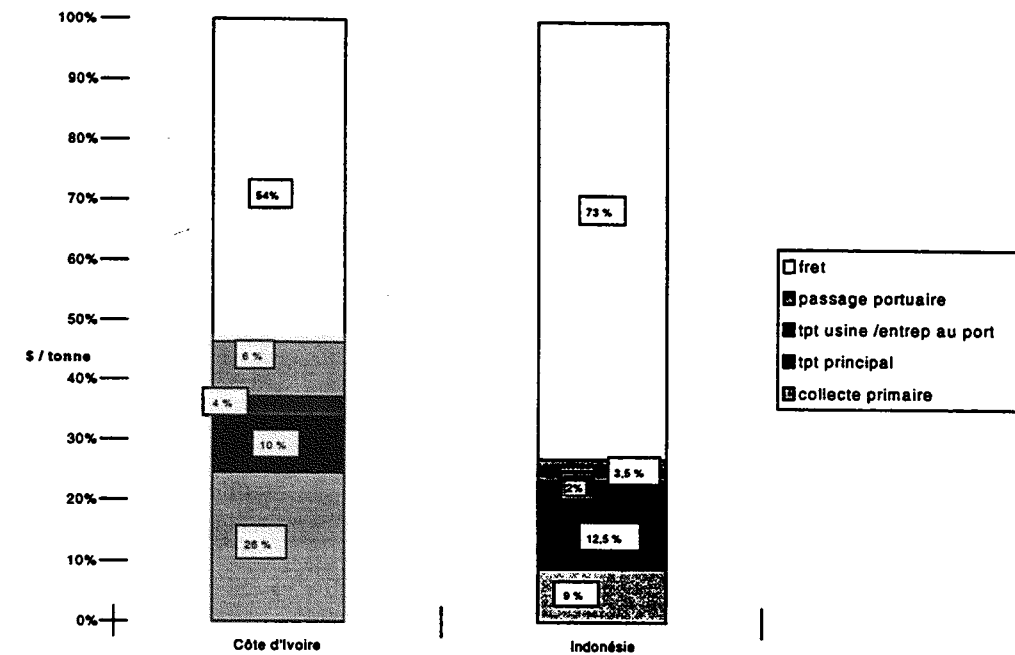
opérateurs doivent vider les sacs dans le conteneur un par un. Le développement de cette pratique passe donc par des investissements au niveau des silos. Un des avantages du vrac est de transporter 14 à 16 tonnes au lieu de 12,5 t. Pour que l'exportateur en tire profit, cela suppose qu'il négocie un prix à la boîte avec les armateurs. A terme cela lui permettra d'éviter les coûts d'ensachage à l'export. Mais ce marché pour l'instant ne peut se développer qu'en direction des industriels équipés pour traiter ce conditionnement.

L'apparition "révolutionnaire" du vrac cale

Enfin se développe depuis mars 1996, le transport maritime en vrac de bateaux complets. Nous y reviendrons quand nous développerons les tendances nouvelles de l'organisation du transport maritime du cacao et ses implications sur l'organisation générale du transport de lignes régulières en Afrique de l'Ouest (cf. § 5).

2. QUEL EST LE MAILLON LE PLUS PENALISANT OU SUR LEQUEL ON PEUT LE PLUS JOUER ?

Le graphique ci-dessous illustre la part des différents maillons dans le prix des chaînes de transport du cacao les plus utilisées depuis la Côte d'Ivoire et l'Indonésie et souligne l'importance du maillon maritime. Il représente selon les pays entre 54 % et 73 % du prix de la chaîne de transport. Il a des liens importants avec le passage portuaire. Les organisations logistiques sont globalement modifiées selon les choix faits pour ce transport maritime, impliquant des organisations du passage portuaire différentes et donc des prix différents. Ce transport maritime en pleine évolution en Afrique mérite un développement particulier, qui sera abordé dans § 5 "Les grandes tendances et ses implications sur l'organisation du transport".



Graphique 1 : Structure des prix de la chaîne de transport

2.1 Comparaison des prix des chaînes de transport des filières indonésienne et ivoiriennes

2.1.1 Le transport routier

L'autre poste de coût important est constitué par le transport routier qui a été distingué en trois maillons correspondant à des opérations différentes de la filière, telles que le ramassage ou la collecte, sur des pistes en terre souvent d'un accès difficile pendant les saisons des pluies, le trajet principal et l'acheminement au port. L'ensemble des trois peut représenter de 23,5 % en Indonésie jusqu'à 40 % en Côte d'Ivoire. Pourtant il ne faut pas se laisser abuser par des chiffres qui ne correspondent pas toujours à la démonstration qu'on attend.

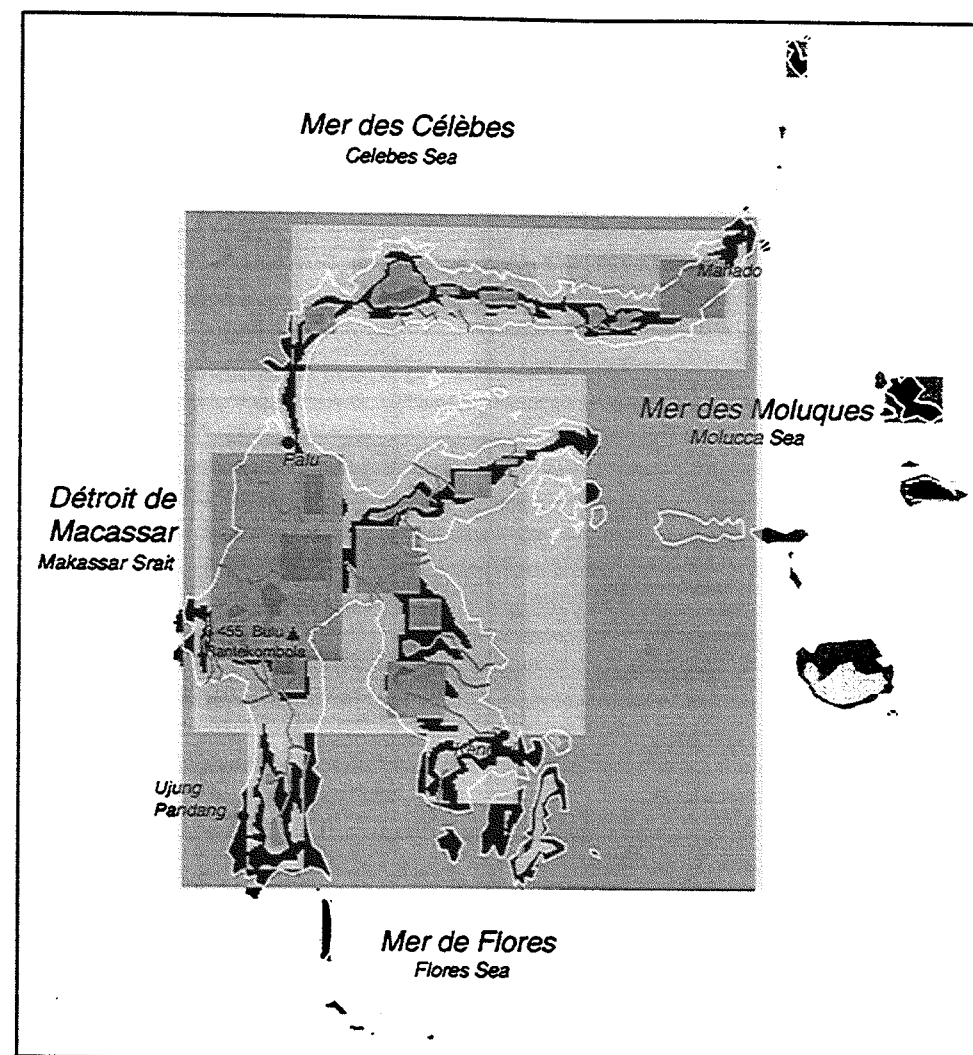
En effet le coût de la collecte est toujours extrêmement cher, car ce sont de relativement courtes distances et de petits lots. En Côte d'Ivoire le coût de la collecte est estimé à 44,5 \$, tandis qu'en Indonésie, il n'est que de 10 \$. Pourtant ce n'est pas tant le coût du transport routier qui est responsable de cet état de fait que les conditions d'éloignement géographique des zones de production en Côte d'Ivoire. Ainsi en moyenne 39 km séparent les plantations de cacao ivoiriennes des lieux de collecte, tandis que cette distance n'est que de 7 à 10 km en Indonésie.

La tkm est facturée 569 FCFA, 1,14 \$ en Côte d'Ivoire, du même ordre de grandeur qu'en Indonésie (2 622 rp, 1,16 \$). L'analyse générale des prix routiers pour

l'ensemble des produits montre pourtant que les prix de transport indonésien sont inférieurs à ceux pratiqués dans les pays africains⁽¹⁰⁾. Mais les conditions spécifiques de production et de commercialisation de la filière cacao atténuent voir font disparaître la différence de prix à la t-km.

Le développement de la filière indonésienne se fait maintenant à l'est du Sulawesi et les coûts de collecte sont dans cette région beaucoup plus chers, car il y a très peu de routes et il faut soit un très long trajet routier pour remonter par le nord pour contourner la mer avant de redescendre sur Ujung Pandang ou un passage par navire avant de reprendre le camion, c'est à dire plusieurs ruptures de charge. C'est dire que si aujourd'hui le transport routier jusqu'au port pénalise la Côte d'Ivoire, les perspectives de développement en Indonésie réduirait ou peut-être ferait disparaître l'avantage de la filière indonésienne.

Sulawesi



¹⁰.cf. D.Bouf & C.Rizet. Coûts du camionnage: Afrique, Asie, Amérique Latine. SITRASS 4

Tableau n° 5 : Prix des chaînes de transport du cacao ivoirien et indonésien.

US \$	Cote d'Ivoire			Indonésie		
	km	\$	CFA	km	\$	roupie
monnaie locale			500			2 265
taux du \$/mon locale 95						
collecte primaire (1)		44,4			9,9	
prix tkm monnaie locale			569			2 622
en \$		1,14			1,16	
hyp distance	39			7 à 10		
transport principal		16,72			13,93	
tpt ppal en monnaie locale			8 362			31 560
prix tkm en \$		0,062			0,046	
prix tkm en monnaie locale			30,86			105,2
hyp distance	271			300		
tpt usine /entrep au port		6,14			2,21	
tpt usine en monnaie locale			3071			5000
prix tkm en \$		2,05			0,37	
prix tkm en monnaie locale			1024			1667
hyp distance	3			3		
opérations portuaires payées par chargeur *		12,33			4,96	
monnaie locale payées chargeur			6164			11226
dont manutention terre en \$		6,10			1,84	
monnaie locale			3048			4177
transit en \$	4,09	4,09		2,21	2,21	
transit en monnaie locale			2046			5000
stevedoring en \$		0			0,85	
monnaie locale			0			1914
entreposage en \$		1,2			0,11	
monnaie locale			600			250
fret en \$		92			80	
fret** en monnaie locale			45900			
dont stevedoring en \$		4,47			0	
en monnaie locale			2235			0

* on a retiré la manutention transitaire correspondant au nantissement en Côte d'Ivoire, car elle n'a pas son équivalent en Indonésie.

**en CI la manutention bord est comprise dans le fret, en Indonésie elle est payée en plus par le chargeur

2.1.2 Le maillon portuaire et le fret

Pour mieux appréhender le passage portuaire et le fret, nous allons ici non plus prendre le fret moyen du cacao ivoirien du tableau ci-dessus, qui correspondait à un

calcul au prorata des destinations, pour nous intéresser à la destination la plus courante du cacao ivoirien, c'est à dire les Pays Bas et le port d'Amsterdam⁽¹¹⁾.

Tableau 6 : Prix de transport sur Amsterdam

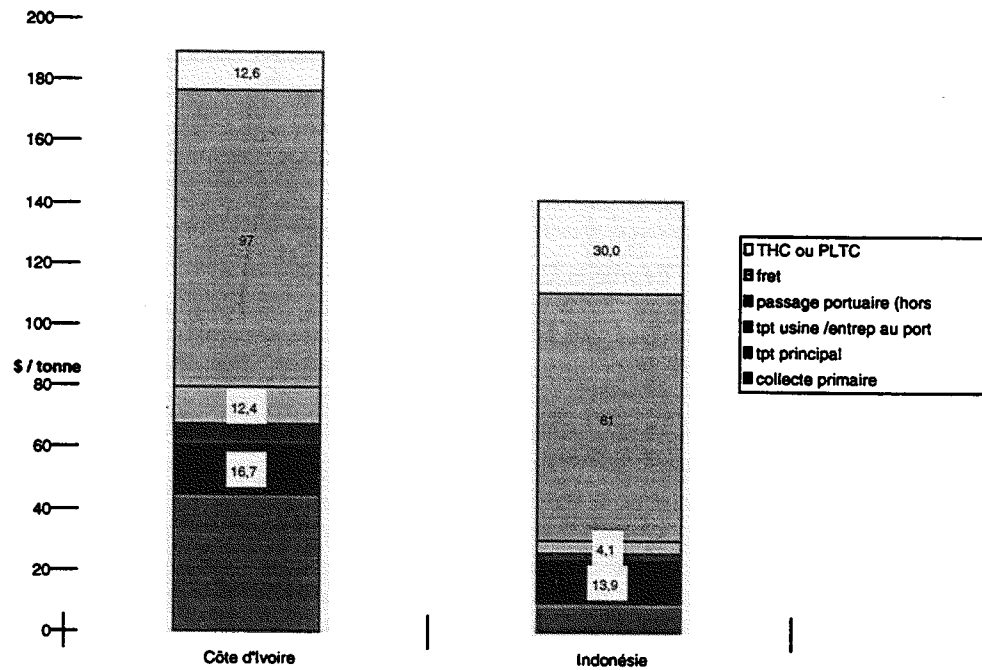
\$ / tonne	Côte d'Ivoire	Indonésie
collecte primaire	44,4	9,8
tpt principal	16,7	13,9
tpt usine /entrep au port	6,1	2,2
passage portuaire	12,3	4,1
fret	97,0	81,0
THC ou PLTC	12,6	30,0
	189	141

\$ = 500 CFA et \$ =2265 roupies

Si le fret maritime depuis la Côte d'Ivoire est un peu plus cher sur l'Europe que celui d'Indonésie, une partie du bénéfice obtenu par un fret en conventionnel (semi affrètement) est entamée par le prix du passage portuaire à l'arrivée. En effet, le passage en sacs nécessite une manutention manuelle plus coûteuse en Europe que le passage d'un conteneur. Même si le contrat est en *ship convenience* depuis l'Afrique, l'importateur négocie souvent une transformation en FCL qui lui permet de bénéficier de THC, plus avantageuses qu'un passage en conventionnel.

Le passage portuaire payé par la marchandise, pour lesquelles les différences les plus conséquentes entre les deux pays s'affichent, n'est pas le poste le plus important dans l'ensemble de la chaîne de transport, 6 % à Abidjan, et seulement 3,5 % en Indonésie. Il est probablement un de ceux qui pourrait être amélioré. Il prend d'autant plus d'importance que l'on comprend dans ce prix le préacheminement portuaire. Enfin on peut lui ajouter la manutention bord même si en Côte d'Ivoire, c'est un coût pour l'armateur, puisque c'est bien un élément à prendre en compte dans la compétitivité portuaire. Ce passage coûte ainsi de 7,2 \$ en Indonésie à 23 \$ en Côte d'Ivoire, soit 6,5 % en Indonésie, mais 13 % en Côte d'Ivoire.

¹¹ Pour le cacao indonésien, nous avons déjà le cas de figure sur l'Europe du Nord dans la mesure où il n'y a pas de variation de fret sur l'Europe selon les ports. Il n'y a pas généralement de taux différents sur l'Atlantique ou la mer du Nord.



Graphique 2 : Chaîne de transport du cacao (y compris passage portuaire européen)

Le fret vu son importance peut subir de grandes variations, eu égard au "mode" de transport utilisé. Le transport maritime du cacao est certainement, et de loin, le mode qui a connu les plus importants changements. Totalement contradictoires avec les idées reçues depuis longtemps, de nouvelles organisations de ce transport se mettent en place. C'est sûrement durant cette dernière campagne qu'ont eu lieu les plus grands bouleversements.

Le développement du trafic de vrac, que ce soit en conteneur ou en cales, a une incidence sur la compétitivité des passages portuaires. Tant au départ qu'à l'arrivée cette technique peut considérablement diminuer les frais de manutention, à condition qu'il y ait les équipements adéquats. Pour l'instant il y a peu d'équipements qui permettent de pratiquer l'emportage facilement et il existerait encore certaines contraintes au niveau du traitement phytosanitaire qui pour l'instant nécessiterait la mise préalable en sacs export. Des progrès à ce niveau sont encore à faire qui réduiront sensiblement le coût du passage portuaire à Abidjan.

L'évolution des frets du cacao en ligne régulière depuis la Côte d'Ivoire entre les campagnes 94-95 et 95-96 a baissé sur certaines destinations, finalement rares, qui sont l'Europe du Nord et les États-Unis.

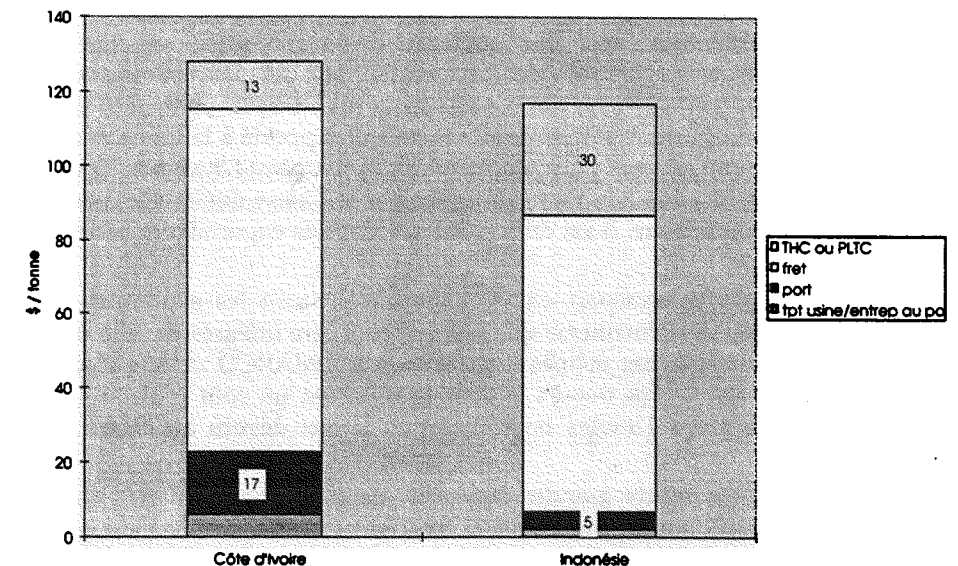
Tableau 7 : fret maritime du cacao depuis la Côte d'Ivoire

	94-95	95-96	baisse
EUR nord CFA	50 790	48 520	4,5
Europe Atlant Méditerranée	38 659	38 659	0,0
Roy Uni en £	49,5	49,5	0,0
Roy Uni en CFA	38 500	38 500	0,0
Etats-Unis en \$	180	136	24,4
Etats-Unis CFA	90 000	68 000	24,4
Extrême Orient en \$	123,15	123,15	0
Extrême Orient CFA	61 575	61 575	0

* le cours du dm utilisé pour la campagne 1994/95 était de 3,28 FF, celui de 1995/96 de 3,43

** le \$ =5 et £=7,78 FF

Ces frets comprennent des "harbour dues" de 1,8 DM ou 1£ ou 6FF (selon les monnaies dans lesquelles sont tarifés les frets), qui sont en fait une taxe de l'OIC. Un "zoom" sur la partie portuaire "élargie" et maritime permet de mieux repérer les influences de chacun des postes. Ce découpage donne plus de relief à ces maillons qu'une représentation de la totalité de la chaîne de transport.



Graphique 3 : Passage portuaire et fret maritime

Le passage portuaire à Ujung Pandang est très largement moins cher que celui d'Abidjan, alors qu'ils sont tous deux tarifés sur la base du conventionnel. Le passage

portuaire sans la manutention bord (en Côte d'Ivoire comprise dans le fret et payé par l'armateur, en Indonésie à la charge de l'exportateur⁽¹²⁾) est déjà plus de 3 fois plus cher. La décomposition par opération montre que la manutention terre est 2,7 fois plus cher. La manutention bord est celle qui pénalise le plus le cacao : plus de cinq fois plus chère, 0,85\$ et 4,5\$ en CI. Il est évident qu'on ne peut comparer stricto sensu les deux opérations puisque dans un cas ce sont des sacs et dans l'autre un conteneur.

Le prix de la main d'oeuvre est en partie responsable, le prix moyen du docker à l'heure est trois fois plus cher à Abidjan. En Côte d'Ivoire le prix du docker varie (selon le taux de change) de 1,22 \$ à 1,27 \$ à l'heure tandis qu'il n'est que de 0,39 à 0,41 en Indonésie.

Un des problèmes du passage portuaire à Abidjan, que nous avons pour l'instant laissé volontairement de côté, pour pouvoir comparer des choses comparables, est le problème de l'emportage et de la préparation des conteneurs au port. Nous allons l'aborder dans le cadre des différentes organisations logistiques, dans la mesure où l'impact de ces pratiques a une influence sur l'ensemble de la chaîne de transport.

Les organisations logistiques et leur impact maritime et portuaire.

Il est intéressant de comparer toutes les organisations logistiques possibles et leur prix, tout en essayant de voir la part qu'elles pourront représenter demain. Les organisations logistiques peuvent réagir assez vite à des changements de conditions de transport et modifier sensiblement le marché. Il y a aujourd'hui pour le cacao au moins trois chaînes logistiques différentes dans chacun des pays.

Pour la Côte d'Ivoire, si le *ship convenience* reste encore majoritaire, il y a le développement du conteneur vrac qui implique donc une prise en charge de l'emportage par l'exportateur et le vrac cale. Il est évident que ces organisations ont une première influence importante sur le fret. Le transport maritime en conteneur devrait bénéficier du même prix quelque soit son contenu, ce qui rapporté à la tonne avantage considérablement le cacao en vrac puisqu'on peut alors charger 14,5 tonnes. Toutefois la survivance d'une tarification à la tonne, imposée par la Caisse de Stabilisation rend la situation quelque peu opaque. Il est difficile de savoir si les exportateurs bénéficient de cet avantage.

En tout cas pour le transport en vrac en cale, ce sont les exportateurs qui affrètent directement ou des armements que l'on pourrait dire intégrés dans la mesure où ils ont été constitués par ces mêmes exportateurs (COMARCO cf. \$5). Ceux qui affrètent directement les navires depuis la libéralisation ont un coût (puisque'il s'agit quasiment de compte propre) moins important que le fret dévolu au cacao par la CSSPPA.

Mais il y a également de grandes disparités de conditions tarifaires dans les ports européens. La relation n'est pas simple et on observe l'influence bien sûr du type de manutention requise (crapaud, manutention en sacs ou passage en conteneurs), du port d'arrivée, de l'origine de l'expédition, mais également du pouvoir de négociation des chargeurs. Ainsi dans un même port on peut observer des fourchettes de prix assez

¹² puisque le contrat de transport est passé sur une base FIOST (arrimé bord du navire).

larges⁽¹³⁾. Ainsi ramené à la tonne, les frais forfaitaires THC depuis la Côte d'Ivoire peuvent varier de 10 à 17,80 \$ et de 11,80 à 16,20 depuis l'Indonésie. Concernant le conventionnel, depuis l'Indonésie, qui arrive à Hambourg ou Brême les PLTC peuvent varier de 27 à 34 \$ à la tonne.

Le tableau ci-dessous illustre les prix des différentes organisations compte tenu des conditions qui ont prévalu lors de la campagne 95-96, et aussi concernant le fret des prévisions, notamment pour le vrac de la campagne 96-97. Par contre les prix du passage portuaire africain pourront être sensiblement diminués quand l'investissement aura été fait dans des moyens de manutentions du vrac ou si les conditions du passage portuaires peuvent bénéficier d'un prix à la boîte. Si l'emportage est pris en charge par l'exportateur, un gain pourra probablement être obtenu sur le fret. L'emportage est en effet un poste de coût important pour les armateurs.

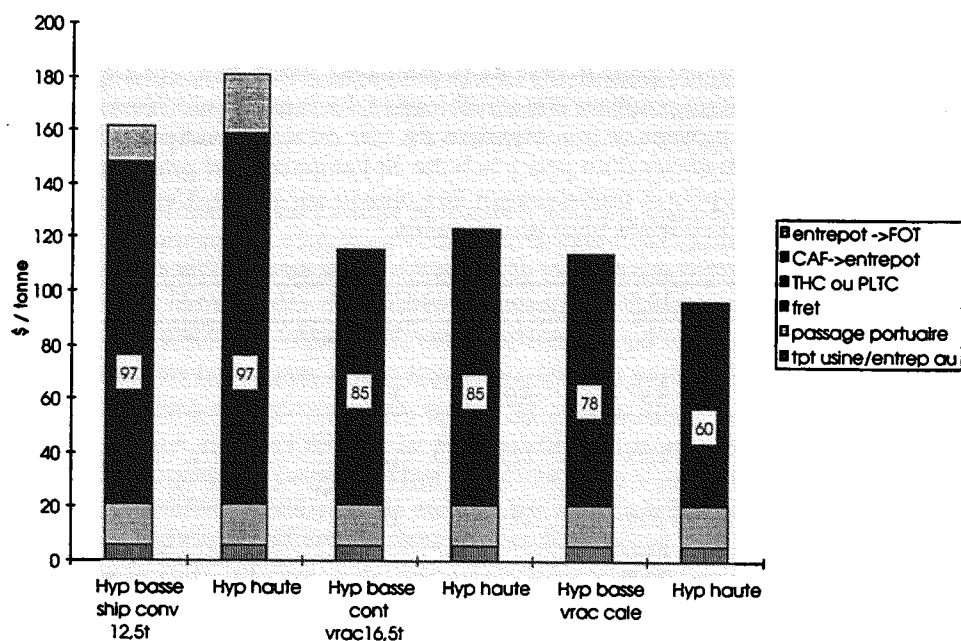
Tableau 9 : Prix de différentes organisations de transport maritime depuis la Côte d'Ivoire

en \$/ tonne	ship conv 12,5t		cont vrac 16,5t		vrac cale	
	Hyp basse	Hyp haute	Hyp basse	Hyp haute	Hyp basse	Hyp haute
tpt usine/entrep au port	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9
passage portuaire	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3	12,3
THC ou PLTC	10,0	17,8	10,0	17,8	16,2	16,2
CAF->entrepôt	21,4	24,6				
entrepôt ->FOT	13,4	22,8				
fret	97	97	85	85	60	78
total fret & port	160	180	113	121	94	112

\$=500 FCFA

On voit que même sans ces modifications à venir les différences de prix de la partie portuaire des chaînes de cacao peuvent varier de 94 \$ à 180 \$.

¹³ cf "Prix de passage portuaire en Europe. Bananes, café, cacao, caoutchouc, coton" Rapport final TER. INRETS oct 1996



Graphique 4 : Frets et frais de passage de différentes chaînes de cacao depuis la Côte d'Ivoire vers l'Europe

Pour l'Indonésie, si le transport conventionnel en sacs est le plus répandu, il existe des chaînes alternatives en conteneurs. Le fret varie alors de 1200 à 1400 \$ par boîte, ce qui se traduit à la tonne par un prix de 96 à 112 \$. Les manutentions requises au port ne sont pas les mêmes. La mise à disposition du conteneur auprès du chargeur qui empote chez lui et la manutention à terre du conteneur revient à 34 \$ par TEU, soit 2,75 \$ par tonne.

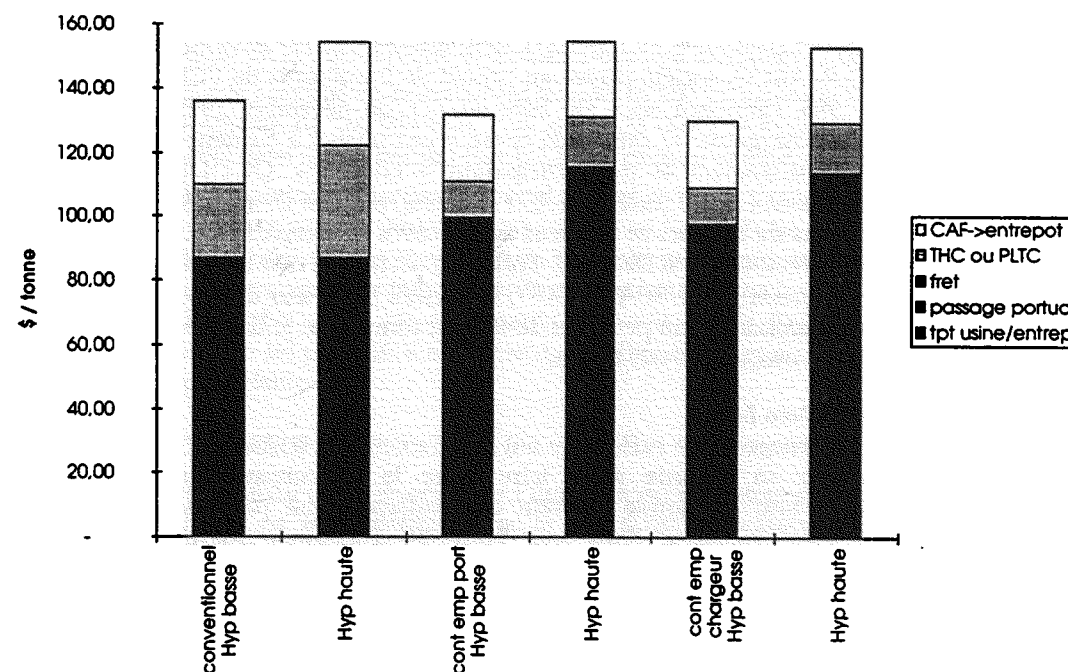
La manutention bord est de 14 \$ par conteneur 20', soit 1,13 \$ par tonne⁽¹⁴⁾. D'autre part il y a une différence selon que l'empotage est fait au port ou chez le chargeur. Pour le café à Panjang, qui est la référence étudié pour le passage en conteneur, la différence de prix selon que le conteneur est empoté au port ou chez l'exportateur varie de 5 \$ à 3 \$ par tonne. Ceci met en évidence l'économie réalisée grâce à un empotage chez le chargeur, y compris dans le cadre d'un port peu cher. Les opérations liées à l'empotage lui-même à Abidjan coûte 8 818 cfa / t, soit 17,6 \$/ tonne, l'empotage seul revient à 4 855 cfa / t soit 9,7 \$ la tonne ou 121 \$ le conteneur. La même opération au port de Panjang revient à 55 800 rp, soit 24 \$ le conteneur, cinq fois plus chère !!!

¹⁴ à rapprocher des 4,5\$ à Abidjan (cf. p14 en haut)

Tableau 10 : organisations et prix depuis l'Indonésie

	conventionnel		conteneur port		empoté cont chargeur		empoté chez	
en \$/ tonne	Hyp basse	Hyp haute	Hyp basse	Hyp haute	Hyp basse	Hyp haute	Hyp basse	Hyp haute
tpt usine/entrep au port	2,1	2,1	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4
passage portuaire	3,9	3,9	5	5	2,75	2,75	2,75	2,75
THC ou PLTC	23,7	36,5	11,8	16,2	11,8	16,2	11,8	16,2
CAF->entrepôt	27,0	33,8	21,4	24,6	21,4	24,6	21,4	24,6
entrepôt ->FOT								
fret	81	81	96	112	96	112	96	112
total fret & port	138	157	133	157	131	155	131	155

Frets et frais de passage portuaire du cacao de l'Indonésie vers l'Europe



Graphique 5 : Frets et frais de transport du cacao indonésien vers l'Europe

3. LES IMPLICATIONS DES NOUVELLES TENDANCES DU TRANSPORT DU CACAO SUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT EN AFRIQUE DE L'OUEST

3.1 Création de nouvelles compagnies

La disparition de Sitram en Côte d'Ivoire au printemps dernier (juin 1995) a ouvert un marché de 400 à 500 000 tonnes de cacao puisque SITRAM transportait 50 % des cargaisons. Un certain nombre de compagnies apparaissent, ayant pour caractéristique commune d'appuyer leur projet de développement sur un " fonds de commerce café cacao ".

COMARCO

Cela a coïncidé avec une nouvelle réflexion menée par les exportateurs (ou en fait par les négociants qui font de plus en plus pression pour que les exportations ivoiriennes se fassent FOB) à de nouvelles organisations logistiques pour les exportateurs qui n'étaient plus obligés de charger sur le pavillon national.

Une nouvelle compagnie ivoirienne a été créée selon l'exemple de SITROCAB⁽¹⁵⁾⁽¹⁶⁾, c'est à dire signifiant une nouvelle implication des chargeurs dans le maritime. Ce sont les exportateurs qui tentent l'expérience de mener à bien leur propre transport maritime avec une participation de l'État de seulement 15%, mais sous l'impulsion de l'État qui ne veut pas laisser vide la place de la SITRAM et garder une certaine maîtrise ivoirienne du transport international de leurs produits stratégiques..

La COMARCO, société privée au capital de 2 milliards de FCFA, a été créée en novembre 1995, l'annonce en a été faite au J.O. de décembre 1995. Hormis l'État, quelques gros chargeurs de café et de cacao y ont investi à hauteur de 40% (dont le Groupe d'Investissement et de Participation⁽¹⁷⁾ GIP 15%, OCTIDE Finance 15% (holding au-dessus de JAG (café-cacao), et société d'hévéa et DAFICI 10%), et l'ensemble des exportateurs de bananes et d'ananas également à 40% répartis équitablement entre la Compagnie Fruitière et SITROCAB. Enfin une société de manutention Manivoire (ex société de manutention de SIVOMAR⁽¹⁸⁾) intervient à hauteur de 5%. La COMARCO, de part ses actionnaires a un potentiel de 400 000 tonnes. En juillet 1996, Comarco avait déjà traité 5 navires, soit 50 000 tonnes

NAVICOM et Deco Line

D'autres gros chargeurs de café cacao ont fait d'autres choix, comme SIFCA qui disait préférer garder sa latitude pour faire jouer la concurrence entre armements. Apparemment tout le monde au sein de l'entreprise ne partageait pas cet avis puisqu'elle aussi se lance dans une nouvelle compagnie maritime NAVICOM

¹⁵ SITROCAB, société maritime émanation de l'OCAB (Organisation de Commercialisation de l'Ananas et de la Banane) a été créée pour répondre au vide juridique de la COFA, cellule de l'OCAB, sans statut de société, qui affrétait des bateaux pour le compte des planteurs et pour faire face à la liquidation de SITRAM. Cette société a été créée en juillet-août 95 au prorata des tonnages de chacun. En effet depuis le départ de Delmas en 1993 de la ligne réfrigérée, l'OCAB assurait elle-même la réalisation de son transport maritime sur l'Atlantique, tandis que la SITRAM continuait à assurer la desserte méditerranéenne.

¹⁶ Cette société est la compagnie maritime des planteurs bananes, ananas, réunis au sein de l'OCAB,

¹⁷ Holding au-dessus de SICC (3ème exportateur café-cacao de Côte d'Ivoire).

¹⁸ armement privé ivoirien, qui dans le cadre du Code de Conduite s'était vu attribuer le trafic Méditerranée, l'Atlantique étant réservé à SITRAM).

(Nationale de Navigation de Cabotage et d'Opérations Maritimes, qui a l'ambition d'assurer un service régulier avec départ d'Anvers, avec escale. Cette compagnie a également un fond de commerce café cacao de 90 000 t/an.

3.2 Bouversements des flux des lignes régulières et risque d'augmentation des frets nord sud

Les trafics de cacao et de café représentent une part très importante des exportations du Port Autonome d'Abidjan, respectivement 593 490 tonnes et 122 837 tonnes. C'est à dire que ces deux produits représentent 30 % des flux maritimes de marchandises générales (2 355 967 tonnes en 1995).

Le café quant à lui est transporté en 1995 pour sa quasi totalité (90 %) en conteneurs répartis de la façon suivante : 72 % en *lolo*, 18 % en *roro* et seulement 9 % en sacs. Le cacao en pleine évolution en ce qui concerne son transport comme nous l'avons vu, était encore en 1995 transporté pour moitié en conventionnel (sacs de 65 kg), 35% en conteneurs *lolo* et 7 % en *roro*, enfin 8% en *bolsters*.

Les quantités de cacao traitées en vrac depuis la Côte d'Ivoire et le Cameroun évoluent assez vite, puisqu'il y a deux ans (en 94) 30 à 50 000 tonnes étaient transportées en conteneurs vrac, durant la campagne 95-96 ce sont 85 000 t en conteneur vrac et 15 000 en vrac en cale, mais surtout 100 000 tonnes pour chacun de ces conditionnements sont attendus pour la prochaine campagne. C'est donc près de 20% des exportations de la Côte d'Ivoire et du Cameroun qui devraient se faire en vrac.

Chargé en *ship convenience* ce cacao représente 16 000 conteneurs. Rapporté au trafic du port d'Abidjan de 260 000 teus / an dont 128 000 à la remontée, cette part n'est pas négligeable dans l'équilibre des flux (12,5 %), plus qu'une dévaluation.

Cette tendance à revenir au conventionnel en sacs, avec l'apparition de nouvelles compagnies, ou à passer aux conteneur vrac ou même au vrac en cale risque de priver les lignes régulières d'un trafic de remontée pour repositionner leurs conteneurs vides. Au moment où la concurrence se fait plus vive et où effectivement les frets ont chuté, ceci risque d'alourdir les coûts des armements qui vont devoir trancher entre une remontée des frets, sur les produits à la descente, la faillite ou le retrait de certains si ce trafic ne s'avère plus viable.

POUR CONCLURE

La compétitivité du cacao ivoirien sur l'Europe n'est pas pénalisée par sa chaîne de transport. La part de son transport dans le prix CAF est le même que celle de l'Indonésie. Si le transport est un peu plus cher globalement - et ce à cause de la collecte primaire - le produit est mieux coté sur le marché européen, étant de meilleure qualité. Le problème de la collecte tient plus à la localisation des zones de production, plus enclavées que celles qui produisent le plus aujourd'hui au Sulawesi. Pourtant l'avenir pourrait rétablir cet équilibre, en faveur de la Côte d'Ivoire, dans la mesure où les zones de développement prévues du cacao indonésien, sont situées dans l'est du Sulawesi (d'un accès difficile).

Pourtant quelques maillons peuvent être améliorés.

Le portuaire mérite une analyse plus poussée, réflexion que l'INRETS est entrain de conduire, pour comprendre ces différences de 1 à plus de 3 entre les prix du passage portuaire dans ces deux pays.

Il faut toutefois relativiser ce maillon qui représente de 3,5 à 6 % de la structure des coûts de la chaîne de transport, c'est à dire au plus 0,6 % du prix CAF.

Le transport maritime, gagnerait beaucoup par la suppression de la pratique onéreuse du " *ship convenience* ". Si le choix logistique peut rester pour une partie du trafic un transport en conteneur, une économie devrait pouvoir être réalisée par la prise en charge de l'emportage par les exportateurs⁽¹⁹⁾.

Si la filière décide pour une autre partie de recourir à d'autres organisations logistiques, comme l'affrètement de navires entiers que ce soit pour le conventionnel ou pour le vrac en ce moment, l'économie sur ce maillon est conséquente : 60 \$ la tonne prévu pour le fret du vrac cale pour cette campagne (96-97) au lieu de 97\$ en *ship convenience*. C'est d'ailleurs la solution retenue par l'Indonésie. Mais il faut savoir que l'affrètement est soumis à des lois de marchés avec de fortes amplitudes de prix ayant des effets directs sur les frets. Si la demande sur le marché de l'affrètement de ce type de navire se fait très pressante, les prix peuvent remonter de manière importante. Les producteurs de bananes ananas ivoiriens se trouvent d'ailleurs aujourd'hui confrontés à ce problème sur le marché du navire réfrigéré, où la demande s'est largement développée, après avoir bénéficié de périodes plus fastes..

Enfin il y a un gain essentiel pour la filière au niveau du temps d'acheminement qui donne un avantage comparatif important à la Côte d'Ivoire en réduisant les temps de financement nécessaires⁽²⁰⁾.

Plutôt optimiste cette analyse de chaîne de transport, en tout cas loin d'être alarmiste se doit d'être tempérée du risque engendré au niveau global de la desserte de ligne régulière par le départ du trafic de cacao vers d'autres solutions que la ligne régulière. La baisse de fret de retour renchérit les coûts de la ligne et risque de se traduire par une remontée des taux de fret à la descente, qui pourrait pénaliser d'autres produits. C'est le coût de certains *inputs* qui pourrait être en jeu.

BIBLIOGRAPHIE

Ce travail fait partie d'une recherche importante engagée dans le cadre du SSATP *Trade and Transport* et pour lequel le Ministère de la Coopération nous a passé commande. Dans ce cadre nous avons travaillé en collaboration avec d'autres équipes, notamment dans les pays concernés. Des analyses plus transversales ont été également conduites en France.

Ce travail est donc le résultat de la mise en oeuvre de collaborations nombreuses et nous tenons à remercier ici tous ceux qui y ont participé.

"Coffee and cocoa marketing in Indonesia" Ellen Hank Freud CIRAD. Inrets, February 1996.

"Analysis of Ujung Pandang & Panjang Port Legal, Physical and Economics Framework of Port Activity Lfinal Report BCEOM INRETS august 1996

" Study of road haulage in South Sulawesi "

" Study of road haulage in Lampung "

Institute for Economic and Social Research Faculty of Economics University of Indonesia Road haulage costs Inrets.

"La filière d'exportation du café au Costa Rica" Paul SFEZ, Inrets Février 1996

" Estudio de costos del transporte terrestre en Costa Rica "

CACITRAN S.A. Costa Rica, Inrets Août 96

" Encuesta sobre precios del transporte. Resultados del procesamiento "

Margarita Rojas Ch Costa Rica, Inrets Juillet 96

" Estudio de precios y costos de la operacion portuaria en Costa Rica. Caso Limon-Moin "

Eduardo Gonzales Varela, Enrique Meza Sandi. CACITRAN S.A., Inrets Mars, 96

" Chaînes de transport en Côte d'Ivoire. Analyse de la filière café "

ZORO Bi Nagone, LIA Biagoné Grégoire, KOUAKOU Kouakou Romain.

AIDET, Scaure Juin 96

" Prix et Coûts du passage portuaire à Abidjan "

Harry Lugros Consultant, Inrets Avril 1996

"Prix de passage portuaire en Europe. Banane, Cacao, café, caoutchouc, Coton "

Rapport final TER, Inrets octobre 1996

"Comparatif des coûts du transport maritime. Zones de référence Afrique de l'Ouest/Europe, Amérique Centrale/Europe, Asie/Europe"

COPETRANS, Inrets Octobre 1996. " Suivi de la campagne café et cacao 1995/96 en Côte d'Ivoire " CIRAD Ministère de la Coopération française . mai 1996

" Suivi de la campagne café et cacao 1995/96 en Côte d'Ivoire " CIRAD Ministère de la Coopération française. mai 1996

¹⁹ cf. " compétitivité du transport maritime : Europe, Afrique, Asie " E. Gouernal SITRASS 4

²⁰ Voir sur ce point les travaux d'Ellen Hanak Freud CIRAD

MISE EN MARCHÉ NON PERFORMANTE DES PRODUITS CONGOLAIS A L'EXPORTATION : L'EXEMPLE DE LA FILIÈRE BOIS

*Dieudonné MBOUKOU-MBOUNGOU
ACRETAT
Brazzaville - Congo*

INTRODUCTION

Le transport de nombreux produits africains, de leurs lieux de production vers les marchés occidentaux, constitue une phase déterminante pour la compétitivité des dits produits au triple plan de la quantité, de la qualité à l'arrivée et de leur prix. En effet, un produit est compétitif, lorsqu'il peut être vendu en quantité voulue sur un marché, par ce que les acheteurs considèrent que son prix et sa qualité sont satisfaisants comparativement à d'autres produits disponibles.

Or certaines études tendent à montrer que les produits africains supportent des conditions et / ou des prix de transport qui détériorent leurs qualités ou renchérissent leurs prix comparativement aux produits sud-est asiatiques ou latino-américains par exemple.

Ces éléments sont très perceptibles au Congo, pays où des nombreux produits d'exportation ne le sont presque plus. Jusque dans les années 70 par exemple, l'exploitation et l'exportation du bois ont joué un rôle considérable dans l'économie congolaise en constituant la principale source budgétaire ⁽¹⁾ (1). Malheureusement ces activités se trouvent aujourd'hui pratiquement délaissées suite aux difficultés rencontrées dans l'évacuation du bois à travers la chaîne congolaise de transport. Ces difficultés renchérissent parfois les coûts à l'exportation et limentent les marges bénéficiaires des exploitants. En outre, la lenteur et la lourdeur qui caractérisent cette évacuation rendent aléatoire, voire impossible toute programmation entre abattage, mise à FOB et usinage du bois chez le client dans les délais d'exercice du métabolisme du bois.

La présente communication tente donc de saisir l'incidence de ces difficultés d'acheminement physique et administrative à travers la chaîne congolaise de transport. Pour ce faire, nous partirons d'une présentation générale des différentes opérations liées à l'évacuation du bois congolais. Cette présentation sera par la suite illustrée par l'exemple d'une cargaison de bois expédiée depuis un chantier forestier du Nord-Congo. L'intérêt d'un tel exemple est qu'il fait ressortir toute la complexité de l'acheminement avec l'utilisation des différents maillons de la chaîne congolaise de transport.

1. L'EVACUATION DU BOIS A L'EXPORT

Pour son acheminement des lieux d'abattage au port d'embarquement maritime, le bois congolais occasionne un certain nombre d'opérations et utilise une certaine

⁽¹⁾ 80% au moins des exportations congolaises ont longtemps été constituées des produits forestiers alimentant ainsi le pays en devises.

organisation. La maîtrise de cette organisation est partagée entre exploitants forestiers, auxiliaires de transports et transporteurs.

En réalité cette chaîne d'intervenants, qui se structure autour des transports, à du mal à se mouvoir en parfaite coordination. Ce qui influe sur la fluidité et la rapidité du trafic du bois et occasionne parfois des coûts que seules quelques essences nobles arrivent encore à supporter.

1.1 Les différentes opérations

1.1.1 Le stockage (parc chantier, parc fluvial et/ou ferroviaire)

Le bois coupé dans les forêts congolaises est dans un premier temps stocké sur place dans les chantiers. Il subit un certain nombre d'opérations sur un premier parc intermédiaire distant de 200 à 500 mètres des lieux d'abattage. Le bois est ensuite acheminé vers un premier point de rupture de charge appelé parc à grumes. Cette acheminement est réalisé sur un rayon de 1000 à 2000 mètres à l'aide d'un tracteur à pneu.

Au niveau de ce parc, les grumes sont chargées sur des camions grumiers et préacheminées vers un parc fluvial ou ferroviaire le plus proche en vue de leur transport vers le port maritime de Pointe-Noire.

A l'occasion de ces premières opérations de stockage, aucun classement n'est effectué. Ce classement (par nature ou par volume) n'intervient qu'à l'occasion du chargement sur les wagons. Il en résulte une manipulation supplémentaire qui rallonge le temps de chargement. Ceci est particulièrement vrai pour le bois du Nord pour lequel le premier transport (fluvial) implique un groupage pour la constitution des radeaux alors que le chargement sur wagons, pour le second transport, suscite un dégroupage dans l'eau, un tri puis un groupage au sol. La superposition de ces différentes opérations augmente à coup sûr le temps d'acheminement et occasionne des coûts supplémentaires.

1.1.2 Les opérations physiques d'acheminement

Les éléments fondamentaux de ces opérations sont la nature et la longueur de l'itinéraire, la nature des infrastructures, le mode de transport et le matériel utilisés.

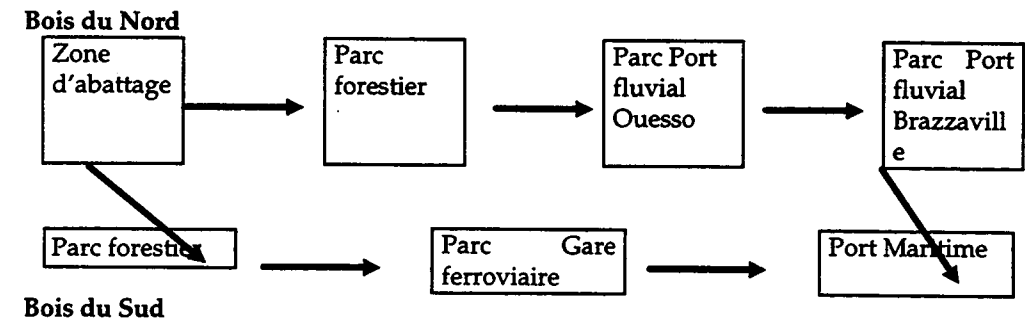
L'itinéraire est différent dans sa nature et sa longueur selon qu'il s'agit du bois exploité dans le nord ou le sud du pays. Cet itinéraire est plus complexe quand il s'agit du bois du nord sur lequel nous nous appuyons plus loin.

De façon générale, un préacheminement routier est réalisé sur 60 à 200 kilomètres par l'exploitant avec ses moyens propres. Ce préacheminement est d'abord à évaluer en termes de temps car en pleine forêt, sur des pistes ouvertes par l'exploitant, 80 kilomètres de pistes par exemple ne peuvent être parcourus en moins de 2 heures pendant la saison pluvieuse. Ce qui occasionne un coût (surconsommation de carburant par exemple) estimé entre 5 et 10 % du prix rendu plage ou 10 à 20 % de la valeur chantier du bois.

Une rupture de charge intervient après ce préacheminement routier pour changer de mode de transport (ferroviaire pour le bois du sud, fluvial, puis ferroviaire pour le bois du nord). Cette rupture de charge représente entre 7 à 15 % de la valeur rendu plage ou 35 à 40 % de la valeur chantier. Le poids de cette rupture de charge résulte de

la nature, de la qualité de l'infrastructure et du matériel souvent inappropriés pour les opérations de manutention.

Schématiquement le cheminement peut être résumé de la façon suivante :



A ces premières opérations d'acheminement physique s'ajoutent certaines procédures administratives relatives au transport et à l'exportation du bois.

1.1.3 Les procédures administratives

Ces procédures portent essentiellement sur l'établissement de la pièce d'identité du bois exporté. Théoriquement elles devraient être liées aux opérations physiques et devraient par conséquent se réaliser simultanément. Malheureusement ces procédures administratives accusent souvent un retard car la production des documents n'est pas souvent chose facile.

Récépissés, Factures, Feuilles de Route, Certificat Douanier, Certificat Phytosanitaire, Certificat de la Société Générale de Surveillance, Spécification des Eaux et Forêts sont autant des documents qui accompagnent le bois à l'export.

L'obtention de ces documents est parfois soumise à l'humeur de l'agent ou du service concerné. Nombreux sont les services (Douane par exemple) qui multiplient ou retardent les vacations où les visites sur le bois pour obtenir soit un pourboire ou pour établir une facturation en Travail Extra-Légal.

Le retard ainsi observé dans l'obtention des différents documents rallonge souvent les opérations physiques qui accusent déjà une certaine lenteur.

Ces opérations administratives interviennent en terme de coût directs pour un pourcentage variant selon l'espèce entre 30 et 85%. Ce coût est surtout dominé par des taxes diverses. A titre d'exemple, le certificat de la Société Générale de Surveillance institué depuis 1994 constitue un document déterminant pour l'embarquement du bois. Ce document est facturé entre 2 et 7% de la valeur du bois. De l'avis de nombreux exploitants forestiers ou transitaires, cette inspection, ce dernier contrôle avant embarquement maritime alourdit considérablement les procédures et influe sur la programmation abattage - expédition et livraison client.

Pour illustrer nos propos et surtout pour chiffrer les différents coûts occasionnés, nous utilisons l'exemple d'une expédition de bois réalisée depuis une zone d'exploitation du Nord-Congo.

2. L'EXEMPLE D'UNE EXPÉDITION DEPUIS UN CHANTIER FORESTIER DE LA ZONE DE OUESSO

Pour le compte d'un client Français, une Société d'exploitation forestière (F.N.C.), implantée à Ouesso, a remis, le 15 juin 1996, à l'Agence Transcongolaise de Communication (A.T.C.), Section Transport Fluviaux, 164 rondins de bois (Sapelli) cubant 859,462 m³ et pesant 773,52 tonnes. L'opération a consisté à acheminer ce bois du port fluvial de Ouesso au port maritime de Pointe-Noire, via le port fluvial de Brazzaville.

2.1 L'acheminement

Avant la remise auprès de l'A.T.C., la Société Forestière a réalisé un préacheminement routier du bois jusqu'au port fluvial de Ouesso où s'effectue la mise à l'eau. Ce préacheminement s'est fait sur 80 km environ à l'aide de camions-grumiers propres à l'exploitant.

Pour la mise à l'eau, les grumes ont été regroupées en radeaux de 7 lits⁽²⁾ à l'aide de câbles.

Cette opération, qui facilite le transport du bois sur l'eau, à durée 5 jours. A l'issue de cette opération, une Feuille de route et un Récépissé sont établis. Le Récépissé transcrit la preuve du contrat entre l'exploitant forestier (expéditeur) et l'A.T.C. (transporteur). Ce Récépissé précise les conditions de transport : mode de transport (par radeaux ou par barge), quantité, destinataire au port maritime.

Il sied de signaler que les délais d'acheminement ne sont jamais mentionnés.

Parti de Ouesso le 22 Juin, le bois est arrivé à Brazzaville le 08 Juillet 1996, soit un peu plus de deux semaines de flottage sur les fleuves Oubangui et Congo.

A Brazzaville, le bois est réceptionné par un transitaire de la place⁽³⁾ qui établit une autre feuille de route en vue de la poursuite de l'acheminement. A cette interface, le transitaire exécute un certain nombre d'opérations, principalement la sortie eau par grue électrique, la mise sur terre plein, le chargement sur wagon C.F.C.O.

Pour notre expédition, le chargement sur wagon a commencé le 18 Juillet 1996, soit 10 jours après l'arrivée du bois au port fluvial. A raison de 13 à 15 billes par wagon, notre expédition a nécessité une dizaine de wagons fournis par le Chemin de Fer Congo-Océan (C.F.C.O.).

En date du 31 Juillet, 447,924 m³ de grumes ont pu être chargés, soit 7 wagons d'un tonnage variant entre 47 et 66 tonnes. La fin du chargement sur wagon du reste des grumes est intervenue le 29 Août 1996 et toute l'opération de chargement aura ainsi durée 42 jours (35 jours si l'on soustrait les jours non ouvrables).

Cette durée s'explique par la vétusté du matériel qui travaille à des rythmes lents. Pendant le chargement de l'expédition observée, l'engin de levage est par exemple tombé en panne et est resté immobilisé deux semaines durant.

(2) Un lit est un assemblage de 18 à 30 grumes selon leurs volumes

(3) Deux transitaires étrangers s'occupent des différentes opérations liées au réacheminement du bois jusqu'au port maritime de Pointe-Noire

Mais cette durée tient beaucoup plus de l'indisponibilité des wagons fournis par le transporteur ferroviaire. En effet, selon les transitaires de la place, les besoins journaliers en wagons-grumiers sont de l'ordre de 30 à 40 ; or courant Juillet 1996, le C.F.C.O. ne leur aura fourni de façon conséquente que deux fois : une fois 21 wagons et une autre fois 27 wagons.

Le reste du mois la fourniture a été épisodique : 2 à 5 wagons à la fois.

Ce rationnement dans l'octroi des wagons s'explique par les difficultés matérielles mais aussi d'organisation et de gestion que vit le C.F.C.O. Au 1^{er} Janvier 1996 par exemple, le C.F.C.O. ne disposait que 458 wagons-grumiers dont 199 de 21 mètres et 259 de 10 à 14 mètres. Vu les problèmes de locomotives de tractions (60 unités de traction dont 36,6% sont disponibles) et l'état de l'infrastructure de circulation, la durée de rotation d'un wagon est ainsi de l'ordre de 16 à 23 jours.

Insuffisance de wagons et lenteur dans leurs rotations expliquent alors leur disponibilité chronique pour le transport de grumes. Ce qui a pour conséquence de faire séjourner longtemps les grumes dans l'eau ou sur terre plein au port fluvial de Brazzaville.

Dans l'eau, le bois engorge une quantité supplémentaire d'eau à celle absorbée lors du flottage et sur terre plein le bois est parfois piqué par certains insectes. Ce qui, à coup sûr, fait perdre aux grumes rendues plage une bonne partie de leur qualité ou suscite des coûts supplémentaires (traitement au cryptogyl, renforcement du marquage effacé,...).

Après chargement sur wagons, nos grumes ont été au fur et à mesure acheminées au poste de pesage, puis de triage pour la constitution de rames. L'opération de pesage est souvent lente vu l'état de vétusté de la bascule mécanique du C.F.C.O.

En effet cette bascule ne peut peser le wagon sur toute sa longueur. Le wagon est plutôt pesé extrémité par extrémité (essieu par essieu) et une moyenne est alors établie pour estimer le poids total. Une telle procédure est non seulement lente (en moyenne 5 wagon par jours), mais aussi et surtout elle est source de surpoids. En effet un écart est toujours relevé entre le poids déclaré par l'expéditeur et celui obtenu par le transporteur. A titre d'exemple, pour 14 billes chargées sur un wagon, l'expéditeur a déclaré 42 T 937 ; après pesage, le C.F.C.O. a obtenu un poids « réel » de 67 T 800, soit un écart considérable de 24 T 863.

A l'issue de ces opérations de pesage, un récépissé est délivré par le C.F.C.O. et les wagons sont incorporés sur une rame à destination de Pointe-Noire. Les premiers wagons de notre expédition ont été tractés le 25 Juillet 1996 et sont arrivés à Pointe-Noire le 28.

Pour la totalité de notre expédition, le dernier transport par voie ferrée a eu lieu le 30 Août 1996. De départ chantier a rendu plage, notre cargaison de bois aura ainsi totalisé deux mois et demi.

Pour la mise à FOB, différentes opérations sont réalisées au port maritime de Pointe-Noire. Il s'agit, entre autre, du déchargement des wagons, du transport sur terre plein, du transit, de l'approche bord navire, du chargement et de l'arrimage en cale. Ces opérations sont réalisées par différents prestataires de services implantés dans

l'enceinte du port ou à l'entrée de celui-ci. Il sied de noter que la lenteur est caractéristique d'un certain nombre d'opérations telle la manutention monopolisée par une société d'Etat.

De départ chantier a rendu FOB, différentes opérations réalisées entraînent un coût que nous tentons de chiffrer à présent.

2.2 Les coûts supportés

Les différentes opérations liées à l'acheminement du bois font l'objet d'une tarification diverse. Certains prestataires prennent comme unité le m³, d'autres la tonne, d'autres encore l'heure de manipulation, le nombre de dossiers ou la catégorie de l'essence. La manutention par exemple est réalisée à Brazzaville par des transitaires qui facturent au mètre cube alors qu'à

Pointe-Noire elle est le monopole d'une société d'Etat qui facture à la tonne.

Pour notre expédition, nous avons rapporté différents éléments au mètre cube selon l'équivalence qui nous a été fournie : 1 m³ de Sapelli équivaut sensiblement à 0,9 T.

Ce qui nous a donné différents coûts résumés dans le tableau ci-après :

RUBRIQUE	COÛT(F.CFA/m ³)
1. Exploitation dont :	45.000
■ Prospection, abattage, tronçonnage, débardage, opérations sur parc	32.627 (prix chantier)
■ Préacheminement	6.315
■ Mise à l'eau	6.058
2. Transport fluvial (Ouessou -Brazzaville : 1200 Km) dont :	14.785
■ Transport proprement dit	8.285
■ T.C.A.	1.480
■ Taxe fluviale	2.850
■ Taxe de port	775
■ Autres redevances portuaires	1.395
3. Passage portuaire/Brazzaville dont :	6.360
■ Location grue, stockage terre plein, chargement et calage wagon	3.960
■ T.C.A.	710
■ Cryptogilage, marquage	1.690
4. Transport ferroviaire (Brazzaville - Pointe-Noire 512 Km) dont :	15.930
■ Transport proprement dit	13.195 ou 11.875/T
■ T.C.A.	2.355
■ Voie de port	280
■ Taxe de sécurité	100
Prix rendu plage (1+2+3+4)	82.075
5. Passage portuaire Pointe-Noire	67.925
Prix FOB (1+2+3+4+5)	150.000 (4,6 fois le prix départ chantier)

SOURCE : Rapprochement documents F.N.C, A.T.C., SAGA, S.D.V., S.C.B.O., C.F.C.O.

3. ENSEIGNEMENTS ET PROPOSITIONS

La lecture de différents éléments développés ci-dessus fait apparaître que le bois congolais à l'export présente un prix FOB égal à 4 ou 6 fois le prix chantier. Un tel rapport met en évidence l'incidence des transports à travers la chaîne congolaise. Mais comparativement au bois Camerounais ou Ivoirien par exemple, ce prix FOB est relativement bas. Ce qui nous fait dire que la valeur ajoutée au bois congolais du fait des transports paraît raisonnable ; autrement dit les prix d'acheminement paraissent

raisonnables comparativement à ceux pratiqués dans certains pays voisins ou du continent.

Cet avantage est cependant vite relativisé, mieux effacé par la durée du transport du point d'expédition au port d'embarquement maritime. En effet l'incidence des transports devient considérable lorsqu'on raisonne en terme de condition et de durée d'acheminement. La lenteur observée sur la chaîne congolaise et les conditions de transport influent considérablement sur l'un des éléments de la compétitivité du bois, à savoir la qualité à l'arrivée.

Sur le Chemin de Fer Congo Océan, le bois met 2 à 4 jours entre Brazzaville et Pointe-Noire (512 km). Cette durée est parfois plus longue lorsque, à la suite d'une défaillance de la locomotive de traction, les wagons sont différés dans une gare intermédiaire. Le bois à l'arrivée est alors souvent piqué et dévalué pour deux tiers au moins de sa valeur normale.

Pour notre bois du Nord, parti en excellente qualité (L.M : Loyal et Marchand), il est souvent réceptionné à Pointe-Noire, après plus d'un mois, en déclassé, voire en rebut c'est-à-dire impropre à l'exportation. Les parcs à grumes aux points de ruptures de charge, loin d'être des simples points de transit deviennent ainsi des points de commercialisation du bois qui ne peut poursuivre son acheminement jusqu'à destination finale.

En outre, le fractionnement des envois imposé par le manque de wagons grumiers occasionne des retards dans la programmation de l'embarquement sur les navires qui sont ainsi contraints de prolonger leur séjour dans le port.

La chaîne congolaise se caractérise également par un manque de coordination, une défaillance ou une absence de communication entre différents maillons. Il est ainsi très difficile de suivre en temps réel une expédition.

En somme, la chaîne congolaise dans sa globalité est aujourd'hui gênée par une infrastructure et un outil de gestion trop rudimentaires ou de faible importance qui ne peuvent répondre à des exigences de célérité et d'efficacité.

La conséquence est que le bois du Nord Congo emprunte aujourd'hui, à plus de 80 %, la voie Camerounaise ou Zaïroise relativement plus rapide mais très onéreuse à cause d'une tarification plus élevée et surtout à cause de multiples rackets pratiqués à vaste échelle sur les camionneurs.

De ces faiblesses ou insuffisances relevées sur la chaîne congolaise de transport, résultent quelques actions triviales à mener sur l'infrastructure, le matériel et l'équipement par exemple.

La réalisation d'une grande route à circulation permanente entre l'extrême Nord du Pays et Brazzaville permettrait d'atténuer ou de soulager les contraintes et les conditions de transports par voie fluviale.

A défaut d'une telle réalisation, des améliorations sur les conditions de navigabilité (dragage permanent du fleuve) et sur les unités de traction doivent être entreprises pour que ce mode de transport très économique atténue la lenteur qui la caractérise. Dans le même ordre d'idées, le Chemin de Fer doit offrir plus de facilités de transport à travers une meilleure rotation des wagons par exemple.

En outre, l'efficacité actuelle de la chaîne congolaise ne pourra s'améliorer que par l'adoption d'une gestion et d'une exploitation informatisée. Ainsi, le cloisonnement des différents maillons, leur manque de communication doit conduire à une informatisation des différentes structures et une connexion des réseaux (à l'exemple des Douanes et des Transitaires). Ce qui permettrait un meilleur suivi et une célérité des opérations.

Cependant les structures ne valent que par les Hommes qui les animent. Une bonne administration serait donc une solution à un grand nombre de problèmes, particulièrement ceux d'organisation et de gestion des différents maillons. Même si l'administration nécessite le concours de moyens matériels pour mieux répondre à ses missions, il reste que sans elle, ces moyens ne mèneraient à rien. Les structures et auxiliaires de transport au Congo n'étant que peu favorables à l'utilisation des diplômés experts en études et en gestion, des changements d'attitudes et des moyens de formation sont nécessaires pour faire face à un personnel aujourd'hui non compétent, peu motivé et à faible rendement.

Ces quelques actions, loin d'être exhaustives, permettraient à la chaîne congolaise d'offrir des meilleures conditions de transport à des coûts plus économiques. Le bois Camerounais, Centrafricain et celui du Nord Congo emprunterait alors de nouveau la voie congolaise.

THEME 3

**LA QUESTION PORTUAIRE ET
LE TRANSPORT MARITIME**

OPTIONS DE GESTION DES PORTS MARITIMES : CAS DES PORTS AFRICAINS

Olivier RATHEAUX¹
Caisse Française de Développement
Paris - France

1. OBJET DE LA COMMUNICATION

Cette communication, après avoir rappelé les fonctions d'un port maritime et les services à rendre dans le port, présente les rapports du gestionnaire portuaire avec ses partenaires, ses missions et structures classiques, et les modalités de financement de l'exploitation et des investissements. A la lumière des particularités des ports africains, elle fait des recommandations sur les attributions souhaitables des entreprises portuaires africaines et sur leur structure.

2. LES FONCTIONS D'UN PORT

La fonction première d'un port est d'offrir un plan d'eau calme et de profondeur suffisante, ainsi que des infrastructures et équipements, pour l'embarquement et le débarquement de marchandises et de passagers. Cette fonction est en jeu tant pour les ports de commerce et de pêche, sur lesquels seuls porte cette communication, que pour les bases navales.

Les fonctions dérivées sont d'apporter divers services aux navires, d'organiser la rupture de charge entre transports maritime et terrestre, et de mettre à disposition des terrains viabilisés pour des commerces et industries ayant besoin du transport maritime pour leurs approvisionnements ou l'exportation.

On peut ainsi regrouper les fonctions portuaires en trois catégories :

- abri ;*
- transfert et stockage de charges ;*
- services divers.*

3. LES SERVICES À RENDRE DANS UN PORT

En développant les fonctions précitées, ce chapitre énumère les services qui peuvent être rendus sur une place portuaire, par le gestionnaire du port ou par d'autres organismes :

- mise à disposition de plans d'eau abrités des houles, pour le mouillage ;*
- mise à disposition d'installations pour l'amarrage des navires et le transbordement ;*
- guidage des navires : aides visuelles, aides radioélectriques et télécommunications, pilotage / lamanage, remorquage ;*

¹ L'auteur s'exprime ici à titre personnel.

- placement des navires ;
- avitaillement des navires (eau, combustibles, nourriture, etc.) ;
- réparation navale ;
- représentation des armateurs (consignataires) ;
- assistance juridique aux navires (courtiers) ;
- manutention (acconage), à savoir, d'une part manutention mer : chargement et déchargement des navires, d'autre part manutention terre : chargement et déchargement des marchandises des / sur les véhicules de transport terrestre ;
- stockage : terre-pleins, magasins, réservoirs ;
- représentation des chargeurs (les importateurs et exportateurs) : commission de transport, transit en douane ;
- contrôle aux frontières : émigration / immigration, santé, douane, services phytosanitaires, vétérinaires, autres contrôles économiques ;
- sécurité terrestre : contrôle des mouvements de personnes dans l'enceinte portuaire, protection des personnes et des biens, lutte contre l'incendie ;
- protection de l'environnement ;
- gestion de zones commerciales et industrielles.

4. LE GESTIONNAIRE PORTUAIRE ET SES PARTENAIRES

Plusieurs entités publiques et privées oeuvrent nécessairement dans un port pour rendre les services précités. Ces entités sont coordonnées par un *gestionnaire du port*, parfois dénommé *l'autorité portuaire*.

4.1 Les enjeux

Au niveau le plus immédiat, les partenaires du gestionnaire sont de cinq ordres :

- les *transporteurs maritimes* (armateurs) ;
- les *auxiliaires du transport maritime* : acconiers, transitaires, consignataires, etc. ;
- des *services publics* régaliens, qui assurent des missions de contrôle : police et/ou gendarmerie, douanes, etc. ;
- les *entreprises industrielles et commerciales* qui occupent des parcelles du domaine portuaire ;
- les *collectivités territoriales* sur le territoire desquelles le port est installé.

Cette approche masque l'essentiel : au-delà des partenaires ou usagers immédiats du port, précités, celui-ci est fondamentalement un outil pour le déplacement de marchandises qui sont la propriété de chargeurs². Le transport n'est pas une fin en soi, les chargeurs sont ou doivent être les véritables bénéficiaires du port, même si le gestionnaire du port traite plus couramment avec les armateurs et les auxiliaires du transport qu'avec les chargeurs. En prônant le dialogue entre le gestionnaire du port et les usagers, on veillera à

² L'analyse est menée dans le cas le plus courant d'un port à marchandises, elle se transposerait au cas d'une gare de passagers.

ce qu'il ne soit pas confisqué par les armateurs et les acconiers, au détriment des chargeurs.

La représentation des usagers devrait donc être tripartite : chargeurs, armateurs, auxiliaires de transport.

Les chargeurs seront, logiquement, défendus par les chambres de commerce et si nécessaire, en complément, par des syndicats professionnels de commerçants, d'industriels, de forestiers ou d'agriculteurs.

En général, un syndicat des armateurs et consignataires de navires représentera les intérêts des transporteurs maritimes.

Les auxiliaires du transport maritime seront représentés par un ou des syndicat(s) d'acconiers et de transitaires³.

4.2 Le port dans la chaîne de transport

Le port n'est qu'un maillon dans une chaîne de transport qui comprend au moins du transport maritime, par définition, et aussi, très généralement, du transport terrestre. Le raisonnement selon lequel le coût du passage portuaire est une faible part du coût complet de la chaîne de transport a été parfois utilisé pour tenter de justifier des hausses tarifaires abusives : en d'autres termes, la concurrence se montre plus vive sur le transport terrestre, surtout s'il comprend du transport routier, que sur le maillon portuaire de la chaîne. Le passage portuaire pèse souvent trop lourd en termes de délai⁴ dans la chaîne complète de transport. En sens inverse, la dépendance du port vis-à-vis du transport terrestre de l'hinterland est très marquée (exemple du port de Pointe-Noire, tributaire du chemin de fer Congo - Océan et dont le trafic a suivi les vicissitudes de cette voie ferrée). Pourtant, il est frappant de relever que *l'approche en terme de compétitivité de la chaîne globale de transport*, notamment pour les exportations du pays du port ou pour la desserte concurrentielle des pays enclavés, est encore peu pratiquée par les gestionnaires portuaires : peu ou pas de coordination tarifaire avec les autres opérateurs portuaires (particulièrement les acconiers) et avec les entreprises de transport terrestre, peu de concertation sur la politique commerciale.

5. LES MISSIONS DU GESTIONNAIRE PORTUAIRE

Elles sont plus ou moins étendues selon l'histoire locale et l'idéologie. Comme, même dans le pire des cas, le gestionnaire du port ne fait pas tout par lui-même, il a nécessairement un rôle de *coordinateur des activités*. En dehors de cette mission de coordination d'organismes publics et privés, on distingue classiquement :

le port *responsable de la circulation maritime* : le gestionnaire du port a la charge des aides à la navigation, du placement des navires, du pilotage et du remorquage ; encore peut-il ici sous-traiter ou concéder pilotage et remorquage ; à cette mission de sécurité nautique,

³ Les transitaires ne forment pas une profession réellement typique de l'activité portuaire, en outre les acconiers sont souvent aussi transitaires.

⁴ De séjour de la marchandise importée, de dédouanement.

incontournable, on peut assimiler celle de responsable de la sécurité terrestre⁵ dans l'enceinte portuaire ;

le port *propriétaire foncier*⁶ : le gestionnaire du port dispose de terrains qu'il attribue à des tiers pour l'exploitation portuaire (zones de stockage et de manutention) ou pour d'autres activités commerciales et industrielles ; de plus, il construit et entretient l'infrastructure (chenaux, ouvrages d'accostage et de protection, terre-pleins) : encore peut-il ici se limiter à une mission de maître d'ouvrage et confier tous les travaux à des entreprises et la maîtrise d'œuvre à des bureaux d'ingénierie, voire accorder des concessions, non seulement d'exploitation mais encore d'infrastructure ;

le port *pourvoyeur d'équipements* : le gestionnaire du port met à disposition des outillages pour la manutention (grues, portiques, etc.), pour la réparation navale, etc. ;

le port *aconnier* (entrepreneur de manutention et de stockage), voire entrepreneur de transport : le gestionnaire du port assure l'aconnage, ou même le transit et le camionnage.

Les missions précitées ont été classées en partant de ce qui est le plus caractéristique du métier du gestionnaire portuaire et en allant vers des activités qui peuvent aisément être assurées par des tiers. Diverses combinaisons de ces missions, avec plus ou moins de sous-traitance, se rencontrent en pratique.

Dans une configuration qui peut être considérée comme minimale, le gestionnaire du port sera responsable de la circulation maritime (rôle de la capitainerie), en sous-traitant ou concédant pilotage et remorquage, et propriétaire foncier (maître d'ouvrage des infrastructures et gestionnaire du domaine)⁷.

Dans une configuration un peu plus étendue, le gestionnaire du port assurera les deux missions précédentes et fournira l'outillage de manutention mer (bord à quai), l'aconnage étant privé⁸.

Dans la configuration maximale, le gestionnaire du port assurera les missions précédentes plus l'aconnage⁹, en monopole. C'est la formule du port *bonne à tout faire*.

6. LES STRUCTURES DU GESTIONNAIRE PORTUAIRE

Tout se rencontre, du plus public au plus privé.

⁵ La sécurité entendue comme protection des biens et personnes contre les interventions illicites est du ressort de la police et/ou de la gendarmerie. Idéalement, ces forces de l'ordre devraient être mises à disposition du capitaine de port pour emploi, mais ce n'est guère le cas en Afrique, d'où des conflits d'autorité. De plus, le gestionnaire du port et des opérateurs portuaires peuvent avoir leurs propres agents de sécurité, ou faire appel à des sociétés de sécurité.

⁶ Ou gestionnaire du domaine, si l'on considère, dans un port public, que le propriétaire est l'Etat ou la collectivité territoriale et que l'entreprise portuaire n'est qu'affectataire du domaine.

⁷ A Abidjan ou à Libreville / Owendo, remorquage et aconnage sont privés mais le pilotage est assuré par le port public lui-même. A Douala ou Pointe-Noire, le pilotage et le remorquage sont faits par le port, l'aconnage est privé.

⁸ Cas des ports autonomes français, sachant que pilotage et remorquage ne sont pas faits en régie mais confiés à des stations de pilotage autonomes et à des entreprises de remorquage.

⁹ C'est le cas de Lomé et des ports de l'Angola et du Mozambique. Toutefois, le Mozambique développe, sur les terminaux spécialisés, les concessions d'aconnage à des entreprises privées.

6.1 La régie étatique ou municipale

Dans de rares pays, le port demeure un simple service du ministère des travaux publics ou des transports¹⁰, avec ou sans budget annexe (régie autonome ou régie directe). Le terme traditionnel de *taxes portuaires* pour désigner les redevances perçues sur les usagers du port prend ici tout son sens : il s'agit de taxes votées dans la loi de finances. Dans la quasi totalité des cas, cette formule peut être considérée comme inadaptée à la gestion d'un service industriel et commercial : il existe d'autres formules beaucoup plus performantes.

Les régies portuaires municipales, plus ou moins autonomes, sont une tradition de l'Europe du Nord. Dans les conditions de pays de vieille culture de démocratie et d'organisation, les performances de ce type de structure semblent tout à fait comparables à d'autres¹¹.

6.2 Le port public autonome

Un exemple de cette formule est, en France, celle de l'établissement public portuaire de l'Etat à caractère industriel et commercial, qui régit les grands ports. Avec des variantes et des aménagements, cette formule a connu un réel succès en Afrique¹².

Dans certains pays¹³, le port public est encore regroupé avec les chemins de fer qui le desservent, dans une entreprise publique unique. Cette formule reflète une époque plus ou moins révolue de monopole de la desserte ferroviaire¹⁴. Elle présente plus d'inconvénients que d'avantages : subventions croisées (en général, c'est le port qui fait vivre le chemin de fer), mélange de métiers très différents, biais possible en défaveur d'une saine concurrence rail - route pour la desserte de l'hinterland portuaire.

Le port autonome peut être une structure parfaitement étatique ou, au contraire, associer les milieux économiques et le personnel tout en restant dans un cadre public¹⁵.

6.3 Le port concédé

L'intérêt de principe de la concession est de mobiliser des compétences et des capitaux du secteur privé. En outre, les relations entre l'Etat propriétaire et l'exploitant s'organisent dans un cadre contractuel, plus propice à l'obtention de résultats que le cadre

¹⁰ C'était le cas des ports de l'AOF et de l'AEF. Les ports du Mozambique relevaient directement du ministère des transports jusqu'à la fin des années 80.

¹¹ Sauf exceptions, cette formule serait inadaptée en Afrique sub-saharienne, en raison de la faiblesse financière et technique actuelle des municipalités et des piètres résultats des régies. Elle est néanmoins l'occasion de souligner l'intérêt d'associer d'une manière ou d'une autre les communes à la vie du port situé dans leur circonscription, encore que celui-ci constitue un équipement à vocation plus nationale que locale.

¹² Dakar, Abidjan, Cotonou, Douala, Libreville / Owendo, etc. Les port authorities des pays africains anglophones sont similaires.

¹³ CFM au Mozambique, ATC au Congo.

¹⁴ Une autre survivance pourrait en être la traditionnelle participation du directeur du chemin de fer au conseil d'administration du port autonome. Si la concertation commerciale entre port et chemin de fer, de même qu'entre port et transporteurs routiers, est nécessaire à l'efficacité de la chaîne de transport, elle ne justifie pas que les représentants des autres modes de transport soient administrateurs du port.

¹⁵ Bien qu'ils ne soient pas un modèle, en ce sens qu'ils sont pléthoriques (21 membres) au regard de la théorie des organisations, les conseils d'administration des ports autonomes français ont une composition tripartite intéressante : représentants de l'Etat, collectivités territoriales et milieux économiques, personnel de l'établissement portuaire et dockers.

unilatéral (statutaire) qui régit les relations entre l'Etat et l'établissement public gestionnaire du port autonome.

Cette formule connaît deux variantes¹⁶ :

privatisation d'exploitation *par appartements* ;

privatisation d'exploitation *globale*.

Dans l'une, des terminaux spécialisés et des ouvrages portuaires¹⁷ sont concédés par l'Etat propriétaire - exploitant général, ou par l'établissement public port autonome, à des opérateurs qui prennent la responsabilité de l'investissement et de l'exploitation correspondants : construction et/ou renouvellement de l'infrastructure, entretien, investissement et entretien des équipements, exploitation du terminal dans ses fonctions majeures¹⁸.

Dans l'autre, le port est concédé par l'Etat ou la collectivité publique territoriale propriétaire à un opérateur unique¹⁹, qui a la charge de l'investissement et de l'exploitation et perçoit l'ensemble des recettes portuaires, ce qui n'exclut pas qu'à son tour cet opérateur confie certaines fonctions à des tiers, par exemple la manutention.

Les deux variantes sont évidemment combinables : sous - concessions.

6.4 Le port privé

On trouve deux catégories de port privé, selon qu'il est à usage privatif ou public.

Le port privé à usage privé²⁰ n'est accessible qu'aux navires du propriétaire du port ou à ceux qu'il autorise, à la différence d'un port public ouvert à tous.

Le port privé à usage public, ouvert à tous, n'est imaginable en droit français que sous le régime de la concession (cf. supra : ce n'est pas une vraie privatisation). Dans un régime qui ne comporterait pas la même approche de la domanialité publique, on pourrait concevoir un port à propriété purement privée ouvert à la navigation publique.

7. LE FINANCEMENT ET LA TARIFICATION PORTUAIRES

7.1 Le principe du paiement par le client

Bien que l'exploitation en régie ait pu brouiller les choses, les services portuaires sont des services marchands parfaitement individualisables et il n'y a pas de raison, sur le plan des principes, que d'autres que les clients aient à supporter des frais de fonctionnement (exploitation, entretien) et d'investissement. Les clients, c'est-à-dire en

¹⁶ Les techniques utilisées en droit administratif français sont la concession de travaux publics, la concession d'outillage public, la concession de service public. On pourrait généraliser à des affermages, en variante de concessions.

¹⁷ Par exemple, le chenal d'accès à un port d'estuaire.

¹⁸ A Libreville, le port minéralier d'Owendo et la société d'exploitation des parcs à bois du Gabon sont des exemples, respectivement de concession et d'affermage de terminaux spécialisés.

¹⁹ C'est le cas en France des ports de moyenne importance concédés aux chambres de commerce et d'industrie. Le fait que ces chambres de commerce, bien qu'animées d'initiatives privées, ne soient pas des entreprises du secteur concurrentiel et aient une mission d'intérêt général, limite la portée de l'exemple : ce n'est pas une vraie privatisation d'exploitation.

²⁰ En droit français ou de tradition similaire, un tel port ne pourra être construit que sous le régime de l'occupation temporaire du domaine public maritime, mal adapté à des investissements lourds et de longue durée.

première ligne les armateurs, les acconiers et les autres occupants du domaine portuaire, mais, *in fine* et par refacturations ou répercussions interposées, les chargeurs.

7.2 Le financement des investissements

On considère ici les investissements d'infrastructure, qui posent des problèmes d'*indivisibilité*, sachant que les équipements peuvent être financés par les opérateurs qui assurent les fonctions déléguées (acconage²¹, remorquage, etc.)

Il est courant dans les ports européens que les investissements d'infrastructure soient financés en bonne partie par des subventions des pouvoirs publics locaux ou nationaux, au risque de fausser la concurrence entre ports. La seule justification économique éventuelle de ces pratiques réside dans les indivisibilités qui caractérisent des infrastructures comme les digues et autres ouvrages de protection et les chenaux : même si, dans une certaine mesure, ces investissements peuvent être progressifs²², il reste que certains anticipent forcément la demande et que leur tarification au coût marginal conduit à un déficit. La question ne se pose pas vraiment pour les quais, terre-pleins et magasins, où l'investissement est à tout moment adaptable à une demande croissante.

Les ports africains ont en général des trafics qui se chiffrent en millions de T/an (ports *millionnaires*), pour les plus petits pays en centaines de milliers de T/an, exceptionnellement²³ en dizaines de milliers de T/an. L'expérience et les calculs montrent que les ports *millionnaires* peuvent faire face à leurs investissements sans subvention des pouvoirs publics et à des niveaux de tarif raisonnables, et ce d'autant plus lorsqu'il s'agit d'investissements incrémentaux, relativement modiques par rapport à l'immobilisation totale existante. Ce n'est que dans les cas, soit de port à faible trafic (dizaines à centaines de milliers de T/an), soit de création *ex nihilo* d'un nouveau port²⁴, que l'ampleur des coûts fixes initiaux pourrait justifier des subventions d'investissement, encore que l'effet dissuasif de la charge de l'indivisibilité sur l'usage puisse être fortement atténué par les différés et les bonifications de taux des emprunts dont les gestionnaires de port bénéficient régulièrement des bailleurs de fonds institutionnels²⁵.

A ces exceptions près, les politiques d'investissement portuaire subventionné ne sont pas transposables et il est au contraire recommandé, dans les ports *millionnaires* existants, de *faire supporter au gestionnaire portuaire*, et par conséquent à ses clients, la

²¹ Si l'investissement privé des acconiers est courant pour les équipements mobiles de manutention et de transport comme les chariots élévateurs, chargeurs à pinces, camions, tracteurs, plates, remorques et remorqueurs, la pratique est plutôt que les grues et portiques de quai (investissements qui ont déjà un certain caractère d'indivisibilité) soient financés par le gestionnaire du port. Rien n'empêche pourtant que de tels équipements soient financés par des acconiers dans le cadre de concessions d'exploitation de postes à quai ou de terminaux spécialisés.

²² Une digue peut être construite par tranches, avec extension à mesure de l'extension du port. Un chenal peut être aménagé à une profondeur moyenne puis approfondi, etc.

²³ Guinée équatoriale, Sao Tomé, etc.

²⁴ Comme ce fut le cas de San Pédro en Côte d'Ivoire.

²⁵ Lorsque les ports sont gérés par une même entreprise, la tentation sera grande de faire financer par le port existant, plus ou moins amorti, le coût de création du nouveau port. Hasardeuse est la justification économique de cette pratique.

totalité des coûts d'investissement (construction, extension, renouvellement), outre ceux de fonctionnement. Cette recommandation paraît de nature à recueillir un large consensus²⁶.

Plus controversée est l'implication, pourtant souhaitable, du secteur privé dans l'investissement portuaire, où les besoins sont considérables (activité très capitalistique). Le financement par les acconiers d'équipements mobiles de manutention est largement pratiqué. Le financement d'entrepôts aussi, encore que les conventions domaniales soient trop souvent conçues dans le style de l'occupation précaire et révocable et donc *non sécurisantes* pour l'investisseur²⁷. Le financement des équipements fixes lourds de manutention devrait aussi être assuré par les acconiers, voire les gros chargeurs ou armateurs, et non par des ports rentiers, ce qui en rationaliserait les choix : cela se fait sur des postes spécialisés. Le régime de la concession de terminaux spécialisés ou d'autres ouvrages permet d'aller plus loin en attirant des capitaux privés dans l'infrastructure.

7.3 Les interactions entre infrastructures et dessertes

C'est une donnée d'observation que les investissements portuaires, notamment en Afrique, sont généralement décidés sans concertation avec les pays voisins, et avec une concertation relativement réduite avec les transporteurs maritimes en ce qui concerne la stratégie de desserte²⁸. D'un point de vue régional, il peut en résulter une tendance à la surcapacité de l'infrastructure. Par ailleurs, il est douteux, en raison des imperfections de la formation des prix, que cette approche permette d'atteindre un optimum économique global, prenant en compte à la fois les coûts portuaires et les coûts de transport maritime.

En présence de générateurs de trafic inégaux, les armements continueront-ils d'assurer une desserte quasi *omnibus / universelle* des ports, ou la *hiérarchiseront-ils* davantage (desserte par gros navires d'un nombre restreint de ports d'éclatement et transbordement sur navettes pour les autres ports), ce qui modifierait les besoins en infrastructures par type de port et, en particulier, réduirait les besoins pour les petits pays ? La desserte hiérarchisée ne sera valable que là où les conditions, non seulement techniques mais administratives, d'un transbordement rapide et bon marché seront réunies. Le manque de lisibilité des stratégies de transport à moyen et long termes complique singulièrement la planification des investissements. Les questions de souveraineté seraient au demeurant mises en avant. L'optimum global évoqué supra peut-il être atteint par des mécanismes de concertation (entre gestionnaires portuaires d'une part, entre gestionnaires portuaires et armateurs d'autre part) ou par les mécanismes du marché (tarification adéquate tant du transport que des services portuaires²⁹) ? Autant de questions pour aider à aborder un domaine encore insuffisamment exploré. *On recommande d'engager des réflexions aux niveaux national et régional sur ce thème stratégique des interactions entre besoins portuaires et types de desserte.*

²⁶ Une telle politique est par exemple appliquée à Dakar, Abidjan, Douala.

²⁷ Illustration de l'inadaptation du régime de l'occupation du domaine public.

²⁸ Sans doute un dialogue approfondi avec des armateurs en situation concurrentielle, qui n'ont pas intérêt à révéler certaines stratégies, est-il malaisé à mener.

²⁹ Les tarifs reflètent bien mal les coûts lorsque les ports sont peu ou prou des monopoles géographiques (cf. § 8.1) et que les taux de fret sont largement péréqués.

7.4 La tarification

Rappelons que dans un port qui n'assure pas lui-même la manutention, les tarifs des prestations portuaires se divisent en quatre grandes catégories :

les *redevances sur les navires*, qui rémunèrent les services spécifiquement portuaires rendus aux navires : pilotage, remorquage, balisage, aides radio, dragages, mise à disposition des postes de mouillage et d'accostage ;

les *redevances sur les marchandises*³⁰, qui rémunèrent la mise à disposition de terre-pleins et hangars publics pour entreposer les marchandises, y compris les VRD associés ;

les *redevances domaniales*, qui rémunèrent la location d'espaces et magasins par des amodiataires ;

les facturations de *services divers* : location d'équipement, fourniture d'eau, etc.

Dans un port dont le gestionnaire ferait en outre la manutention, il faudrait ajouter les tarifs de manutention terre et mer.

Si le gestionnaire concède certaines activités qui lui reviennent de droit, il ne percevra plus les redevances correspondantes, facturées et recouvrées par le concessionnaire, mais sera fondé à demander au concessionnaire de lui verser une redevance de concession.

Le gros problème généralement rencontré sur la tarification est que si *globalement* l'équilibre financier est assuré, en revanche *par catégories de services* les tarifs et les coûts ne correspondent pas et il y a des subventions croisées importantes, de la marchandise au navire ou inversement. Cet état de fait peut s'expliquer par le manque de comptabilité analytique³¹, le manque de transparence et le manque de concertation avec les usagers dans la formation des barèmes, ainsi que le manque de marché concurrentiel pouvant faire référence. Il est probable que le développement de la sous-traitance ou concession d'activités serait une occasion de *mettre les pendules à l'heure* en matière de structure tarifaire.

Des tarifs *négociés par le port avec les clients* sont préférables à des tarifs fixes ou homologués par l'Etat. Celui-ci ne devrait intervenir, en la matière, que comme arbitre.

7.5 Le recouvrement

Il subsiste une tradition, qui remonte aux ports gérés en régie directe, de faire liquider et recouvrer les redevances portuaires, au moins celles sur les marchandises³², par la douane. L'avantage pour le gestionnaire du port est qu'à travers la douane il bénéficie des moyens coercitifs de recouvrement du Trésor public. Il peut y avoir des économies au stade de la facturation commune des droits de douane et des droits de port³³. La formule comporte des inconvénients : dans l'esprit des chargeurs et des autorités politiques, elle crée une confusion entre droits de douane (taxe) et droits de port (redevance pour services

³⁰ Dans les rares ports qui comprennent encore des gares maritimes, on ajouterait les *redevances sur les passagers*.

³¹ Voire déjà simplement de comptabilité générale fidèle.

³² Cela reste le cas dans les ports autonomes français.

³³ Economie plus théorique que réelle, car il n'y a pas de raison que les nomenclatures du tarif douanier et du tarif portuaire coïncident.

rendus par une entreprise du secteur marchand). Si elle est efficace dans des pays où la douane fonctionne bien et où le Trésor est liquide, elle s'avère désastreuse quand la douane est défaillante et/ou quand un Trésor public illiquide ne reverse pas au gestionnaire du port les sommes encaissées. Au total, *le recouvrement de droits de port par la douane est en général à déconseiller*. Le gestionnaire du port devra, soit facturer et recouvrer lui-même les redevances sur les marchandises payables par les chargeurs, soit mandater à cet effet les acconiers.

8. LES PARTICULARITES DES PORTS AFRICAINS

8.1 Le monopole de fait

Les ports africains sont très souvent en situation de *monopole de fait*, au moins pour le trafic de leur pays. La concurrence existe en général pour les pays enclavés de l'hinterland du port, mais, d'une part et sauf exceptions le trafic des pays enclavés est marginal par rapport au trafic national, donc le degré de concurrence inter-portuaire apporté par les pays enclavés est faible³⁴, d'autre part la concurrence pour la desserte des pays enclavés dépend des conditions de l'acheminement terrestre tout autant ou davantage que des conditions portuaires. Le trafic national est *captif* du port, en ce sens :

qu'il n'existe généralement pas d'autre port dans le pays, ou s'il existe, il a une zone d'influence bien spécifique ou est géré par le même organisme ;

que le détournement du trafic par les ports des pays voisins est coûteux en raison du faible développement du transport terrestre ;

que les autorités nationales ne feront rien pour favoriser ce détournement (difficultés du transit douanier, par exemple).

Cette situation est très différente de celle des ports d'Europe occidentale où, grâce à l'ouverture des frontières et à la commodité et au bon marché des transports terrestres, la concurrence est vive, à la fois entre ports d'un même pays et avec les ports des pays voisins.

Etant en quasi monopole, les ports africains ont *peu d'incitation* à fournir des services de qualité au plus bas prix. La politique tarifaire, souvent encouragée par les bailleurs de fonds, a longtemps consisté à répercuter sur les usagers / clients les hausses de coût sans se préoccuper de réduire certaines charges. Cette politique était encore encouragée par le constat du faible poids des redevances portuaires dans le coût total de la marchandise. *Il en résulte des tarifs élevés*. Le caractère *ad valorem* du barème des redevances sur les marchandises est typique du régime de monopole, avec selon les marchandises et les ports des écarts pouvant aller de 1 à 100 !

8.2 Le bon père de famille et le fils prodigue

Dans la configuration, classique dans les pays africains francophones, du port *propriétaire foncier*³⁵, le gestionnaire du port tend à adopter un comportement de *rentier*. Ce rentier peut être un bon père de famille, soucieux de l'entretien régulier des installations

³⁴ En revanche, sur le segment de marché des trafics des pays enclavés, la concurrence inter - portuaire et les rabais tarifaires peuvent être élevés, précisément à cause de la marginalité de ces trafics dans le trafic total.

³⁵ Y inclus la responsabilité de la circulation maritime dans l'enceinte portuaire.

et de la réalisation en temps utile d'investissements adéquats pour faire face aux évolutions de trafic. Ce peut être aussi, en l'absence de garde-fous, un fils prodigue qui, non seulement dilapide la rente portuaire, mais consomme encore le capital installé, en ne l'entretenant pas correctement : on connaît, malheureusement, des exemples de ce scénario.

8.3 Les usagers

Les chambres de commerce, qui ont vocation à représenter les chargeurs, sont trop souvent, dans les pays africains, des organes administratifs, bureaucratisés, sans démocratie interne, financièrement exsangues, et dont par conséquent la pugnacité, voire la représentativité, sont problématiques³⁶. Si elles sont incontournables sur le plan des principes, on devra pallier leurs faiblesses en complétant la représentation des chargeurs par les syndicats professionnels sectoriels et les confédérations patronales. Quant aux Conseils de chargeurs, qui auraient pu être le représentant *par définition* des importateurs et exportateurs, force est de constater qu'à quelques exceptions près, ce sont, pour le moment, des organismes bureaucratisés qui ne représentent qu'eux-mêmes, voire protègent le trafic de l'armement national au lieu de défendre les chargeurs.

Même s'ils ont des conflits d'intérêt avec le port, les acconiers et armateurs, qui forment souvent un milieu oligopolistique (concentré, voire intégré verticalement), peuvent se trouver dans une situation de complicité objective du gestionnaire du port, *sur le dos* de chargeurs qui réclameraient plus de concurrence et de possibilité de choix.

9. ATTRIBUTIONS ET ORGANISATION SOUHAITABLES

9.1 Susciter concurrence et contestabilité

Les perspectives d'accroissement significatif de la concurrence *entre ports* africains sont minces à court et moyen termes.

D'un autre côté, la *régulation du monopole portuaire par l'Etat* tutélaire reste nécessaire, mais n'est pas un moyen bien efficace, comme le montre une expérience de plusieurs dizaines d'années.

Comment établir un cadre propice à une gestion efficace de ports qui sont pratiquement en monopole de fait ?

La *première piste* à explorer est d'opposer au pouvoir de monopole du gestionnaire portuaire, non plus seulement le pouvoir de l'Etat tutélaire³⁷, mais le contre-pouvoir des usagers³⁸. Ce contre-pouvoir et le dialogue entre le gestionnaire portuaire et les utilisateurs doivent être institutionnalisés par :

une *participation plus importante des milieux économiques* concernés (chargeurs, armateurs, auxiliaires du transport maritime) *au conseil d'administration* de l'entreprise portuaire,

³⁶ Néanmoins, dans les cas les moins défavorables, ces chambres de commerce pourraient être un partenaire local d'un privé étranger s'impliquant dans la gestion du port, par exemple dans le cadre d'une concession.

³⁷ Au contraire, le rôle de l'Etat vis-à-vis du port devrait être étroitement circonscrit pour éviter des interférences plus ou moins arbitraires et nuisibles à l'efficacité. La tutelle devrait être *lointaine et délimitée*.

³⁸ Le fondement théorique de cette démarche est que l'opposition d'un monopole à un monopole permet de reconstituer quelque chose d'analogue à un marché concurrentiel.

même dans la formule de l'établissement public industriel et commercial³⁹ et a fortiori si des intérêts privés contribuent aux fonds propres, et, en corollaire, la transformation du conseil d'administration, d'une chambre d'enregistrement semestrielle (la session budgétaire et la session des comptes) en un organe plus actif aux réunions bimestrielles ou trimestrielles ;

l'implication des usagers, que ce soit au niveau du conseil d'administration ou de commissions d'exploitation⁴⁰, dans les processus de décision portant sur toutes les grandes affaires portuaires : règlements généraux d'exploitation, schémas directeurs, programmes d'investissement, consistance des services, captation des trafics extérieurs, tarification, budgets et comptes, etc.

La seconde piste est le développement, par le gestionnaire portuaire, de la sous-traitance ou de la concession de fonctions⁴¹. Sous-traiter ou concéder crée une relation contractuelle qui facilite l'imposition d'obligations de résultats et accroît la performance. Les contrats doivent être attribués après appel à la concurrence, et périodiquement remis en cause, selon des règles du jeu fixées d'avance, en recherchant un compromis entre la durée et la stabilité nécessaires à l'opérateur privé et les défauts du monopole qui croissent avec le temps : faute d'une concurrence dans le marché de l'activité considérée, on aura au moins créé une concurrence pour le marché. De plus, dans la mesure où c'est réaliste, on s'efforcera de ne pas accorder de concessions en exclusivité et de laisser la possibilité d'entrée de tiers opérateurs (contestabilité du marché). Les occupants du domaine portuaire devraient être impliqués au maximum dans l'entretien courant, le gros entretien et l'investissement des actifs de leur parcelle⁴².

Si l'on généralise cette approche de délégation d'activités, on passe à la *concession globale* du port, qui maximise l'implication financière et technique du secteur privé⁴³. Cette formule est à explorer, mais en même temps à manier avec précautions lorsque le port est un quasi monopole de fait : elle conduit alors, en effet, à substituer un monopole privé à un monopole public, avec les inconvénients que cela peut comporter. Quelle régulation assurer pour éviter les abus de position dominante⁴⁴, comment et par qui (Etat, usagers) ? Une telle concession devrait être consentie après appel d'offres et sans clause d'exclusivité. Le choix du partenaire est délicat, il convient de prévenir les tentatives de

³⁹ La participation de l'Etat au conseil serait réduite. Les usagers, en veillant à bien représenter les chargeurs, seraient majoritaires.

⁴⁰ Par exemple dans le cadre d'une *communauté portuaire*.

⁴¹ Dans la sous-traitance, le gestionnaire portuaire reste responsable vis-à-vis des tiers et perçoit les redevances associées au service. Dans la concession, la responsabilité du service et la perception des redevances sont déléguées.

⁴² Par exemple, la construction et l'ensemble de l'entretien et des réparations des magasins - cales, ainsi que l'entretien des VRD associés, seraient entièrement à la charge des acconiers, quitte à adapter en conséquence les clauses des conventions d'amodiation et les taux des loyers.

⁴³ La légitimité d'administrateurs privés du port sera plus grande s'ils ont apporté des capitaux (cas d'une société anonyme concessionnaire) que s'ils tiennent leur siège d'un simple acte réglementaire, sans apport financier (cas de l'établissement public avec large implication des usagers). Des formules intermédiaires sont envisageables pour lier la participation des usagers au conseil d'administration à un apport de capitaux tout en conservant le cadre de l'établissement public port autonome.

⁴⁴ Sur - tarification, discrimination.

contrôle de chaînes de transport international, à l'occasion d'opérations de délégation de gestion⁴⁵, par quelques intérêts particuliers ; l'aconage doit rester concurrentiel.

La troisième piste consiste à encourager les méthodes de concurrence comparative, à défaut de concurrence géographique : constitution et tenue à jour de bases de données internationales détaillées sur les tarifs portuaires et les services rendus. Toutefois, si l'on se limitait à comparer des ports chacun en monopole géographique dans la région Afrique, on risquerait de créer seulement un effet d'entraînement des tarifs vers le haut, au lieu d'inciter à l'amélioration du rapport qualité / prix...

Par ailleurs, la stratégie des pays enclavés devrait être de disposer toujours d'*au moins deux voies d'accès à la mer*, à la fois pour ne pas dépendre politiquement d'un pays de transit et pour mettre en concurrence les chaînes de transport, notamment les ports maritimes.

9.2 Recommandations sur les missions

Pour limiter les inconvénients du monopole de fait, le gestionnaire du port devrait se recentrer sur son métier de base, tout en développant la contractualisation des tâches après appel à la concurrence (sous-traitance, concessions / affermages) et en améliorant sa maîtrise de la fonction de maître d'ouvrage (programmation, passation des marchés).

Le gestionnaire du port devrait assurer la sécurité maritime et terrestre dans sa circonscription, gérer le domaine et confier la construction et l'entretien des infrastructures⁴⁶ et des équipements au secteur privé, y compris la maîtrise d'œuvre. Le remorquage devrait être concédé⁴⁷. L'aconage devrait rester ou, selon les cas, devenir ou redevenir privé et concurrentiel, qu'il s'agisse de l'investissement ou de l'exploitation. Des terminaux spécialisés peuvent être concédés ou affermés en ce qui concerne non seulement la manutention (avec les équipements mobiles ou fixes nécessaires à cette manutention), mais aussi l'infrastructure (quais et terre-pleins). A tout le moins, il est recommandé d'impliquer fortement les amodiataires dans l'entretien et les grosses réparations des parcelles qui leur sont affectées, y compris les superstructures et les VRD liées à ces parcelles.

9.3 Recommandations sur l'organisation

Les options de régie sont à écarter. La plate-forme minimale est l'établissement public industriel et commercial doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière et patrimoniale.

A partir de ce minimum, deux options majeures s'offrent pour accroître l'efficacité : le maintien du port autonome établissement public en impliquant majoritairement les usagers (chargeurs, armateurs et auxiliaires du transport maritime) dans les grandes

⁴⁵ A cet égard, le dossier des concessions portuaires doit être examiné en relation avec celui des concessions ferroviaires.

⁴⁶ On citera la construction et la maintenance des digues, quais, terre-pleins et VRD, les dragages d'approfondissement et d'entretien.

⁴⁷ Le pilotage pourrait l'être, si l'on ne doutait de l'existence d'un *marché* du pilotage en Afrique, contrairement au remorquage.

décisions de gestion, tant au conseil d'administration que dans d'autres instances, et en sous-traitant ou concédant le maximum de fonctions ;

la concession globale du port à une entreprise privée, sur appel d'offres international, en mettant en place les mécanismes de nature à prévenir les inconvénients d'un monopole privé : non - exclusivité / contestabilité de la concession, contrôle par l'Etat et par les bénéficiaires, non-discrimination, acconage concurrentiel.

**PROJET : "TRANSPORT ET COMMERCE INTERNATIONAL"
ETAT DES TRAVAUX DE LA CMEAOC**

*Augustin KARANGA
CMEAOC - SSATP
Abidjan - Côte d'Ivoire*

INTRODUCTION

La Banque Mondiale, suite au constat d'échec de la Première Décennie des Nations-Unies pour les Transports et les Communications en Afrique (1978-1988) a engagé une étude prospective qui a révélé que les services de transport en Afrique de l'Ouest et du Centre manquaient de compétitivité malgré les efforts déployés par la Communauté Internationale en vue d'améliorer les performances du secteur.

Initié par la Banque Mondiale et la Commission Economique des Nations-Unies pour l'Afrique (C.E.A.), le Programme de Politique des Transports en Afrique Sub-Saharienne ou "Sub-Saharan African Transport Program (SSATP)" a pour objectif principal l'accroissement de l'efficacité du secteur des transports au travers de réformes politiques et économiques et de réorientations institutionnelles dans le but de créer et de maintenir un environnement favorable à un développement durable dudit secteur.

C'est dans le cadre de ce Programme que la Banque Mondiale et la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (CMEAOC) ont organisé, à Cotonou (République du Bénin) du 22 au 26 juin 1992, une Table Ronde sur "les services maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre".

Le Projet "Transport et Commerce International", en tant que composante à part entière du SSATP, s'inscrit dans les mêmes objectifs en matière de transport maritime et vise à assurer une compétitivité réelle aux économies des pays de l'Afrique Sub-Saharienne par l'effort de réduction des coûts de transports des produits d'exportation ainsi que des facteurs de production de même que par une amélioration de l'organisation de ce secteur grâce à une meilleure élaboration des stratégies et à une meilleure évaluation des politiques appliquées.

Les résultats de cette Table Ronde ont fait l'objet d'un rapport présenté par le Secrétariat Général à la 8ème Session Ordinaire de l'Assemblée Générale, tenue à Ouagadougou (Burkina Faso) les 27 et 28 novembre 1992.

Les débats contradictoires, qui ont eu lieu au cours de la Table Ronde, ont pu édifier les participants quant aux solutions possibles aux problèmes identifiés. Ainsi, les huit recommandations suivantes ont pu être faites :

- Etude en vue de l'élaboration d'une nouvelle politique devant faciliter les changements technologiques et structurels dans les transports maritimes de la sous-région, tenant compte des obstacles réglementaires à la mise en place d'un cadre régional permettant aux opérateurs économiques de participer au développement des services de transport dans l'ensemble de la sous-région et promouvant une meilleure coopération inter-Etats. Ceci comprendra aussi une

analyse des contraintes aux investissements dans la chaîne de transport et la promotion d'un cadre pour faciliter les investissements et les *joint-ventures* au niveau régional.

- Evaluation de l'organisation des objectifs et des moyens d'actions des organismes sous-régionaux responsables de la coopération inter-Etats dans le domaine des transports maritimes et portuaires.

- Analyse comparative au niveau régional et international de l'impact des coûts de la chaîne de transport sur la compétitivité des principaux produits à l'exportation : mise en exergue des lourdeurs, propositions de solutions,

- Développement et mise en place progressive, au niveau national et au niveau sous-régional, d'observatoires des transports internationaux par mer.

- Evaluation de la mission des Conseils des Chargeurs en vue de renforcer leur fonction de services aux usagers, y compris l'analyse des contraintes et des options.

- Evaluation prospective des compagnies nationales de navigation maritime et élaboration d'options pour leur viabilité dans un cadre régional.

- Etat des lieux de la "facilitation" des transports et préparation de plans d'actions en coordination avec les programmes sous-régionaux de la CNUCED.

- Renforcement de la gestion des ressources humaines et des actions de formation initiale et continue pour permettre une meilleure adaptation des personnels aux changements qui interviennent dans le domaine maritime.

- S'étalant sur une période de deux ans, le projet n'ambitionne aucunement d'apporter des solutions définitives aux problèmes actuels rencontrés par les Etats concernés dans le domaine des transports maritimes. Les études devraient plutôt aboutir à un consensus sur les stratégies à adopter à la lumière des analyses faites sur toute la chaîne des transports.

■ Le Groupe d'Experts présents à la Table Ronde a suggéré que le projet soit placé sous la tutelle conjointe de la Banque Mondiale et de la CMEAOC et qu'il soit piloté par un Comité Directeur composé de Représentants de la CMEAOC, des Administrations Africaines chargées des transports maritimes, des Agences Spécialisées des Nations-Unies, de la Communauté Européenne, des pays du Groupe des ACP, ainsi que des institutions financières internationales et autres bailleurs de fonds.

1. ETAT D'AVANCEMENT DES ETUDES

1.1 Recommandation n° 1 : Nouvelle politique maritime pour les Etats de la CMEAOC

Les objectifs de cette étude se résume comme suit :

- déterminer les possibilités d'offre et de demande des services de transport maritime selon une approche régionale en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- évaluer les nouvelles opportunités technologiques et organisationnelles en transport maritime pour la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre permettant de réduire les coûts de la chaîne des transports ;
- identifier les stratégies potentielles pour les compagnies de la sous-région ;
- identifier le cadre juridique, administratif et fiscal permettant une telle organisation.

Composantes de l'étude

- évolution des structures d'échanges commerciaux par mer en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- évolution des services de transport maritime dans le monde ;
- développement des ports et des services intermodaux en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- intérêts nationaux / intérêts des chargeurs ;
- scénarios d'élaboration d'une politique maritime en Afrique de l'Ouest et du Centre ;
- recommandations sur l'élaboration d'une politique régionale en matière de transports maritimes (proposition d'éléments).

Les constatations faites

Quant à l'évolution des transports maritimes

D'une façon générale, il est admis que les transports maritimes ne constituent plus une fin en soi mais doivent être considérés en rapport avec l'évolution plus globale du commerce extérieur ;

les transports maritimes sont perçus comme étant un secteur très concurrentiel de l'économie ;

les politiques maritimes mises en oeuvre dans la sous-région le sont dans les cadres consécutifs d'une période post-coloniale et d'un environnement caractérisé par le Code de conduite des conférences maritimes ;

la sous-région n'est pas seule dans les tentatives de protection d'armements nationaux dans le monde ;

elle est par contre de plus en plus isolée dans sa volonté de maintenir un système rigide de répartition des cargaisons étendu à l'ensemble du trafic ;

en dépit de mesures protectionnistes maintenues pendant plus d'une décennie, les résultats ne sont pas probants en termes d'édification d'une industrie maritime concurrentielle ;

de plus, ces politiques entrent en conflit avec celles développées par les principaux partenaires commerciaux de la sous-région, l'Europe notamment ;

il apparaît que seul l'intérêt du chargeur doit guider tout effort de reformulation de la politique maritime.

Quant à la demande de transport

L'étude engagée sur cinq principaux ports (Abidjan, Dakar, Lagos, Douala, Accra), représentant un peu plus de 75 % des trafics en présence dans la sous-région, a permis de faire les constatations suivantes :

- les marchandises diverses représentent 80% du volume des importations et les vrac secs à l'export moins du tiers de ceux à l'export ;
- en 1994, 66 % des importations en Afrique de l'Ouest et du Centre provenaient d'Europe tandis que 68 % des exportations étaient en direction de cette même région ;
- le taux de conteneurisation a atteint globalement 34 % du trafic de marchandises générales, le nombre de conteneurs se chiffrant à 275 000 à l'import et 200 000 à l'export ;
- le trafic de transit à l'échelle des cinq pays pris en compte, ne dépasse guère le million de tonnes ;
- les projections faites par le consultant laissent croire que le processus de conteneurisation atteindra un maximum de 40% à l'import mais qu'il pourrait dépasser 60% à l'export, si une adaptation conséquente des équipements de manutention s'opérait ;
- le trafic des marchandises générales connaîtrait alors une certaine stagnation ;
- le trafic de transbordement qui représente 25% du trafic en conteneurs devrait s'accroître avec le développement du *hub and spokes* et son extension à certains ports (Abidjan, Le Cap) pourrait se confirmer ;
- la part de l'Europe dans les trafics de la sous-région tendrait à diminuer dans les décennies à venir au profit de l'Asie et de l'Afrique du Sud ;

Quant à l'offre de transport

- l'évolution à l'échelle internationale de l'industrie maritime conditionne dans une large mesure celle de la politique maritime de la sous-région ;
- la révolution du «conteneur» se poursuit ;
- il existe une surcapacité actuellement en termes d'offre de transport qui devrait bénéficier au chargeur dans le cadre d'une politique maritime ouverte ;
- les grands groupes internationaux opérant avec des navires porte-conteneurs sont soumis à une vive concurrence de la part des indépendants (hors conférence), des exploitants de segments particuliers de trafic, des NVOCC ;

- le marché du vrac et de trafics spéciaux non couverts par le champ d'application du Code est très compétitif et représente 3/4 des exportations de la sous-région ;
- la révolution intermodale a été déclenchée par des entrepreneurs de transport ayant une vision mondiale du *shipping* et une approche pertinente des liens qui peuvent exister entre les transports et le commerce ;
- de grandes alliances entre armements propriétaires de navires porte-conteneurs se sont formées et consolidées ;
- de nombreuses lignes assurent le service entre l'Europe et la sous-région dont bon nombre font partie des *mega-carriers* et autres *consortia*. C'est le cas de Delmas et du groupement CMB/ Safmarine ;
- les services qui sont offerts par les lignes sous-régionales le sont en général en collaboration avec les armateurs européens par le biais notamment d'accords d'espaces et de cellules, d'affrètement coque-nue ...
- hormis la desserte par *feeding* à partir des ports d'éclatement situés près de Gibraltar (Algeciras, Cadix) et d'Afrique du Sud (Le Cap), les échanges internationaux par mer dans la sous-région s'opèrent d'une part à partir des liaisons directes entre l'Hémisphère Nord (Europe/Amérique) et l'Afrique du Sud avec une touchée intermédiaire à Abidjan qui devient ainsi un *hub* sous-régional, d'autre part, par des lignes qui desservent un range complet de ports sur la côte concave ouest-africaine ;
- les liaisons maritimes directes entre la sous-région et l'Asie se développent rapidement avec une articulation par une desserte qui se ferait sur le range Dar es Salam - Abidjan ;
- la flotte ouest africaine fait figure de parent pauvre pour opposer une réelle concurrence à ces structures navales modernes et est de surcroît incapable de renouveler son outil d'exploitation faute de moyens financiers.

Les éléments de réorientation des politiques maritimes

- les réformes de politique dans le secteur des transports maritimes dans la sous-région doivent marquer l'intégration de la politique maritime dans le cadre global de la politique commerciale avec l'objectif d'une plus grande compétitivité des productions nationales et d'une croissance soutenue ;
- ces réformes doivent intégrer les évolutions qui sont intervenues dans le secteur des transports multimodaux et tenir compte de la libéralisation croissante du commerce et des services ;
- le développement de l'expertise sous-régionale est nécessaire à l'organisation d'un système de transports efficace et passe par une maîtrise du transport multimodal dans lequel le navire n'est plus le point focal et qui touche aux domaines de la distribution, de la logistique, de la recherche opérationnelle et de l'ingénierie du mouvement des marchandises ;
- le maintien de procédures administratives, douanières et fiscales compliquées entrave le mouvement de la marchandise et appelle des mesures conséquentes de simplification ;

- la nouvelle politique maritime de la CMEAOC doit favoriser l'intégration au marché régional et international par le biais notamment d'accords de *joint venture* et d'une législation commune sur la concurrence, tenant compte des diverses conventions internationales qui régissent le secteur des transports par mer ;
- le secteur privé doit bénéficier de mesures propres à favoriser sa participation aux activités du transport régional et international avec l'objectif de développer à terme une flotte régionale viable (tirant leçon des échecs du passé), opérant sur le *feederling* et les lignes, dans l'optique de la compétitivité, en *joint venture* avec les grandes alliances stratégiques et/ou leurs concurrents, dans le but de répondre aux besoins d'un marché d'échanges intra-régionaux en expansion ;
- la nouvelle politique maritime de la sous-région se veut résolument communautaire et, mise en oeuvre dans un cadre multilatéral, elle devra constituer un facteur puissant d'intégration en tenant compte de l'ouverture progressive des marchés dans un contexte concurrentiel ;
- les gouvernements, en rapport avec la CMEAOC, devront intervenir comme législateurs et arbitres par l'établissement de règles de compétition ainsi que par l'adoption de mesures de facilitation et de simplification des procédures qui conditionnent le mouvement de la marchandise ;
- une flotte régionale privée, intégrée selon des formules simples et opérantes peut se développer et participer à l'amélioration des services aux chargeurs autant sur le *feederling* que sur les lignes ;
- cette flotte qui peut s'appuyer dans un premier temps sur le marché de l'affrètement en prenant le risque maritime, nécessite une gestion centrale forte, sans interférence de l'Etat dans la gestion.

Scénarios d'élaboration d'une politique maritime pour les Etats de la CMEAOC.

Deux questions se posent d'emblée :

- a) la perpétuation de mesures protectionnistes en matière de transport maritime dans la sous-région constitue-t-elle une perspective viable ?
- b) la sous-région recèle-t-elle les capacités à poursuivre durablement des politiques maritimes qui se heurtent à celles mises en oeuvre par ailleurs dans le monde, par ses principaux partenaires commerciaux ?

Les variables clés de la politique maritime sous-régionale sont :

- (I) le rôle de l'Etat ;
- (ii) la dimension régionale des transports maritimes ;
- (iii) la problématique de la réservation des cargaisons ;
- (iv) les mutations technologiques ;
- (v) le développement portuaire ;
- (vi) le choix des ports d'éclatement et
- (vii) la prépondérance du multimodalisme.

Les scénarios possibles intègrent par conséquent lesdites variables ensemble et se présentent comme suit :

(1) **maintien du statu-quo** : la politique maritime de la sous-région reste telle que définie dans la Charte d'Abidjan. Dans ces conditions, les dispositions envisagées au niveau de l'OMC dans le cadre du GATS doivent être considérées. Au-delà de cette préoccupation, c'est la pertinence d'un tel maintien au regard des critères de compétitivité qui doit être analysée ;

(2) **la libéralisation totale** : ce scénario laisse supposer que la sous-région renonce aux dispositions du Code de conduite, que les armements nationaux sont tous privatisés, de même que les activités portuaires, que les conseils des chargeurs actuels n'existent plus. Les gouvernements se limiteraient à réglementer les domaines de l'environnement marin, de la sécurité et de la concurrence. Ce scénario ferait perdre à la sous-région ses acquis maritimes et l'éliminerait totalement du secteur ;

(3) **maintien des mécanismes de réservation des cargaisons** : ce scénario se heurterait à coup sûr aux positions qui sont développées par l'Union européenne et entrerait en conflit avec la vision globale de la communauté internationale en matière de commerce maritime ;

(4) **développement de ports d'éclatement** : ce scénario prévoit le développement d'une politique portuaire régionale où des ports, qui en auraient la vocation et les atouts, deviendraient des ports d'éclatement. Dans cette optique, l'on évoluerait vers le système du *hub and spokes* ;

(5) **développement des ports et services intermodaux** : ce scénario se fonde sur l'augmentation de la taille des navires, la modification des systèmes de desserte, qui obligeront à une adaptation conséquente des ports et à la prise de mesures au plan des procédures, aptes à accélérer le mouvement des marchandises. La fonction classique des ports évoluerait vers celle où ceux-ci sont considérés comme des centres de développement industriel plutôt que comme de simples lieux de passage de la marchandise ;

(6) **établissement d'une compagnie régionale de transport maritime** : cette approche laisse supposer que les compagnies nationales se fondent en une seule, selon une formule optimale à convenir. Les implications politiques, juridiques, organisationnelles et financières d'un tel scénario méritent un examen approfondi ;

(7) **développement de services de collecte** : ici, toutes les restrictions à l'accès à la cargaison sont supprimées. Un important marché de recrutement du fret intra-régional se développe sous l'impulsion d'opérateurs africains.

(8) **développement de l'expertise multimodale** : ce scénario implique l'élaboration d'un programme ambitieux de formation et de perfectionnement de l'expertise sous-régionale aux métiers du transport multimodal et aux rouages du commerce international.

Les recommandations

A ce stade, il est recommandé :

- a) d'éliminer le mécanisme de répartition des cargaisons ;

- b) d'assurer une coordination dans le sens d'édifier une législation sur la concurrence, à l'exemple, dans une certaine mesure, de l'Union européenne ;
- c) d'harmoniser les législations nationales et d'inviter les Etats à ratifier les Conventions internationales jugées pertinentes ;
- d) d'élaborer une stratégie visant à accroître la participation du secteur privé, dans un cadre communautaire, aux activités des transports intra-régionaux et internationaux.

1.2 Recommandation n°2 : Audit de la CMEAOC

Objectifs :

Evaluer les objectifs structureaux et les moyens d'action des Organisations sous-régionales chargées de la coopération inter-Etats en matière de transport maritime et de services portuaires.

Composantes de l'étude :

- présentation des institutions existantes ;
- analyse des répercussions au plan institutionnel, des mutations intervenues dans le contexte économique international ;
- analyse de la situation financière de la CMEAOC ;
- définition de nouveaux objectifs pour la CMEAOC ;
- propositions de réaménagement institutionnel ;
- structure de gestion ;
- nouvelles propositions de financement ;
- structure transitoire.

Les constatations faites

- il est observé que la CMEAOC créée dans le cadre de la Charte d'Abidjan est la seule organisation sous-régionale spécialisée en matière de transport maritime ;
- toutefois, les objectifs généraux d'harmonisation des politiques maritimes des Etats membres qui lui sont assignés au départ, ne semblent plus être en adéquation avec les missions d'intégration qui l'interpellent dans un environnement international en profonde mutation ;
- la Convention portant institutionnalisation de la CMEAOC reste de fait un outil aux dispositions un peu trop souples ;
- un réaménagement de la CMEAOC du point de vue de ses structures et de son fonctionnement s'impose ;
- la "nouvelle CMEAOC" est appelée à faciliter l'adaptation de la sous-région aux nouvelles données du marché des transports maritimes caractérisées par la libéralisation du commerce international, le dépérissement des conférences maritimes, la déliquescence des armements nationaux et le développement croissant du multimodalisme ;

- il est également observé qu'au moment où la CMEAOC demande à être redéployée, l'Organisation subit une désaffection de la part de ses membres entraînant un ralentissement de ses activités ;
- la CMEAOC connaît en réalité une situation de faillite à cause du non-paiement des cotisations de ses membres ;
- il s'y pose, en conséquence, un problème de survie si des mesures d'extrême urgence ne sont pas prises.

Les propositions d'orientation pour la réforme de la CMEAOC

(1) la CMEAOC, en tant que cadre unique de concertation pour l'harmonisation des politiques de transport maritime doit jouer un rôle plus décisif dans la conception et la mise en oeuvre d'une politique sectorielle commune ;

(2) pour ce faire, les orientations qui sont proposées visent à étendre les domaines de compétence et d'expertise de l'Organisation jusqu'alors limités aux seuls transports maritimes, à toute la chaîne des transports internationaux par mer, tenant compte du multimodalisme, de l'unicité de ladite chaîne et de la responsabilité vis-à-vis des opérations qui s'y déroulent et enfin de l'impact des maillons terrestres en termes de coûts et délais ;

(3) il s'agit également de restructurer le Secrétariat Général de la CMEAOC en partant de la fonction nodale que constitue l'observatoire régional en tant qu'établissement spécialisé logé au sein dudit Secrétariat et produisant des informations sous une forme telle qu'elles puissent éclairer les choix qui seraient proposés par la Conférence dans le domaine des politiques, stratégies et plans d'action ;

(4) le Département «Politiques» est précisément celui chargé de l'élaboration de tels choix et prend en charge les responsabilités suivantes :

les infrastructures

la réglementation

la concurrence

l'interface avec l'extérieur

(5) pour satisfaire pleinement ces responsabilités, le Département «Politiques» devra disposer d'une expertise prouvée en logistique intermodale et en commerce international ;

(6) le Département «Marketing», outre la commercialisation des informations produites par l'observatoire régional, sera chargé de gérer les relations entre l'Organisation et les Etats membres qui la composent ;

(7) la réforme institutionnelle de la CMEAOC dans le but d'en faire un puissant outil d'intégration sous-régionale implique :

- une révision de la Charte d'Abidjan afin de confier à l'Organisation le soin de prendre des directives constitutives d'une politique sectorielle commune couvrant la chaîne des transports et directement exécutoires par les Etats ;
- un renforcement des pouvoirs de l'Assemblée Générale pour lui permettre de rendre lesdites directives exécutoires ;

- un mode de financement assurant la pérennité des activités de mise en oeuvre de la politique communautaire et qui pourrait notamment reposer sur une redevance sur la marchandise perçue auprès des armateurs, à un taux non obérant de l'ordre de quatre francs CFA (4) par tonne. Il reste entendu que les activités à caractère commercial sont sensées s'autofinancer.

1.3 Recommandation n°4 : Mise en place d'observatoires nationaux et d'un observatoire régional des transports internationaux par mer

Objectifs de l'étude

(i) fournir aux autorités nationales et sous-régionales, des informations détaillées et des indicateurs nécessaires à la conception et la mise en oeuvre de politiques maritimes ;

(ii) développer un cadre cohérent définissant des indicateurs et des statistiques comparables d'un pays à l'autre et pouvant servir de base pour l'agrégation des données au niveau sous-régional.

Composantes de l'étude

(i) établissement d'un manuel pratique de statistiques sur le commerce et le transport maritime, les ports et le trafic de transit des Etats membres de la CMEAOC ;

(ii) mise en place de trois à cinq observatoires nationaux pilotes ;

(iii) mise en place d'un observatoire régional des transports internationaux par mer au niveau de la sous-région ;

(iv) assistance à la production de documents d'analyse économique et statistique.

Constatations

- la conception des observatoires doit prendre en compte le fait de l'unicité de la chaîne des transports, le développement du multimodalisme et l'importance des opérations terrestres dans les contraintes liées au mouvement de la marchandise ;

- les observatoires, pour être pertinents, doivent couvrir toute la chaîne des transports et l'ensemble des corridors de désenclavement de la sous-région ;

- le cadre institutionnel, réglementaire et procédural doit être saisi en ce qu'il conditionne pour une bonne part la célérité et la fluidité du mouvement de la marchandise ;

- il est donc apparu nécessaire d'associer, aux informations de type quantitatif et aux indicateurs qui seront produits, des informations descriptives du cadre opérationnel ainsi que celles qui permettent de saisir la façon dont l'offre satisfait la demande en termes de coûts et délais. Ceci permettra de déceler les éventuels cas de dysfonctionnement et d'engager, le cas échéant, les actions idoines de simplification et de facilitation des procédures ;

- le besoin d'harmoniser des masses d'informations existantes dans les Etats concernés mais saisies sous des systèmes hétérogènes est apparu clairement au cours des investigations sur le terrain. Ainsi la conception d'un tronc commun assimilable par l'observatoire régional sera conçu.

Les orientations pour la mise en oeuvre des observatoires

- la phase de conception du manuel pratique est achevée ;

- la mise en oeuvre des observatoires se développe avec :

la création d'interfaces autorisant une saisie des informations utiles à partir des fichiers existants et leur transfert sous une forme appropriée commune aux observatoires de la sous-région et à l'observatoire régional ;

l'identification et la constitution de panels représentatifs de chargeurs qui produiront pour chacune des filières, à l'import et à l'export, des informations sur les coûts et délais relatifs à des opérations de transport-type. La filière s'entend ici du produit et de son mode de conditionnement ;

l'analyse du cadre administratif, légal, douanier qui conditionne le mouvement de la marchandise ;

- les observatoires seront alimentés en continu à partir d'informations déjà existantes auprès des ports, des douanes, des conseils des chargeurs, des chemins de fer, des syndicats de transporteurs routiers, des organisations professionnelles de chargeurs...

- en aval de ces compilations et traitements, les observatoires produiront, à l'intention des systèmes utilisateurs, des indicateurs de volumes, de coûts de productivité ainsi que des agrégats macro-économiques pertinents ;

- des publications périodiques à la demande seront effectuées ;

- les observatoires intéresseront :

les pouvoirs publics ;

les prestataires de services de transports publics ;

les chargeurs, utilisateurs de services de transports ;

- chacune de ses parties prenantes, clientes potentielles des observatoires, fourniront en amont une partie des informations nécessaires au fonctionnement de ces outils ;

- l'ancrage institutionnel doit dériver de la prise en compte de cette fonction d'intérêt général, par le truchement :

soit d'un service étatique spécialisé, sous réserve d'un financement direct du fonctionnement de l'observatoire ;

soit d'une concession de service public suivant un cahier des charges et sous le contrôle d'un comité d'orientation et de surveillance ;

- la création de l'observatoire relevant de l'Etat, il lui revient d'assurer le financement de son fonctionnement :

* soit qu'il alimente le budget spécifique de l'observatoire géré par un service étatique spécifique ;

* soit qu'il rémunère, au juste prix, l'organisme concessionnaire du service public retenu pour assurer le fonctionnement de l'observatoire, aux conditions prescrites dans le cahier des charges selon les critères de rigueur dans la gestion de l'outil, d'adéquation des ressources financières avec les besoins de

fonctionnement réels, d'impartialité et de neutralité dans la saisie, le traitement et la production des informations, de respect des règles de confidentialité...

1.4 Recommandation n°5 : Evaluation des missions et rôles des conseils des chargeurs

Objectifs de l'étude :

- (i) passer en revue les activités des conseils des chargeurs depuis leur création ;
- (ii) adapter le rôle des conseils des chargeurs de la sous-région au nouvel environnement économique et maritime international en renforçant leur fonction de service aux usagers.

Contenu de l'étude

- (i) analyse rétrospective et prospective des activités des conseils des chargeurs de la sous-région ;
- (ii) identification de nouvelles opportunités et missions mieux adaptées au contexte présent ;
- (iii) identification des contraintes institutionnelles, administratives et commerciales ainsi que des difficultés rencontrées par les conseils des chargeurs ;
- (iv) tentative de définition des structures organisationnelles, du cadre légal, des statuts et du mode de financement les mieux adaptés aux nouvelles orientations proposées.

Constatations quant à la situation actuelle des conseils des chargeurs

- les conseils des chargeurs ont été créés pour constituer un contrepoids de négociation vis-à-vis des conférences maritimes qui commençaient à se cartéliser et à exercer un pouvoir oligopolistique sur le marché ;
- au cours des années 1960 et sous l'égide de la CNUCED, les Etats africains ont été invités à se doter de conseils des chargeurs avec comme missions principales :
 - les consultations avec les conférences ;
 - la défense et la représentation des intérêts des chargeurs ;
 - l'information aux chargeurs ;
 - la formation ;
 - l'émission d'avis consultatifs sur les questions de politiques des transports
- dans la sous-région, les conseils des chargeurs ont été investis du rôle de répartiteur du fret selon la règle dite des 40-40-20 prévue au Code de conduite des conférences maritimes ;
- la Charte d'Abidjan prévoit en effet que les conseils des chargeurs défendent les intérêts des chargeurs et en même temps assurent la promotion des flottes nationales ;
- il est constaté que ce double objectif n'a pas pu être véritablement atteint du fait de son caractère contradictoire ;
- les enquêtes menées auprès des chargeurs ont révélé que ceux-ci ne se reconnaissent pas vraiment dans les conseils qui sont sensés les représenter ;

- des besoins d'assistance ont cependant été exprimés par les chargeurs ;
- l'on assiste d'ailleurs à une organisation des chargeurs autour des grandes filières sans l'aide des conseils des chargeurs ;
- la quasi disparition des conférences maritimes desservant la sous-région, le retrait de l'Etat de l'activité économique au profit du secteur privé, la prépondérance du multimodalisme et la libéralisation des transports maritimes et services connexes à l'échelle mondiale, obligent les conseils des chargeurs à une réadaptation ;
- les directions à suivre dans cette perspective se retrouvent dans les principes adoptés à Washington en septembre 1995 entre l'UCCA et la Banque Mondiale et qui se résument comme suit :

- * les conseils des chargeurs doivent contribuer à promouvoir la compétitivité des exportations, grâce à des initiatives visant à améliorer la chaîne des transports (facilitation, études, informations y compris) ;
- * les conseils des chargeurs doivent uniquement défendre les intérêts des chargeurs via une représentation large et équitable des chargeurs eux-mêmes (publics et privés), en abandonnant toute mission réglementaire déléguée par l'Etat (ex. : l'Etat confiant au conseil des chargeurs l'activité de répartition des cargaisons) ;
- * les sources actuelles de revenus des conseils des chargeurs doivent évoluer progressivement, pour passer d'un système de taxes à un système basé sur des relations commerciales de services ;
- * tout revenu non justifié par une prestation réelle de services doit être éliminé.

Orientations en vue de la restructuration des conseils des chargeurs de la sous-région

- pour autant qu'une véritable représentativité des chargeurs soit assurée au niveau des instances décisionnelles des conseils des chargeurs tout le long de la chaîne des transports ceux-ci peuvent s'adonner aux activités non limitatives suivantes :
 - représentation et défense des intérêts des chargeurs tout le long de la chaîne des transports ;
 - rôle de conseil, d'information, de sensibilisation et de formation à jouer en particulier en rapport avec les pratiques du commerce international, le multimodalisme et l'ingénierie des transports internationaux et éventuellement, de prestataire de services à la demande ;
 - contrôle du maintien de conditions saines de concurrence sur tous les maillons de la chaîne des transports ;
 - aide à l'organisation et à la structuration de certaines catégories de chargeurs.
- au préalable, il est nécessaire après des enquêtes systématiques :
 - de procéder à une classification typologique de la population de chargeurs ;
 - d'évaluer scientifiquement l'éventail des besoins actuels des chargeurs de sorte que les activités retenues procèdent de la prise en compte sur base consensuelle, desdits besoins ;

de rechercher une adéquation entre les missions retenues et les moyens à mobiliser pour leur réalisation au double plan qualitatif et quantitatif ;

que les Etats suivent de très près cette transition en s'y impliquant dans le cadre plus global d'un processus d'accompagnement du secteur privé dans son développement.

L'étude engagée sous la recommandation R3 portant sur l'analyse comparative des coûts des chaînes des transports est en cours d'achèvement. Cette étude est menée sous la responsabilité de l'INRETS.

Il est en outre apparu au cours du séminaire d'Accra que l'étude menée sous la recommandation R6 rejoint dans ses principaux développements et conclusions, ceux contenus dans le rapport CPCS sous la recommandation R1. Il n'est donc pas nécessaire de les reprendre à nouveau dans le corps de ce document.

Les principales conclusions des études apparaissent ainsi dans les rapports présentés par les consultants, sur la base des termes de référence retenus et sont donc portés à l'attention de la 9^e CMEAOC dans la perspective de la préparation de la Table ronde finale de décembre 1996 et des dispositions qui pourraient être prises avant cette échéance.

2. L'ESQUISSE D'UN PLAN D'ACTIONS TRIENNAL APRES LA TABLE RONDE FINALE DE DECEMBRE 1996

La cinquième réunion du Comité Exécutif du Projet «Transport et commerce international», qui s'est tenue à Hull (Québec) au mois de juin 1996, a permis d'examiner un plan d'action triennal pour l'après-projet ainsi que les modalités de suivi de son exécution.

Ce plan s'articule autour de quatre volets majeurs :

(i) Mise en oeuvre et suivi des réformes qui seront adoptées à l'issue de la deuxième Table ronde, (ii) promotion des actions de facilitation des transports, (iii) assistance aux pays sans littoral, (iv) programme de formation et d'information des professionnels du secteur.

Le suivi des réformes s'articule autour de l'assistance à la CMEAOC pour élargir son champ d'activités à la chaîne des transports et adapter ses textes organiques, de la libéralisation progressive du sous-secteur des transports maritimes, de l'assistance pour la mise en place des observatoires nationaux et de l'observatoire régional, de la réalisation de la seconde phase de l'étude R3 sur les chaînes des transports et enfin, de la réforme des conseils des chargeurs.

L'objectif majeur du programme de facilitation est d'aider les gouvernements et les opérateurs du secteur privé à contribuer au développement économique et promouvoir la compétitivité des exportations et des importations de facteurs de production au moyen d'un système de transport bien organisé, dans un cadre réglementaire favorable à la pratique du commerce international.

L'assistance aux pays sans littoral de la sous-région vise essentiellement à y faire l'état des lieux des terminaux terrestres intérieurs et le cas échéant de proposer toutes solutions pouvant aider à les améliorer tant sur le plan infrastructurel que procédurier.

Le programme de formation et d'information fera, quant à lui, l'objet d'un document détaillé à préparer par la Cellule d'Abidjan, le principe de base étant de recourir à l'expertise locale et d'utiliser les centres de formation déjà existants au niveau de la sous-région.

La CMEAOC sera, dans ces conditions, chargée de la programmation et de la coordination des actions de formation avec l'appui d'un certain nombre d'organismes locaux (Académies, Universités, Organisations professionnelles...).

Le plan triennal sera soumis à la prochaine Table ronde.

COUTS PORTUAIRES ET COMPETITIVITE DES PRODUITS AFRICAINS

*Christophe RIZET
INRETS-DEST
Arcueil - France*

La recherche INRETS sur les chaînes de transport internationales et la compétitivité vise à analyser les prix et coûts de transport de quelques produits tropicaux exportés vers l'Union Européenne à partir de différents pays : Vietnam et Indonésie en Asie, Costa Rica en Amérique Centrale, Côte d'Ivoire, Cameroun, Ghana et Burkina en Afrique. Pour quelques produits d'exportation retenus comme exemples, nous nous efforçons d'étudier l'ensemble de la chaîne de transport, depuis le lieu de production jusqu'en sortie de port européen, afin d'apprécier l'importance relative de chacun des maillons de la chaîne de transport dans la compétitivité des produits, de comprendre les contraintes et les atouts propres à chaque pays et de comparer les stratégies de transport développées par les autorités politiques et les professionnels. Ces analyses sont également menées pour quelques produits d'importation.

Le passage portuaire et maritime est donc analysé ici comme un des maillons de la chaîne de transport. Par passage portuaire on entend toutes les opérations physiques et administratives qui se succèdent à l'importation depuis le pilotage du navire jusqu'au relevage de la marchandise, et inversement à l'export. Ces opérations recouvrent notamment :

- le traitement de la marchandise (manutention à terre et à bord, entreposage, conditionnement, transport et autres prestations annexes éventuelles),
- les procédures administratives (transit, traitement phytosanitaire...)
- et les opérations liées à l'escale du navire (pilotage, remorquage,...).

Pour les produits étudiés et pour les navires qui les transportent, comment se compare l'efficacité des ports de la côte ouest africaine (COA) avec ceux des pays concurrents ? La tonne de café qui passe par Abidjan ou Douala a-t-elle des frais de passage portuaire plus élevés que la tonne de café vietnamienne qui passe par Saïgon ou que celle du Costa Rica qui passe par Limon.

Nous présenterons d'abord rapidement les ports sur lesquels porte l'analyse, puis la méthode qui a été retenue pour l'analyse portuaire. Ensuite, nous aborderons les « prix de revient » du passage portuaire de trois produits différents (banane, engrais et café) : prix des services payés par la marchandise, et frais d'escale du navire. Sous réserve d'une affectation adéquate des frais du navire à la marchandise concernée, cet ensemble permet de construire un indicateur du prix de revient par port et produit.

Si cet indicateur du prix de revient est sensiblement plus élevé dans tel ou tel port, il reste à expliquer ces différences. L'analyse des coûts de production des opérations physiques présentée en deuxième partie permet de rendre compte de certains écarts entre pays.

La comparaisons des prix et des coûts de passage se heurtent à de nombreuses difficultés pratiques, parmi lesquelles une organisation différente des opérations

physiques dans les différentes chaînes de transport et une répartition différente des frais entre chargeur et transporteur. Par exemple au Costa Rica l'empotage est réalisé chez l'exportateur alors qu'il se fait généralement au port en Afrique.

1. DES PORTS AUX SITUATIONS DIFFÉRENTES

Malgré la difficulté de les caractériser en quelques mots, il est nécessaire, avant d'engager la comparaison, de souligner les différences essentielles des ports dont nous allons parler.

Des ports relativement comparables par leurs trafics

Tableau 1 : volume de trafic en milliers de t. (et en boîtes ou EVP pour le trafic conteneurisé)

	Douala 1995	Abidjan 1995	Tema 1993	Limon - Moïn 95	Ujung- Pandang 95	Panjang ⁴⁸ 94	Saïgon 1995
Import.	2 304	7 400	3 529	2 759	3 126,7	2 131	4 259
dont engrais	101	39 ⁵⁰	14	32	22,0	437	724
dont pièces détac.	23	24	?		0,5		nd
Export.	1 825	4 174	601	2 752	1 694,4	6 334	2 308
dont banane	179	182	-	1 994	-	-	-
dont café	79	123	0,1	81	-	130	nd
dont cacao fèves	109	593	163		142,9		nd
dont caoutchouc	45		-		4,3		nd
dont coton	127	248	-		-		-
Trafic total	4 129	11 574	4 130	5 511	4 821,1	8 465	6 567
(dont hydrocarb.)	(587)	(5 595)	(1 197)	(1 511)		932	-
hors hydrocarbure	3 542	5 979	2 933	4 000		7 533	6 567
Conteneurs	boîtes	EVP	EVP	boîtes		EVP	EVP
import	42 681	133 272	48 183	97 512		25 912	98 000
export	41 130	128 052	45 040	97 908		25 224	94 000
total conteneurs	83 811	nd	78 101	195 420			115 000
total en tonnes	804,9	2 025,9	4 470	1739,2		426	nd
total en EVP	?	261 324	93 233	363 087		51 136	192 000

Sources : données portuaires ; nd : non disponibles

Le volume de trafic d'Abidjan est nettement plus important que celui des autres ports étudiés mais ceci est dû principalement aux hydrocarbures. Hors hydrocarbures le trafic de ces ports est comparable, de 4 à 6 millions de tonnes, à l'exception de Panjang en Indonésie, qui est plus important.

À Douala les importations sont constituées essentiellement de matières premières, d'hydrocarbures et de produits alimentaires. Les principales exportations sont des produits agricoles et bois tropicaux, sous forme de grumes et de sciages, ainsi que de l'aluminium. En 1994 les tonnages exportés sont en progression et presque aussi

⁴⁸ A Panjang le trafic domestique, entre les îles indonésiennes représente 5,9 millions de t. sur un total de 8,5.

⁴⁹ Les données de cette colonne ne concernent que le port de Saïgon, non les autres ports d'Hochiminh Ville qui ne publient pas de statistiques de trafic, bien qu'ils participent aussi au trafic international.

⁵⁰ A Abidjan les importations de matières premières pour engrais sont beaucoup plus importantes : 350 000 t.

importants que ceux qui sont importés et qui eux sont en régression depuis une dizaine d'années.

Tema est le port d'approvisionnement d'Accra, la Capitale du Ghana : les importations y sont beaucoup plus importantes que les exportations.

La banane représente 71 % du tonnage exporté par Limon-Moïn et plus du tiers de son trafic total. Le trafic conteneurisé a augmenté de 61 % entre 91 et 95, en relation avec la banane, principalement sur les États Unis mais aussi sur l'Europe. Aussi, bien que le trafic paraisse équilibré en tonnage entre import et export, le nombre de boîtes vides est de 48 % à l'import contre 18 % à l'export.

Le trafic du Vietnam est en très forte croissance depuis l'ouverture du pays au commerce international. Il y a trois ports importants dans la ville d'HoChiMinh qui rendent en partie des services substituables. Seul Saïgon publie des statistiques mais la majorité des conteneurs passe aujourd'hui par Newport.

Situations géographiques, installations et institutions

Situé sur la lagune Ebrié, Abidjan est un port d'accès facile : le canal de Vridi, seule voie d'accès, a une longueur de 2,7 km une largeur de 370 m. Abidjan dispose d'un terminal à conteneurs équipé de 2 portiques de 40 tonnes avec 4 postes à quai avec une profondeur comprise entre -11,5 et -12,5 m. Le port offre également de nombreux postes à quai polyvalents, un quai à engrais. Le terminal fruitier se situe à l'extérieur du domaine portuaire. Le port Autonome d'Abidjan (PAA) est érigé en EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial ; il emploie un peu plus de 1150 personnes. Les activités de manutention, de transit et de consignation sont réalisées par des sociétés privées.

Le port de Douala est administré par l'O.N.P.C. (Office National des Ports du Cameroun). Le Conseil d'Administration de l'ONPC et son Directeur sont sous tutelle du Ministère des Transports. Le budget de l'Office n'est exécutoire qu'une fois approuvé par décret. Le ratio en 1993 est de 4100 t. par employé contre 10 000 à Abidjan avec les hydrocarbures ou 5200 hors hydrocarbures 2600 à Tema ou le port assure également les services de manutention. La masse salariale, jusqu'en 1993, absorbait en moyenne 35 % du chiffre d'affaires.

Le chenal d'accès au port d'une longueur totale de près de 50 km à partir de la bouée d'atterrissage est constitué par l'estuaire du fleuve Wouri ; ce chenal s'ensable malgré en raison d'un dragage insuffisant. La profondeur (-5,20 m) y est insuffisante pour les grands navires qui ne peuvent pas y naviguer à pleine charge. (Le dragage représentait en 1989 une surcharge de 2 milliards de CFA pour 11 milliards de recettes soit 18 % du Chiffre d'affaire).

Douala offre en particulier un terminal à conteneur (sans portique), un terminal mixte comprenant un poste équipé d'un hangar ouvert pour la réception de la banane. Comme à Abidjan ce sont des entreprises privées qui assurent les services de manutention, de transit et de consignation. Le Syndicat des Acconiers loue l'ensemble du domaine portuaire (à l'exception du quai bananier) à l'ONPC et en assure la gestion.

Le Ghana comprend deux ports de commerce importants : Tema et Takoradi, coiffés par une même autorité, la Ghana Port and Harbours Authority, placée sous tutelle du Ministre des Transport. Actuellement, GPHA remplit non seulement les missions

classiques d'une autorité portuaire, comme à Douala ou Abidjan mais aussi la manutention : GPHA a le monopole de la manutention terre dans l'enceinte portuaire et réalise 75 % de la manutention bord, les 25 % restant étant répartis entre 2 compagnies privées. Le port public de marchandises comprend 2 quais avec respectivement 7 et 5 postes, pour des profondeurs variant entre 7,5 et 9,8 m. Les tarifs portuaires sont libellés en \$ pour les services au navire et en monnaie locale (le céd) pour la manutention terre. En dépit d'une inflation importante, ces tarifs ne sont pas remis à jour chaque année et il en résulte que la manutention terre est très bon marché.

Saïgon de même que les deux ports que nous aurons à étudier en Indonésie (Makassar et Panjang) n'est pas touché par des lignes régulières directes avec l'Europe mais seulement par des *feeders*. A l'évidence, il en résulte pour les marchandises des frais supplémentaires de passage dans un autre port (Singapour). Saïgon n'est donc pas directement comparable aux ports africains en terme de compétitivité de la chaîne de transport, pour les produits transportés en ligne régulière ; l'efficacité des opérations portuaires est également différentes pour les *feeders* asiatiques et pour les navires qui font escale en Afrique : un *feeder* d'une capacité de 600 EVP qui escale à Ho Chi Minh Ville (HCMV) décharge 500 EVP et en recharge 500, soit une moyenne de 1000 EVP par escale, contre 250 à 450 EVP pour un navire de ligne d'une capacité de 1500 EVP dans un ports africains étudiés.

Saïgon a, tout comme Douala, un problème de chenal, qui entraîne d'une part des frais de dragage et d'autre part, des délais pour les navires qui remontent le chenal. Comme à Douala, la question de tirant d'eau et de taille maximum des navires est une contrainte forte. Il y a 5 heures de navigation entre l'entrée de l'estuaire et la ville où se situent les ports de commerce. De plus les navires doivent arriver avant 14 h. à l'entrée de l'estuaire car la navigation est interdite de nuit. 80 % des recettes de pilotage sont reversées à une société d'État chargée de la signalisation et du dragage, qui vient d'achever la signalisation du chenal afin de le rendre navigable de nuit. A terme, un port en eau profonde sera construit à l'embouchure du Mékong pour éviter aux navires la remontée du chenal, permettre l'accostage de navires plus importants et résoudre les contraintes d'engorgement urbains qui bloquent les possibilités de développement des ports actuels.

Jusqu'en 1992, HCMV capitale économique du Vietnam, était desservie par deux ports principaux : le port de la province (Ben Nghe) et celui de l'État central (Saïgon, lui même éclaté en trois terminaux), ainsi que par 5 petits ports spécialisés. Pour faire face à la croissance du trafic, le Ministère de la Défense a mis à la disposition des navires de commerce un troisième port de mer : Newport. Dans chacun de ces trois ports, l'établissement portuaire se réserve le monopole de la manutention.

Le Costa Rica compte un seul grand port sur l'Atlantique Limon-Moïn et 5 ports internationaux moins importants sur le pacifique. Limon-Moïn est un port de pleine mer mais en 1991, il a souffert d'un grave tremblement de terre et les réparations des installations sont à peine terminées. L'une des conséquences a été de remonter le fond du port d'environ 1,5 m soit une profondeur de 10 m de cale, insuffisante pour les grands porte conteneurs. Le port est administré par JAPDEVA (Junta de Administracion Portuaria y de Desarrollo de la Verniente Atlantica). Comme son nom l'indique, JAPDEVA a deux fonctions bien distinctes : administration portuaire et développement de la côte

atlantique, c'est à dire financement, à partir des recettes portuaires, des infrastructures économiques et sociales. JAPDEVA employait 1350 personnes en 1990, dont 26 % pour les activités de développement. Limon et Moïn sont en fait deux ports très proches (10 km) placés sous une même autorité et spécialisé chacun dans certains trafics : hydrocarbures et bananes à Moïn, passagers, porte conteneurs, et marchandises générales à Limon. Depuis longtemps trois entreprises privées se partagent les services de manutention. Le plan de développement portuaire envisage de privatiser plus largement les services portuaires : services aux navires tels que pilotage et remorquage et concession de terminaux, en particulier pour les conteneurs. Déjà les services de manutention ont été ouvert à la concurrence, ce qui provoquait des mouvements de grève au moment de notre mission et, selon certains observateurs, une baisse des prix de manutention.

2. LA METHODE : ANALYSE DU PASSAGE D'UN MEME PRODUIT DANS LES DIFFERENTS PORTS

Par convention, nous comprenons dans les prix de revient du passage portuaires, l'ensemble des charges supportées par la marchandise ou le navire, par opposition aux coûts des services portuaires, qui sont les charges supportées par les opérateurs des services portuaires. Les produits étudiés sont la banane le caoutchouc, le coton, le cacao et le café à l'export, l'engrais et les pièces détachées en conteneurs à l'import. Il s'agit d'analyser les prix des différentes opérations du passage portuaire et de les relier à leurs coûts en fonction des contraintes techniques, économiques et commerciales propres aux produits et à l'offre portuaire du pays.

L'objectif de comparaison entre pays nous imposait par ailleurs une cohérence d'ensemble, d'où des exemples de tableaux types élaborés à partir de quelques tests. Il faut toutefois admettre que si notre objectif était bien dès l'origine d'analyser le fonctionnement portuaire dans la compétitivité des produits à l'exportation et à l'importation, la conception de cette analyse a évolué en fonction de l'expérience acquise sur les différents ports. Les références citées à la fin de cette communication indique les experts avec qui nous avons travaillé dans chaque pays.

2.1 Identification des opérateurs et choix des exemples à traiter

La première étape consiste à identifier les entreprises qui interviennent, à décrire les fonctions qu'elles assurent (transit, acconage, entreposage, consignation, transport maritime...), et leur positionnement sur le marché. Par produit, un ou plusieurs exemples de chargement ou déchargement représentatif ont été retenus en tenant compte des modalités de traitement des produits étudiés : types de navires chargés (caractéristiques techniques et commerciales) et conditions de transport maritime (chargements complets ou mixtes avec quels autres produits, fréquences de desserte, frets de retour...), importance des flux traités dans l'année, diversité des origines et destinations et modes de regroupement des flux opérés dans le port via les transitaires, contraintes techniques liées à la nature des produits (saisonnalité, fragilité...).

Pour chacun de ces exemples, on s'est efforcé d'analyser les prix et les coûts en décomposant le passage portuaire en autant d'opérations élémentaires que possible caractérisées par la nature des opérateurs et l'homogénéité des facteurs de production mis en oeuvre (matériel, main-d'oeuvre...). Cette décomposition recouvre à la fois les

opérations physiques et administratives (en particulier passages obligés pour l'exportation, tels qu'attestation de réservation de cale ou contrôle sanitaire).

2.2 Prix de revient par tonne de produit du passage portuaire

Prix directement facturés à la marchandise : nous nous sommes efforcés de travailler sur les prix effectivement payés, incluant les éventuelles remises et les extra-frais, à partir de factures lorsque c'était possible, plutôt que de simples barèmes. Les opérateurs enquêtés sur les prix sont principalement les chargeurs et les transitaires. Nous isolons les redevances portuaires spécifiques payées par les produits à l'autorité portuaire, et celles payées en contrepartie de services particuliers (surveillance). En Afrique et tout particulièrement à Douala, le passage portuaire est souvent l'occasion de prélever de nombreuses taxes telles que la taxe conseil des chargeurs ou celles des organismes professionnels. Ces taxes et redevances pèsent directement sur la compétitivité des produits mais ne relèvent pas directement du transport. Nous ne considérerons ici que les taxes perçues par le port et les opérateurs portuaires.

Les coûts identifiés pour le navire recouvrent :

- les différentes redevances portuaires (pilotage, remorquage et lamanage, droits de port et frais de conduite en douanes), y compris les redevances et taxes sur les marchandises payées par l'armement.
- le coût pour l'armateur de la manutention et des différents services liés à l'escale.
- le coût d'immobilisation du navire, lié à la durée d'escale et à la valeur journalière.

Le prix de revient du passage portuaire du navire a été étudié à partir des informations fournies par les armateurs et des tarifs portuaires.

2.3 Analyse des coûts des opérations physiques sur les marchandises

L'analyse des coûts des opérations de manutention et stockage doit surtout nous permettre de comprendre la formation de ce coût et les variations qui seront observées d'un produit ou d'un pays à l'autre. Il s'agit de coûts directement affectables aux opérations et produits considérés, à l'exclusion des frais généraux, frais de siège, etc. Pour chaque opération élémentaire nous avons ainsi essayé de décrire très précisément la nature des moyens mis en oeuvre (main d'oeuvre, équipements), les quantités (indispensables pour apprécier les effets de productivité) et les prix de revient unitaires de ces facteurs de production utilisés.

Les informations réunies sur la main d'oeuvre concernent la composition des équipes, les nombre d'heures travaillées et celles payées par catégorie de personnel, tenant compte des heures normales et supplémentaires et des coûts "sociaux" (garantie de revenu minimum, sécurité sociale, etc.) et permettant de déterminer un prix de revient moyen pondéré correspondant au total. Pour les équipements (chariots élévateurs, grues), on s'est efforcé d'obtenir un coût horaire moyen qui peut être un tarif si le matériel est loué ou un coût estimé en fonction d'hypothèses d'amortissement et d'utilisation annuelle moyenne si le matériel est la propriété de l'opérateur. Les outillages divers et frais de fonctionnement (carburant) ont aussi été pris en compte sommairement et rapportés à la tonne chargée, en fonction des étapes et des opérateurs : chargements - déchargements des camions, des navires ainsi que les opérations terre et bord. Pour les coûts de stockage il est nécessaire d'avoir une estimation des surfaces de hangars et terre-pleins utilisés pour

le stockage des marchandises, de leurs caractéristiques techniques et des temps moyens de stockage correspondant au chargement et déchargement.

Une fois estimées les quantités de moyens mis en oeuvre, le prix de revient unitaires des équipements et carburants a été estimé en précisant la part des taxes payées, celle des importations (coût en devise) et la valeur ajoutée locale. Cette approche devrait permettre de distinguer, dans la comparaison entre pays, entre un effet "niveau des taxes", un effet "prix des facteurs de production hors taxes" et un effet "productivité de ces facteurs" (techniques et quantités mises en oeuvre).

2.4 Prix de revient du passage portuaire : premiers résultats

La banane à Douala et Limon-Moïn : des fonctionnements proches pour les bananes destinées à l'Union Européenne

La grande majorité des bananes destinées au marché européen sont conditionnées en palettes en raison des exigences récentes des mûrissières. Au Cameroun, les bananes sont manutentionnées en palettes depuis 1993. Au Costa Rica, toutes les formes de manutention sont régulièrement utilisées : palettes, cartons en vrac et conteneurs ; pour les exportations sur l'Europe, les palettes sont très largement majoritaires.

Chacun de ces pays dispose d'un quai réservé au trafic de la banane. Les palettes arrivent en camion, en sont déchargées par chariots élévateurs, rangées sous un hangar, puis reprises par un autre chariot élévateur et placées dans une cage sous-palan. La cage est hissée à bord avec les grues du navire et posée en fond de cale. Elle peut contenir 2 à 4 palettes au Cameroun et 6 à 8 au Costa Rica. Une fois en cale, les palettes sont ressaisies par de petits chariots élévateurs pour y être rangées.

A Moïn, c'est la cadence de manutention qui détermine, avec les temps de manoeuvre et d'attente, l'immobilisation des navires, alors qu'à Douala, la vitesse de chargement des bateaux est limitée par l'arrivée des camions et non par la cadence de manutention. En l'absence de moyen de stockage au frais, c'est la vitesse de coupe et de conditionnement des bananes en plantation qui détermine l'immobilisation des navires.

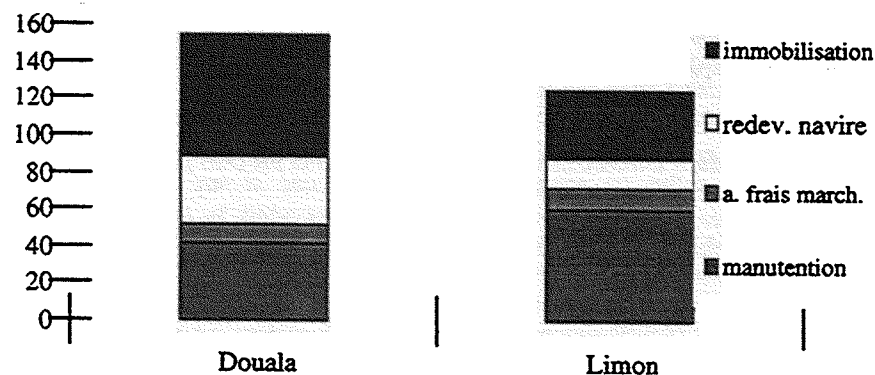
A Douala, la manutention des palettes de bananes coûte 3 300 CFA par palette, auxquels il faut ajouter, le cas échéant, les heures supplémentaires des dockers et les heures d'attente, (13 500 CFA par heure et par équipe) ainsi que d'autres frais annexes directement supportés par les planteurs : un employé des planteurs qui se trouve à quai, l'achat des petits chariots élévateurs utilisés dans les cales des navires ainsi que les conteneurs réfrigérés qui servent de stocks tampons au port. On estime l'ensemble de ces frais divers à 500 CFA par palette. Le "prix moyen de manutention" s'établit ainsi à 3800 CFA par palette de 883 kg de banane soit 43 FF par tonne de poids net.

A Moïn, le prix de manutention comprend deux composantes :

- une location d'engins et de personnels à JAPDEVA et
- le service payé à la compagnie de manutention.

L'une et l'autre composante varient en fonction du conditionnement et le prix de revient de la manutention de la banane croit du conteneur au vrac en passant par les palettes. Pour les palettes ce prix est de 42 FF pour le manutentionnaire et 18 FF à JAPDEVA, correspondant à la location de personnel et de chariots élévateurs. Le prix de revient de manutention d'une tonne nette s'élève ainsi à 60 FF.

Le graphique ci dessous synthétise les éléments du prix de revient du passage portuaire de la banane, en francs français par tonne, dans ces deux ports.



Graphique 1 : Prix de revient du passage de la banane en FF/t

Le niveau de prix total n'est pas très éloigné mais correspond à une structure de coût très différente entre les deux pays.

Le prix de manutention est sensiblement plus élevé au Costa Rica. Comme nous le verrons avec l'analyse des coûts, ceci correspond à un écart de coût de production de la manutention entre les deux pays, lié aux coûts unitaires de main d'oeuvre très élevés au Costa Rica.

Les frais d'escale, redevances portuaires et frais d'immobilisation du navire, sont plus coûteux au Cameroun, en raison de la durée de l'escale. Plutôt que de l'efficacité comparée des ports, c'est là le résultat d'un choix d'organisation logistique des chargeurs, lié aux volumes de trafic. Si l'arrivée des camions en provenance des plantations était plus régulière au Cameroun, le surcoût lié aux frais d'escale du navire pourrait être nettement moins important et la manutention serait également plus productive. En conclusion, dans la comparaison avec Moïn au Costa Rica, le surcoût de passage portuaire pour la banane camerounaise n'est pas lié au mauvais fonctionnement du port de Douala mais à l'organisation logistique décidée par les chargeurs.

Les engrais chimiques à Douala, Tema et Saïgon

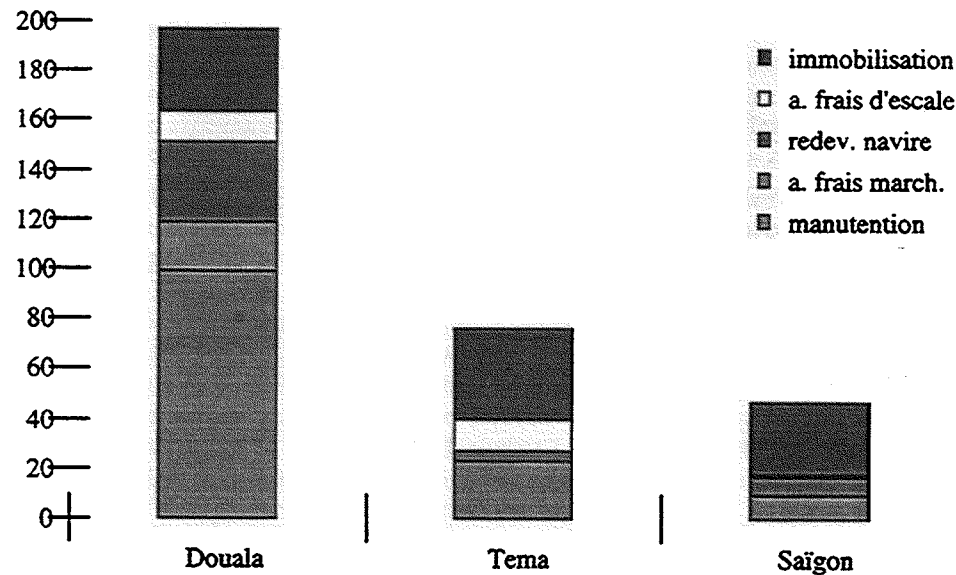
L'engrais peut voyager sous de nombreuses formes. Il est parfois importé en vrac, sous forme de matières premières puis mélangé et conditionné dans le pays d'importation, généralement au port, ce qui permet d'économiser sur les frais d'ensachage et de manutention au départ (manutention par gravité) et parfois aussi sur les frais de manutention à l'arrivée (par aspiration) ; cette formule demande une installation pour que l'ensachage à l'arrivée soit moins coûteux qu'au départ et donc un volume et une durée minimum.

Dans les pays africains étudiés l'engrais est importé en sacs, à l'exception de la Côte d'Ivoire qui a ses propres installations de mélange et de conditionnement. Au Costa Rica la majorité des engrais sont importés des Etats Unis par le port de Caldera sur la côte pacifique ; l'engrais importé par le port de Limon-Moïn est conditionné en conteneurs et nous ne l'avons donc pas retenu dans cette comparaison. Le Vietnam est un très gros consommateur d'engrais dont la moitié environ est importé. Ces importations se font sous toutes les formes et un nouveau port spécialisé pour les engrais vient d'être mis en service à l'embouchure du Mékong. Nous nous limiterons ici au engrais conditionné en sacs de 50 kg et la comparaison porte sur les ports de Douala, Tema et Saïgon.

A Douala la majorité des engrais sont livrés à l'importateur en zone urbaine. L'acconier décharge les sacs en filets à l'aide des grues du bord, jusqu'à sur camion du transitaire. La durée totale de l'escale est de 7 jours pour un chargement de 7000 t, soit une cadence de déchargement du navire de 1000 t. par jour. Le transitaire s'efforce d'enlever la totalité des lots en sous palan mais la cadence de débarquement est supérieure à celle de l'évacuation. Des lots tampons restent ainsi à quai bâchés par l'acconier qui en est responsable. La facture du transitaire comprend donc généralement, en plus du chargement sur camion prévu dans tous les ports, le brouettage et le déchargement des camions à l'arrivée. Pour comparer avec les autres ports nous avons donc laisser de côté ce prix de brouettage et le déchargement en ville pour nous arrêter à "sur camion".

A Tema, l'engrais est déchargé directement dans les camions pour être transporté immédiatement à l'un des 64 entrepôts des importateurs repartis dans le pays. Si les camions ne sont pas disponibles en nombre suffisant pour que l'évacuation se fasse au même rythme que le déchargement du navire, ils sont rangés sur le quai ou à un autre emplacement du terminal et bâchés en attendant les camions. La cadence de déchargement est de 30 t. à l'heure et nous avons analysé le cas d'un lot de 903 t. déchargé d'un petit navire en une escale de 35 heures.

A Saïgon les sacs d'engrais sont généralement déchargés directement du navire dans le camion ou la péniche. Pour accélérer le déchargement la grue du quai est parfois utilisée. Nous supposons que 10 % du tonnage est déchargé avec cette grue. Le stockage de l'engrais au port est limité. Pour tenir compte d'un retard possible des camions, nous retenons que 10 % du tonnage passe par un entrepôt du port, ce qui entraîne un surcoût supplémentaire de manutention, de camionnage à l'entrepôt, d'entreposage et une nouvelle manutention pour le chargement du camion. Converti en FF, le prix de déchargement payé par le chargeur est de 6,96 FF / t. pour un déchargement direct sur le camion, de 14,35 FF / t. pour un passage par entrepôt du port (+ 0,38 FF / t. / j d'entreposage) ; enfin l'utilisation de la grue de quai est facturée 2,86 FF / t. Le graphique ci dessous compare le prix de revient du passage par ces trois ports pour une tonne d'engrais en sacs. Il varie de 1 à 4 entre le moins cher (Saïgon 47 FF/t.) et le plus coûteux (Douala 197 FF/t.).



Graphique 2 : Prix de revient passage portuaire de l'engrais en sacs (FF/t)

Les frais d'immobilisation du navire sont comparables dans les trois pays. C'est sur le prix de la manutention, les redevances navires et les autres frais (transitaire) que se jouent les écarts. Au Vietnam, l'engrais est considéré comme un produit hautement prioritaire, en particulier l'urée destiné à la culture du riz. Tout est fait, au niveau de la tarification portuaire en particulier, pour en abaisser le coût final aux paysans. En particulier la prime de facilitation habituellement versée aux port pour accélérer les opérations est presque négligeable dans le cas des engrais.

Tema se trouve dans une situation intermédiaire entre Douala et Saïgon pour le prix de manutention comme pour le prix de revient total de passage portuaire, montrant ainsi qu'il n'y a pas un «niveau africain», mais un niveau selon chaque port. Les redevances portuaires par tonne déchargée, dans les hypothèses retenues, y sont même moins coûteuse qu'à Saïgon.

A Douala c'est la marchandise qui supporte la grande majorité des frais alors qu'à Saïgon et dans une moindre mesure à Tema, c'est le navire. L'analyse des coûts de manutention montre que ces écarts sur le prix sont loin de refléter uniquement des écarts de coût de production du service de manutention.

Le café en conteneurs à Abidjan, Douala, Limon, Saïgon

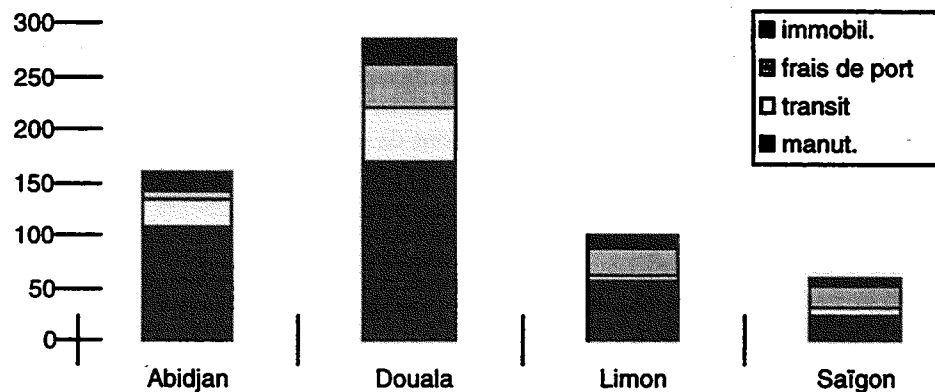
Le café exporté vers l'Europe est le plus souvent conditionné en sacs, eux mêmes placés dans des conteneurs de 20'. Les conteneurs sont chargé parfois à 16,8 t. (280 sacs de 60 kg) ou 18 t. et parfois 21 t., le café étant alors directement soufflé dans le conteneur,

sans sac mais après une préparation du conteneur. L'empotage en vrac, en augmentation régulière, est toutefois encore très minoritaire. Ce type de conditionnement est réalisé à la demande de l'importateur et concerne surtout les grands usiniers (groupe Jacob). Nous avons retenu les conteneurs les plus courants : 16,8 t., en Afrique et au Vietnam et 18 t. au Costa Rica.

Pour le café d'Afrique, il s'agit de *ship's convenience*, formule que l'on ne retrouve pas dans les autres pays. Les opérations portuaires peuvent inclure, outre l'empotage réalisé à la demande de l'armateur, des opérations de préparations réalisées à la demande du chargeur. Les traitements portuaires sont alors coûteux : pesage, alotissement, contrôle de qualité, traitement phytosanitaire, contrôle SGS, reprise en magasin et chargement sur camion pour livraison à l'acconier, nouveau stockage chez l'acconier et empotage, approche à quai et manutention bord. Tous ces traitements nécessitent de nombreuses manutentions et du stockage.

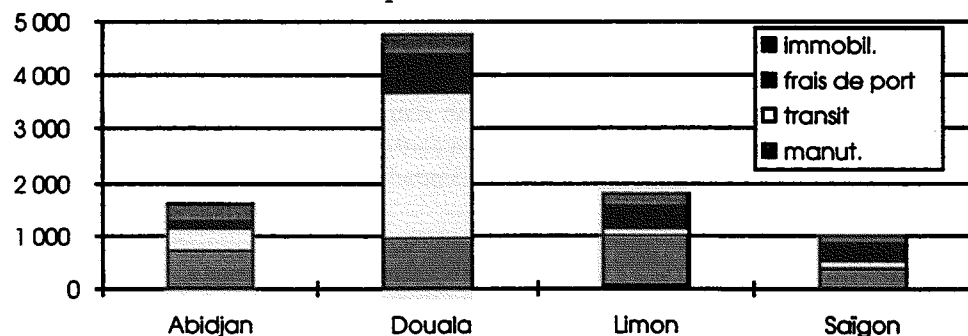
Au Costa Rica, toutes ces opérations sont faites à l'usine de l'exportateur, en dehors de l'enceinte portuaire et ne sont donc pas comprises dans le coût de passage portuaire. Les conteneurs sont contrôlés à leur arrivée au port, par le personnel du port. La moitié arrivent la veille et sont rangés soit au parc à conteneurs soit dans la cour aux camions. Ils sont amenés sous palan pour être directement hissés, au moyen de la grue de quai ou des grues du navire.

Au Vietnam, certains exportateurs ont leur entrepôt à une douzaine de kilomètres du port, d'autres louent un entrepôt au port. L'empotage peut se faire dans l'entrepôt de l'exportateur mais il se fait le plus souvent au port, toujours sous la responsabilité de l'exportateur. Concernant les frais de l'armement, rappelons que les grands porte conteneurs ne viennent pas au Vietnam. Les feeders qui relient HCMV à Singapour sont limités en matière de tirant d'eau et de longueur. L'analyse porte sur le plus important de ces feeders, d'une capacité de 650 EVP, pour lequel nous avons retenu une moyenne 1000 EVP manipulés par escale.



Graphique 3 : Prix de revient du passage portuaire du café en conteneur, y compris empotage et alotissement (FF/t)

Les surcoûts des ports africains comparés à Limon et Saïgon sont importants mais ils résultent principalement de services portuaires plus importants en Afrique qu'ailleurs, qui impliquent de nombreuses manutentions. Pour une comparaison plus homogène du point de vue de l'efficacité des ports, nous n'avons retenu, dans le graphique suivant que la manutention bord et les frais d'escale, c'est à dire les coûts de passage du navire. De plus le prix de revient est rapporté au conteneur de 20', quelque soit le tonnage de café qu'il contient.



Graphique 4 : Prix de revient du passage portuaire café hors alotissement et empotage (FF/20')

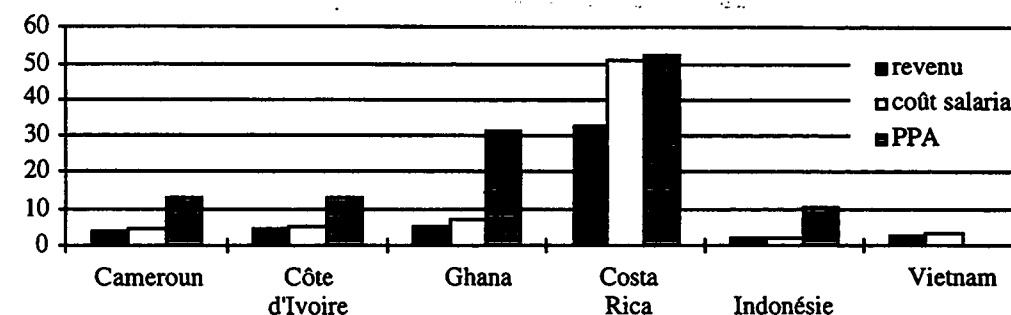
L'écart des prix de revient se resserre sérieusement mais il reste un gros handicap pour Douala. Les redevances portuaires sur le navire (frais de port) et surtout les taxes et redevances sur la marchandise (en particulier la taxe SGS de 11466 CFA/t.), placées avec le transit, sont les principaux responsables de ce surcoût de Douala.

3. LES COÛTS DES OPERATIONS PHYSIQUES

Pour une opération donnée, le coût dépend essentiellement de deux éléments : les prix unitaires des facteurs de production et leurs productivités. A titre d'exemple nous comparerons les prix de l'heure d'un dockeur, puis nous analyserons le coût de manutention de la banane et des engrais.

3.1 Prix des facteurs : des écarts importants

La main d'oeuvre est beaucoup plus chère au Costa Rica que dans les autres pays. Le statut des dockers est différent selon les pays et c'est ce statut, combiné avec le coût de la vie, qui va déterminer le coût de revient d'une heure de travail. Il apparaît en particulier que le coût de main d'oeuvre est très différent entre le Ghana et l'Afrique Francophone et surtout que le Costa Rica est beaucoup plus cher que les autres pays comme l'indique le graphe ci dessous.



Graphique 5 : Revenu, coût et PPA d'une heure de dockeur en FF

Ce graphe montre par pays une estimation du revenu horaire d'un dockeur (salaires et primes), le coût salarial pour l'employeur, c'est à dire après avoir ajouté les coûts sociaux et coûts de gestion de la main d'oeuvre, et un revenu horaire exprimé en parité de pouvoir d'achat⁵¹. Pour certaines catégories de travailleurs, notamment les grutiers, l'écart entre pays est encore beaucoup plus important.

3.2 Coût de manutention de la banane

A Douala la manutention des palettes dure en moyenne 22,5 heures par jour sur 2 shifts et mobilise 30 dockers, 3 pointeurs, 15 chariots élévateurs d'une capacité de 2 tonnes et leurs caristes, des transpalettes et des surfaces. Les chargeurs mettent également deux pointeurs au quai pour surveiller le bon déroulement ; ils ont également quelques conteneurs réfrigérés servant de stock tampon au quai. Le tonnage chargé chaque jour est estimé à 623 tonnes. Pour charger une tonne il faut donc

$(30 \times 22,5) / 623 = 1,08$ heures de dockers (dont la moitié environ en heures supplémentaires),

⁵¹ Taux de conversion calculé à partir des données du World Atlas 96 de la Banque Mondiale

$(20 \times 22,5) / 623 = 0,72$ heures d'autre travail (type 2, dont la moitié environ en heures supplémentaires),

$(15 \times 22,5) / 623 = 0,54$ heures de chariot élévateur.

Au total il faut donc, à Douala, 1,8 heures de travail et 0,54 heures de chariot élévateur par tonne, ainsi que de petits équipements et surfaces louées au port.

A Moïn, une équipe comprend 20 dockers et 4 autres travailleurs ; 9 employés du port participent à la manutention : 6 caristes, 2 chefs et 1 superviseur. La productivité est de 60 tonnes par heure. La quantité de travail par tonne manutentionnée est donc de $(20 + 4 + 9) / 60 = 0,55$ h. / t. Six chariots élévateurs d'une capacité de 2,5 t. sont loués au port soit $6 / 60 = 0,10$ heures de chariots par t. La manutention nécessite également de petits équipements, comme à Douala.

Tableau 2 - comparaison des coûts de manutention de la banane

	Douala	Limon
main d'oeuvre (h. / t.)	1,8	0,6
main d'oeuvre Pi (FF/h)	5,8	42,4
coût de m o (FF/t)	10,2	23,3
élévateurs (h. / t.)	0,5	0,1
élévateurs Pi (FF/h)	20,4	34,3
coût d'élévateur (FF/t)	11,1	3,4
autres frais (FF/t)	8,8	10,3
coûts directs de manutention (FF/t)	30,0	37,0
prix de manutention (FF/t)	43,0	59,8

Le prix de manutention sensiblement plus élevé au Costa Rica semble bien correspondre à un écart de coût de production, lié aux prix unitaires de main d'oeuvre très élevés au Costa Rica, et que ne compense pas une productivité plus importante. Dans le cas particulier de la banane il apparaît que la main d'oeuvre est 8 fois plus chère au Costa Rica qu'au Cameroun mais elle y est aussi 3 fois plus productive. Aussi, le coût de main d'oeuvre par tonne de banane manutentionnée n'est finalement "que" deux fois plus coûteux au Costa Rica. De la même façon les chariots élévateurs sont estimés un peu plus chers de l'heure au Costa Rica mais ils y sont, là encore beaucoup plus productifs et se retrouvent donc moins coûteux à la tonne manutentionnée. Finalement, compte tenu de la faible précision de ces estimations, les coûts de manutentions ne sont pas significativement différents entre les deux pays.

On note l'écart très important de productivité entre les deux ports. L'explication essentielle résulte là encore de l'organisation : les bananes n'arrivent qu'au rythme de la production des plantations, non au rythme des possibilités de manutention. Si l'arrivée des camions en provenance des plantations était plus régulière au Cameroun, la productivité pourrait y être comparable à celle de Limon, et le surcoût de manutention de Limon pourrait être plus important.

3.3 Le coût de manutention des engrais

A Douala l'estimation du coût de manutention repose sur les hypothèses suivantes. Pour le déchargement du navire, 80 dockers soit 2 équipes de 10 sur 4 cales et 10 autres personnes. La cadence de 1000 t. par navire et par jour sur 2 shifts (22,5 h./j dont 12 h. supplémentaires). La productivité du travail est donc de

$(80 + 10) \times (22,5 / 2) / 1000 = 0,90$ h. de docker et 0,11 h. d'autre travail, soit 1,01 h. de travail par tonne d'engrais.

A cela il faut rajouter le travail de manutention terre (chargement des camions) : une équipe de 25 dockers et 5 autres personnes pendant 16 h. (dont 8 h. supplémentaires) au rythme de 720 t. / j. soit

$(25 + 5) \times 16 / 720 = 0,67$ h. de travail par tonne d'engrais.

C'est cette manutention terre qui fait la différence de productivité avec Tema et dans une moindre mesure avec Saïgon. Malgré des hypothèses qui font intervenir une forte proportion d'heures supplémentaires à Douala, les prix de revient unitaires de la main d'oeuvre ne sont pas très éloignés entre ces trois pays.

Tableau 3 : prix de revient unitaire de la main d'oeuvre (FF/h)

	Douala	Tema	Saïgon
main d'oeuvre (h. / t.)	1,68	1,07	1,23
main d'oeuvre Pi	4,18	7,66	3,33
coût de m o	7,02	8,17	4,11
élévateurs (h. / t.)	0,05		
élévateurs Pi	20,52		
coût d'élévateur	0,92		
autres frais	1,19	0,00	1,15
coûts directs de manutention	9,14	8,17	5,27
prix de manutention	98,49	22,43	9,02

L'écart sur le prix de manutention de l'engrais entre Saïgon et Douala est considérable puisqu'il va de 1 à 10. Pourtant, dans ces deux ports nous avons retenu le cas où une partie des sacs devaient être stockée au port, en attente d'un camionnage, pour une durée de 20 jours payant à Saïgon alors qu'à Douala la période de stockage est incluse dans les 11 jours accordés par le port en franchise de magasinage. L'écart de coût, tel que nous avons pu l'apprécier, est nettement moins important. La manutention des sacs comprend principalement de la main d'oeuvre, et la productivité du travail aussi bien que son prix de revient unitaire ne sont pas si différents entre Saïgon et Douala.

4. ELEMENTS DE SYNTHÈSE

Dans tous les cas étudiés, Douala semble particulièrement coûteux, à l'opposé de Saïgon. Douala n'est pas représentatif des autres ports africains : Tema ou Abidjan se situent à des niveaux de prix beaucoup plus proches de ceux des ports étudiés hors Afrique. Douala mériterait une analyse approfondie pour lui seul.

Dans le cas du café en conteneurs une part importante du surcoût africain s'explique par le fait que de nombreuses opérations de préparation et de contrôle des expéditions sont faites dans les ports africains mais en dehors de la zone portuaire dans les autres régions. La pratique du ship's convenience, très généralisée sur la Côte Occidentale d'Afrique paraît particulièrement coûteuse pour l'armateur. L'alotissement au port, moins généralisé semble lui très coûteux pour le chargeur. Si l'on compare les ports pour des services équivalents, Abidjan semble moins coûteux que Limon (qui est lui-même réputé comme un port cher dans sa région)

Les analyses sur les coûts des opérations physiques de passage portuaire semblent indiquer des surcoûts africains, bien que les coûts de main d'oeuvre n'y soient pas particulièrement élevés. Actuellement cette analyse des coûts de production des services portuaires ne permet pas de rendre compte des niveaux des prix de revient par pays ni à fortiori des écarts entre pays.

La banane est le seul produit où le prix de revient du passage portuaire ne semble pas plus cher du fait du port africain. Une raison en est probablement l'importance des flux et la dimension des chargeurs qui les conduisent à contrôler étroitement leurs coûts.

A une exception près les ports étudiés ne sont pas en position de concurrence avec d'autres ports et la concurrence entre les opérateurs à l'intérieur du port semble faible. Sur la COA, chaque port peut considérer le trafic de son pays comme un trafic captif, à l'exception des pays enclavés dont le trafic maritime est faible, et les possibilités d'accroître son trafic par un effort commercial sont limitées. La situation est très comparable au Costa Rica où les possibilités de détournement de trafic sont faibles, que ce soit entre les deux ports principaux du pays, situés l'un sur l'Atlantique et l'autre sur le Pacifique, ou que ce soit avec les ports des pays voisins, en raison des difficultés de circulation. En fait la concurrence, notamment entre les ports de la COA, se joue sur la fonction de transbordement des conteneurs. Tous les navires ne touchent pas tous les ports et celui qui est escalé plus souvent que les autres augmente ses recettes, son activité de manutention, et la qualité du service maritime pour les chargeurs de ce pays. Seuls les ports d'HCMV se retrouvent en concurrence puisqu'ils offrent tous trois certains services communs (la sacherie, ou dans une moindre mesure, les conteneurs) à quelques centaines de mètres l'un de l'autre. Mais cette concurrence est très encadrée, puisque les tarifs sont fixés par décret avec une marge de négociation de 10 % seulement.

Dans tous ces ports un processus de réforme des institutions est en cours ou à l'étude. Ces réformes prennent des formes différentes et en sont à des étapes différentes mais dans chacun de ces ports se pose la question de la meilleure forme de relations entre les différentes entités de la communauté portuaire. La manutention est le plus souvent au centre de ces réflexions ou de ces réformes (Limon, Tema) mais d'autres services y ont également leur place (dragage à Douala) et c'est parfois le rôle même de l'autorité portuaire et de ses relations avec l'Etat qui est repensé (Costa Rica, Vietnam). Les ports étudiés sont régulés de manière très différentes et au delà des installations et équipements, ce sont bien souvent les institutions et réglementation du port, au sens de régulation entre les différents intervenants sur le domaine portuaire, qui sont la clef de voûte de l'efficacité du port.

C'est vrai à l'évidence pour les relations financières entre le port et les pouvoirs publics : régime fiscal et douanier de l'autorité portuaire et des opérateurs mais aussi

participation de l'Etat au financement des infrastructures, ou à l'opposé rôle de développement économique et social confié au port de Limon.

REFERENCES

- Ph. BARNOLA (1993) : La compétitivité des ports de l'Afrique de l'Ouest, mémoire de fin d'étude, ENTPE - INRETS, 61 p. + annexes
- BENOM CONSULT (1996) : Transport chains and competitiveness in Ghana, 144 p. + annexes
- BCEOM (1996) : Analysis of Ujung Pandang & Panjang port legal, physical and economic framework and port activity, 46 p. + annexes
- G. COSTA (1986) : La formation des coûts de la manutention portuaire, INRETS, 56 p. + annexes
- E C L A C (1989) : The distribution chain and of latin american exports - Ports modernization in Chile, ONU, 89 p.
- E. GONZALES VARELA et E. MEZA SANDI (1996) : estudio de precios y costos de la operacion portuaria en Costa Rica, caso Limon-Moin, INRETS CACITRAN, 53 p. + annexes
- HALLGRIMSON et STEMELIN (1992) : étude comparative des coûts et conditions des opérations et services portuaires en Afrique, in Table Ronde de Cotonou, Banque Mondiale et CMEAOC, PP 193 - 209.
- HLC (1995) : Prix et coûts de passage portuaire à Douala, INRETS HLC, 25 p. + annexes
- HLC (1996) : Prix et coûts de passage portuaire à Abidjan, INRETS HLC, 30 p. + annexes
- NGUYEN THE BAO (1996) : Prix et coûts de passage portuaire à Saïgon, INRETS -TEDI South, 62 p.
- C. RIZET (1995) : Coûts de passage portuaire pour le navire sur la côte occidentale d'Afrique, in RTS n° 47, pp. 11-26

LES ELEMENTS DE LA COMPETITIVITE DU PORT DE POINTE-NOIRE

*Alphonse OBAMBI-ITOUA
ACRETAT
Pointe Noire - Congo*

INTRODUCTION

Déterminer les éléments de la compétitivité du Port de Pointe-Noire, revient à rechercher les critères de qualité qui se sont développés dans le temps, rendant ce port plus attractif que d'autres ports qui lui sont concurrents. Aborder le problème des éléments de la compétitivité dans le temps nécessite donc une approche statistique et historique de l'activité du port de Pointe-Noire.

L'observation de la compétitivité dans une dynamique historique revient aussi à envisager un constat d'"imperformance" ou de manque de performance pour le port de Pointe-Noire et rechercher les voies et moyens de transformer les éléments négatifs en éléments de performance ou de compétitivité.

Cet exercice a été de tout temps la préoccupation des chercheurs qui ont abordé dans leurs études l'analyse des aspects de concurrence portuaire (la performance d'un port ne pouvant être évaluée que comparativement à un autre port).

Les éléments de la compétitivité du port de Pointe-Noire ont toujours été la préoccupation des autorités portuaires du port, qui, personne ne peut en douter, chaque année établissent des statistiques du port, rédigent des rapports mensuels, trimestriels et annuels d'exploitation et de gestion qui ont, sans doute, permis de déterminer à quel point le port de Pointe-Noire était performant ou pas, et en ont tirés les conclusions adéquates.

Cette préoccupation et aussi celle de l'Etat Congolais à travers le département des transports, qui insère le développement du port dans sa politique nationale de transport et particulièrement dans sa recherche de la maîtrise de son transport maritime, élément essentiel du Commerce International, dans lequel le port constitue l'un des plus importants maillons.

Notre propos ne saurait se mettre à l'écart ou au travers de toutes ces préoccupations. Dans une synthèse qui ne peut que se limiter aux exigences d'une communication de séminaire, nous tenterons ici de faire un bilan statistique des critères de qualité (ou de performance) d'un port et les appliquer au port de Pointe-Noire dans son évolution temporaire. Notre source statistique reste principalement les rapports et bilans de l'Agence Transcongolaise de Communication (ATC), dont le port était jusqu'à une date très récente encore une des sections.

Nous essayerons ici d'analyser ce qui a été la démarche du chercheur, de l'autorité portuaire du port de Pointe-Noire et de l'Etat sur le maintien et le développement des éléments de compétitivité, les causes de leur détérioration, et tirer de tous les constants, la substance pouvant permettre de faire du port de Pointe-Noire un port performant dans la sous-région de l'Afrique Centrale.

Ce propos ne pourra être abordé sans la présentation des infrastructures et superstructures du Port de Pointe-Noire.

Ainsi, notre exposé se trouve divisé en trois parties :

- **Première partie** : Présentation des infrastructures et superstructures du port de Pointe-Noire ;

- **Deuxième partie** : Evolution statistiques des éléments de performance du port de Pointe-Noire de 1985 à 1995 ;

- **Troisième partie** : Recherche de perfectionnement et de compétitivité pour le port de Pointe-Noire.

1. INFRASTRUCTURES ET SUPERSTRUCTURES DU PORT DE POINTE-NOIRE

1.1 Brèves données historiques

La situation physique actuelle du Port de Pointe-Noire et l'organisation de sa superstructure sont la résultante du débat engendré par l'intérêt de la construction du Port et du choix de son emplacement résumé par les instructions, en date du 04 Mai 1910, du Gouverneur Général MERLIN, qui précisait les objectifs de "rechercher vers le Sud des environs de Loango d'une part, jusqu'à ceux de Pointe-Noire d'autre part, le point le plus propice à l'établissement d'un Port. Ce point serait destiné à être la tête de la ligne de la voie ferrée entre l'Océan et Brazzaville. Indiquer dans les grandes lignes les travaux à exécuter pour construire au point répondant aux conditions ci-dessus un Port commercial accessible à tous les navires qui fréquentent les côtes d'Afrique"(2)

Le choix de Pointe-Noire, comme lieu de construction "d'un Port en eau profonde avec quais accostables par les plus gros navires fréquentant la côte, seul débouché rationnel d'un chemin de fer important destiné à débrider les immenses territoires du bassin du Congo fût pris définitivement, en 1928 après plusieurs missions d'études controversées.

La pose de la première pierre fût réalisée par le Gouvernement Général ANTONETTI le 11 juillet 1934. Les travaux d'infrastructure ont été terminés en 1942 et ceux des superstructures et d'équipements en 1945.

Ce rappel historique présente la motivation politique et technique qui fonde aujourd'hui tout l'intérêt et les avantages que présentent le Port de Pointe-Noire.

1.2 Facilités du Port de Pointe-Noire

La présentation officielle des infrastructures et superstructures du Port de Pointe-Noire (1) est toujours précédée des conditions de facilités du Port qui sont :

- sa situation géographique : 4°47' de latitude Sud et 11° de longitude Est, Port extérieur gagné sur la mer et construit au Sud de la baie du cap naturel de Pointe-Noire, renforcé et prolongé par une digue artificielle ;

- ses conditions d'accès : avec un bassin portuaire d'une superficie de 84 ha s'ouvrent sur la baie par une passe d'entrée de 180 m de largeur, prolongée par un chenal d'accès d'une longueur de 1 200 mètres dragués à 11,50 m au dessous des eaux ;

- l'accostage et le mouvement des navires, 24 heures sur 24, assistés par un pilote obligatoire pour tout navire ayant une jauge nette supérieure ou égale à 100 tonneaux de jauge nette et, remorquage obligatoire pour tout navire ayant une jauge brute supérieure ou égale à 200 tonneaux ;

- l'avitaillement des navires en eau, hydrocarbures et provisions de bord ;

- et enfin l'entretien et le carénage des navires de 700 tonnes.

Les infrastructures portuaires

Elles se situent en deux sites :

Le port public qui comprend :

* le port commercial, situé dans la partie Ouest de la baie de Pointe-Noire où sont regroupés l'ensemble des ouvrages réservés au transbordement des marchandises diverses, y compris les installations spécialisées pour le transbordement des vracs liquides et vracs solides ainsi que des produits de pêche ;

* la zone logistique pétrolière, située à l'Est du port Commercial et comportant 726 ml de quai à 4,5 et 6 m et plus de 50 ha de terre plein aménagé.

Le terminal de Djéno, situé à 9,5 milles dans le Sud Est du Port Public à 3800 m de la Côte, comportant une bouée pour le chargement du pétrole brut extrait au large des côtes du Congo.

Le Port de Pointe-Noire compte :

* 10 postes à quai d'une longueur totale de 1595 m par des fonds de 7,30 à -9,15 m (Quais D, G, et Môle I)

* 1 poste pétrolier par des fonds de - 10 m

* 2 postes sur coffres par des fonds de - 9,15 m.

La Superstructure du Port de Pointe-Noire

Elle se repartie en deux zones :

- La première zone (sous Douanes) avec des magasins et hangars bordant les quais construits sur 22.068 m².

- La deuxième zone (hors Douanes) avec 30 715 m² de magasins et hangars.

Le Port de Pointe-Noire compte plus de 50 000 m² de terre plein dont près de 22 000 m² de parc conteneurs.

Les voies de circulation routière totalisent près de 5 Km de long. Trois voies ferrées relient les quais, hangars et terre plein au CFCO.

La situation géographique du Port de Pointe-Noire, le choix de son site, les conditions d'accès et d'accueil favorables à tout navire ont sans doute longtemps justifié sa réputation de port en eau profonde et "débouché naturel sur l'Océan d'un axe de communication prépondérant pour l'Afrique Equatoriale". Aujourd'hui encore, le port de Pointe-Noire jouit de son atout physique qui l'avantage par rapport aux ports concurrents (Douala, Matadi, Libreville).

Un certain déclin du trafic du port de Pointe-Noire a commencé à se faire ressentir au milieu des années 80.

Effets de la crise économique internationale ou crise de compétitivité, une analyse statistique des éléments de performance du Port de Pointe-Noire leur comparaison à ceux des autres ports et particulièrement ceux qui lui sont directement concurrentiels, permettra de mieux situer la place du port de Pointe-Noire dans la sous région de l'Afrique Centrale.

2. ANALYSE DES ELEMENTS LA DE COMPETITIVITE DU PORT DE POINTE-NOIRE ENTRE 1985 ET 1995

Les éléments de la compétitivité portuaire peuvent être repartis sur deux volets :

- les éléments de performance portuaire, qui constituent les principales marques de la qualité des services portuaires ;
- et les éléments de coût portuaire ou de passage portuaire qui sont à la charge de l'armateur ou du chargeur.

2.1 Les éléments de performance portuaire

Les éléments d'appréciation de la qualité des services portuaires sont nombreux. Nous en distinguons ici quelques principaux qui sont :

- Le trafic portuaire, global ou par catégorie des marchandises ;
- Les mouvements des navires ;
- L'occupation des postes à quai ;
- La durée de séjour à quai (durée d'escale) ;
- Les cadences de manutention.

2.2 Le trafic du port de Pointe-Noire

La comparaison des statistiques de trafic d'un port à un autre port ne permet pas essentiellement d'en déduire de la compétitivité de l'un par rapport à l'autre.

Le trafic d'un port permet d'évaluer ses performances du fait des quantités et volumes manipulés en comparaison à une période précédente.

Le trafic est plus un critère d'auto-appréciation qu'un critère de compétitivité. Mais il est élément de compétitivité à travers une analyse en terme de taux de croissance ou de décroissance du trafic. Il permet aussi d'évaluer les volumes détournés vers d'autres ports.

Le tableau ci-après montre l'évolution du trafic du Port de Pointe-Noire pendant les dix dernières années (hors trafic des hydrocarbures).

On constate, en observant le tableau n° 1, une baisse continue du trafic entre 1985 et 1995 évalué à 62 % du trafic. Les importations et les exportations ont respectivement baissées de -20 % et de -70 %

L'évolution négative du trafic du port de Pointe-Noire est révélateur d'un malaise qui se trouve lié, tant à la situation économique du Congo, que par la baisse des performances directs ou indirects du port.

Il a été aussi constaté (il importe de le quantifier) un détournement de trafic sur la voie Gabonaise (manganèse), sur les voies camerounaises et zairoises (bois).

Tableau 1 : Evaluation du trafic du Port de Pointe Noire de 1985 à 1995 (en milliers de tonnes)

Année	Débarquement	Embarquement	Total
1985	670	3128	3796
1986	621	3380	4000
1987	518	3279	3797
1988	554	3469	4023
1989	491	2447	2938
1990	633	2210	2843
1991	533	1596	2129
1992	575	964	1539
1993	525	825	1350
1994	494	816	1310
1995	530	916	1446

Source : Rapports d'activité annuelle de l'ATC Port

Les mouvements des navires

Le nombre de navires ayant fréquentés le port de Pointe-Noire est passé de 1322 navires en 1985 à 1280 en 1995. La plus forte diminution dans cette période a été de 1039 navires en 1990. La plus forte augmentation a été enregistrée en 1994, avec 1997 navires, pour chuter à 1280 navires en 1995 (cf. tableau n° 2).

La durée d'attente en rade pour manque de quai est en général très peu élevé, sinon inexistante, (cf. tableau n°2)

Ce facteur est plus lié à la faible fréquentation du port de Pointe-Noire, que par la grande disponibilité des quais, et encore moins par la haute performance des cadences de manutention

L'occupation des postes à quai, dépassant dans l'ensemble rarement les 50%, vient démontrer le constat fait précédemment sur la durée d'attente en rade pour manque de quai.

La durée de séjour à quai a connu une baisse continue entre 1985 et 1994, pour remonter à 5 038 jours / navires en 1995 contre 2 902 en 1994.

Les cadences de manutention ne ressortent pas des statistiques de l'ATC du fait que les manutentions sont exécutées par les sociétés privées équipées de leur propre matériel.

Les cadences de manutention varie en fonction des types de navires, et types de marchandises et leur mode d'emballage : RO/RO, porte conteneurs, conventionnel (vrac, sacheries), grumes...

L'expérience des sociétés de manutention au port de Pointe-Noire montre que les cadences de manutention sont de l'ordre de :

- 900 à 1 000 tonnes/jours pour les navires conventionnels (grumiers ou sacherie),
- 16 à 18 conteneurs par heure pour les navires porte conteneurs.

Ces cadences sont approximativement les mêmes à Douala et Libreville.

Les éléments de performance du port de Pointe-Noire ont connu entre 1985 et 1995 une situation de décroissance, accentuée en général dans les années 80, avec une légère tendance à l'amélioration en 1995. Cette décroissance des indices de performance est beaucoup liée à la baisse du trafic.

Il faut noter, que c'est dans cette période considérée, que le port de Pointe-Noire a perdu d'abord partiellement et ensuite totalement le trafic du manganèse de la Comilog. C'est aussi dans cette période que l'on a vu disparaître des statistiques du port de Pointe-Noire, des produits comme le coton du Tchad et de la RCA.

Tableau 2 : Eléments de performance du port de Pointe Noire entre 1985 à 1995

Année	Nombre de Navires	Durée d'attente en rade/heures	% occupation des postes à quai	Durée à poste en jour/navires
1985	1322	185	57,2	4.356
1986	1147		52,6	3.291
1987	1168		51,3	2.817
1988	1161		50	3.104
1989	1042		48,9	2.869
1990	1039		50,6	2.590
1991	1713		52	2.803
1992	1963		51	2.905
1993	1603		43	3.357
1994	1997		40,9	2.902
1995	1280	47,7	5.038	

Sources : Rapports mensuels et annuels d'activité du port

Les coûts de passage portuaire au Port de Pointe-Noire

Il s'agit ici de l'ensemble des coûts supportés par les différentes entités intervenant dans l'activité maritime, de l'arrivée du navire au port, à la sortie des marchandises du Port pour leur lieu de consommation, de transformation ou d'utilisation, quand il est question de l'importation, ou de l'ensemble des dépenses occasionnées à différentes étapes du processus de l'exportation, c'est à dire de l'introduction d'une marchandise dans l'enceinte portuaire à son chargement sur le navire vers un pays étranger.

Le passage portuaire peut être étendu aux activités administratives ou de transport à l'intérieur du pays, quand l'origine ou la destination du produit ne se situe pas dans les environs proches du port (cas de Brazzaville et Bangui, par exemple).

Les coûts liés au navire

Au port de Pointe-Noire, tout comme dans d'autres ports de la Côte Ouest d'Afrique et du Monde, les coûts liés au navire sont :

* Les droits de trafic ou de participation au transport maritime au départ ou à destination du Congo

Ce droit est payé par l'Armateur (propriétaire du navire ou d'un ensemble de navires) à travers son représentant Consignataire ou Agent Maritime lors de l'inscription de l'armement au trafic congolais auprès de la Marine Marchande.

Auparavant à 300 000 FCFA par armement au moment de l'inscription, ce droit a été nouvellement fixé à 10 000 000 de Francs CFA pour toute nouvelle inscription (14).

A ce droit il faut ajouter la taxe payée par l'armateur à la marine marchande pour marchandise chargée ou déchargée (600 F/T à l'import et 400 F/T à l'export) et la taxe pour visite du navire de 250 000 FCFA.

* Les redevances portuaires pendant l'escale du navire.

Il s'agit des services du port au navire au moment de son arrivée et à son départ : pilotage, remorquage, lamanage (ou amarrage), séjour à quai, avitaillement...

Les redevances portuaires directement facturées au navire ont connu entre 1985 à 1995, deux augmentations en 1987 et 1994 (cf. tableau n° 3) la dernière augmentation est, sans doute, résultante des effets de la dévaluation du franc CFA et de l'augmentation du coût des " intrants " et charges de fonctionnement du port de Pointe-Noire.

Malgré ces augmentations, des études antérieures, confirmées par celles plus récentes montrent que le port de Pointe-Noire est l'un des ports de la Côte Ouest africaine " les moins onéreux pour les armateurs et donc en bonne position de compétitivité et en tous cas nettement moins chers (30 à 60%) que Douala, Port Gentil, et Libreville principaux concurrents dans la sous-région " (5) (7).

Les coûts liés à la marchandise :

Ces coûts sont directement payés par l'expéditeur ou le destinataire (chargeur). Ils sont nombreux au Port de Pointe-Noire et leur somme constitue un tribut important sur la marchandise à l'import comme à l'export. Nous divisons ce type de coûts en trois catégories :

Tableau 3 : Evaluation des taux de redevances du port de Pointe Noire

Produits	PERIODE ET TAUX EN CFA				
	15-1-1981	16-1-1982	1-5-1984	1-1-1987	1-4-1994
	Taux	Taux	Taux	Taux	Taux
NAVIRES					
Pilotage.	9	10	12	14	34
Remorquage.	6710	76370	90120	99132	238000
Séjour.	22,30	24,10	28,50	32	77
MARCHANDISES					
12e Catégorie	5500	5940	7935	8570	10280
DOMAINE					
Bureau	15650	16900	21150	24320	29200
Magasin	3520	3800	4750	5460	6000
Terre-plein	1155	1250	1560	1795	2150

Source : Service Exploitation ATC Port

La redevance portuaire sur la marchandise ou taxe de port, calculé à la tonne de marchandise avec un taux variable selon la qualité de la marchandise. Cette taxe a augmenté à chaque hausse des taxes portuaires (cf. tableau N° 3). En 1994 sur la catégorie de marchandise la plus élevée, elle a augmenté de 16% par rapport à 1987. Elle est de 25% et 59% moins élevée qu'à Libreville et Douala.

La redevance de manutention et de stationnement de la marchandise

l'on distingue :

- la manutention bord ;
- la manutention terre ou acconage ;
- les coûts d'approche (Socomab pour le bois) ;
- les surestaries et stationnement parc acconiers ;
- la D.E.M (Droit d' entreposage des marchandises) ;
- les frais d'EGED (entrepôt sous Douanes)
- Les frais de TRANSIT (H.A.D, Commission de Transit et de Transport)

Les autres taxes administratives qui sont facturées par :

- les services phytosanitaire : certificat phytosanitaire ;
- la chambre de Commerce : certificat d'origine ;
- la Marine Marchande : autorisation de chargement et taxe à l'import et à l'export ;
- la Douane : droit de Douanes
- la S.G.S : demande préalable à l'importation, attestation de vérification.
- Les assurances : facultés Maritimes payées à l'arrivée des marchandises
- La mairie : taxe sur la sortie des conteneurs du Port.

Les droits de douanes et les coûts de manutention et de stationnement de la marchandise constituent les postes les plus importants dans le calcul des coûts de passage portuaire à Pointe-Noire. Les droits de douanes sont l'une des plus importantes et plus sûres recettes de l'Etat. Les coûts de manutention et de stationnement ont connu en moins de 10 ans une trois augmentations de 30 à 50% du fait d'un monopole et d'absence de concurrence réelle entre les prestataires des activités de manutention (10), (11), (12), (13).

La multitude des taxes administratives sur la marchandise et leur coût, la taxe de port et les coûts de manutention, de stationnement, de livraison cumulés représentent les deux tiers du coût de passage portuaire au port de Pointe-Noire. Cet ensemble de coût est plus élevé à Pointe-Noire qu'à Douala ou Libreville.

Les coûts de pré et post passage portuaire

Ces coûts liés à l'activité de transport en Amont ou en Aval de l'activité portuaire et maritime ont une double influence sur cette activité : la lenteur et la mauvaise qualité de ce transport, qu'il soit routier ou ferroviaire, et sur prix très élevé, qui ramené à la tonne, est très souvent égal ou supérieur au fret maritime.

Le Port de Pointe-Noire se trouve donc confronté à une crise de compétitivité qui est totalement extérieur à l'entité commerciale qui est l'autorité portuaire. Les coûts directement liés à son activité (pilotage, remorquage, lamage etc. ...) le situent en meilleur

situation concurrentiel. Ceux qui défavorisent sa compétitivité, sont les éléments non maîtrisés par le Port. En plus le Port de Pointe-Noire subit les contre-performances du CFCO, ce Chemin de Fer qui a donné raison d'être au port de Pointe-Noire. D'autres facteurs comme le coût élevé des hydrocarbures ont diminué sensiblement la fréquentation du port par des navires tels que les tonniers.

Que faire donc pour donner (ou redonner) au Port de Pointe-Noire, sa pleine compétitivité. Actuellement la solution semble être recherchée dans l'Autonomie du port de Pointe-Noire, sa privatisation, ou la création des zones franches.

3. RECHERCHE DE PERFECTIONNEMENT ET DE COMPETITIVITE POUR LE PORT DE POINTE-NOIRE.

3.1 La solution pour l'autonomie du port de Pointe-Noire

Cet approche est celle prônée par l'Autorité Portuaire, moins par recherche de perfectionnement et de compétitivité, que par désir de rentabilité, eu égard à son "mariage" au sein de l'Agence Transcongolaise de Communication ATC, regroupant autour de la Section Port Maritime, une Direction Générale pléthorique, le CFCO, le port fluvial et les voies fluviales aux résultats financiers chroniquement déficitaires (3).

L'autonomie du port de Pointe-Noire, malgré l'absence d'un texte légal est déjà rentrée plus ou moins dans les faits. Mais cette autonomie administrative et financière est insuffisante dans la résolution du problème des coûts élevés sur la marchandise et autres handicaps du passage portuaire générés par les autres administrations et le CFCO.

3.2 La solution par la privatisation du Port

Cette conception est celle de l'Etat, qui intègre la privatisation de l'ATC dans une mouvance générale de privatisation sous le contrôle des organismes financiers internationaux. Il reste à définir comment privatiser ; à qui céder le Port de Pointe-Noire et, quelle place réserver à l'Etat dans cette privatisation.

Ici se pointe déjà des inquiétudes de voir après la privatisation se former dans le port des concentrations financières, qui risqueront de renforcer les situations de monopole qui ont été à l'origine des augmentations des prix de prestations des auxiliaires de transport maritime.

La privatisation du CFCO est déterminante pour rendre utile et efficace celle du Port, quelle que soit la forme de privatisation à retenir.

3.3 Autres formes de solutions

L'autonomie du port de Pointe-Noire ou sa privatisation montreront très rapidement leur limite si ces deux approches ne sont pas perçues dans un cadre global où se définit le rôle réel à jouer par le port dans le processus de maîtrise des Transports en général et du Transport maritime en particulier, dans le développement d'un pays.

Il doit être définie une politique de transport cohérente intégrant tous les paramètres pouvant favoriser à l'import comme à l'export un flux important de marchandise vers le port de Pointe-Noire : par lad; par l'allègement de l'ensemble des procédures durant le passage portuaire (4).

Au delà des solutions propres au port de Pointe-Noire et au système congolais de transport, il est impératif d'envisager la solution d'intégration des transports dans la sous région (8).

La solution sous-régionale permettra une rapide harmonisation des procédures administratives (4) et de tarification, et la mise en place des règles communautaires de concurrence et de complémentarité des systèmes de transport et leur flux de marchandises vers les ports.

Le port de Pointe-Noire pourra dans ces conditions retrouver sa vocation de " Porte Océane " de l'Afrique Centrale.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- (1) - Mémento du Port de Pointe-Noire - ATC Direction du Port de Pointe-Noire, 1981.
- (2) - La construction du Port de Pointe-Noire, André LAURAIT, J.P 701528, jan -fév. 1947.
- (3) - Compte rendu de Mission, Omer BOUKA, coordinateur de la Commission de restriction de l'ATC, 02 - 07 Juin 1993.
- (4) - Rapport du Séminaire sur la Facilitation du trafic international, Direction Générale de la Marine Marchande, Pointe-Noire 1990.
- (5) - Coût de passage portuaire pour le navire sur la côte occidentale d'Afrique. Christophe RIZOT, INRETS-DEST, dans recherche transport sécurité, N°47 1995.
- (6) - Frais de ports - Etude SAGA, 1990
- (7) - Port et développement : essai d' analyse d' une situation de concurrence entre les ports de Pointe-Noire (Congo) et Douala (Cameroun).Thèse de Doctorat Université de Lyon II, par S.J. N' GOMA, 1983.
- (8) - Système Congolais de Transport et Intégration économique en Afrique Centrale. Thèse de Doctorat ENPC/INRETS, A. OBAMBI-ITOUA, 1993.
- 9) - Rapports d' activité mensuels et Annuels du Port de Pointe-Noire.
- (10) - Arrêté N° 8879 MTAC portant augmentation des tarifs de rémunération à percevoir par les entrepreneurs de manutention au port de Pointe-Noire, Août 1982
- (11) - Arrêté N° 0971 MTAC portant augmentation des tarifs de rémunération à percevoir par les entrepreneurs de manutention au port de Pointe-Noire, Avril 1987
- (12) - Arrêté N° 34321/MTAC-CAB portant augmentation des tarifs de rémunération à percevoir par les entrepreneurs de manutention au port de Pointe-Noire, Nov. 1991.
- (13) - Note N° 831/MCCPME du 26 Juillet 1994 nous donnant revalorisation de 20% de nos prestations de transit, tant à l'import qu'à l'export.
- (14) - Note de service N° 0550 DIGEMAR, Mai 1996

POLITIQUE MARITIME DES PAYS DE LA CMEAOC/TRANSPORT MARITIME

Lawrence PUGONG
CMEAOC
Abidjan - Côte d'Ivoire

C'est pour moi un honneur et un agréable devoir d'avoir à intervenir dans le cadre de SITRASS 4 sur le thème : "Politique Maritime des pays de la CMEAOC/TM"⁵².

Cette politique s'explique à travers des facteurs historiques, mais aussi à la lumière de l'évolution intervenue dans l'environnement et dans l'organisation des transports maritimes mondiaux.

Je vous proposerai alors le plan suivant :

1. Le contexte historique de la CMEAOC/TM
2. La politique maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
3. Les perspectives et les réformes de politique et de stratégie

1. LE CONTEXTE HISTORIQUE DE LA CMEAOC/TM

Il importe de mieux cerner ce contexte historique pour mieux apprécier la politique maritime des pays membres de la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM).

1.1 Politique maritime coloniale européenne en Afrique de l'Ouest et du Centre

Dans le cadre de leurs politiques de colonisation en Afrique, certains Etats européens vont développer, à partir du 19e Siècle, le transport maritime sur la cote Centre et Ouest africaine avec l'appui des Etablissements commerciaux déjà installés sur la Côte, entre autres, des sociétés françaises, britanniques et allemandes, dont :

- la Société Commerciale de l'Ouest Africain (SCOA) ;
- la Compagnie Française de l'Afrique Occidentale (CFAO) ;
- African and Eastern Trade Corporation ;
- F & SWAZI ;
- William King Ltd ;
- United African Company
- Woerman Group of Germany.

Dans le contexte des rivalités entre les puissances européennes, les transports maritimes s'avéraient d'une importance économique et stratégique indéniable.

A cet égard, les transports maritimes étaient régis par des dispositions réglementaires protectionnistes sous le couvert de "Pacte colonial" ou politique d'exclusivité, qui signifiait que seule la Métropole avait droit de trafic entre elle et les

⁵² Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre/Transports maritimes

territoires dépendants ; suivant en cela, l'Acte de Navigation édicté en 1651, en faveur des navires britanniques, par le Général de cavalerie Olivier Cromwell, Lord Protecteur d'Angleterre, d'Irlande et d'Ecosse.

1.2 Développement des Conférences Maritimes sur la Côte Centre et Ouest africaine

A la faveur des politiques d'exclusivité pratiquées par les puissances coloniales européennes en Afrique de l'Ouest et du Centre, en matière de transport maritime, s'étaient développées des conférences maritimes comme de puissants instruments d'application de ces politiques, entre autres :

- American West Africa Freight Conference (AWAFC) ;
- Central West Africa Lines (CEWAL) ;
- Continent West Africa Conference (COWAC) ;
- Far East West Africa Conference (FEWAC) ;
- Mediterranean West Africa Conference (MEWAC) ;
- United Kingdom West Africa Lines joint Services (UKWAL) ;

Cependant, ces associations d'armateurs, véritables régulateurs du trafic maritime, restaient fermées aux compagnies africaines de navigation qui étaient du reste, en nombre insuffisant et de faible capacité.

1.3 Importance du transport maritime pour le commerce extérieur des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

L'économie des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, essentiellement basée sur des matières premières constituées de ressources forestières, minières et agricoles, est nécessairement et largement ouverte sur le monde outre-mer, à cause de l'exiguïté des marchés nationaux et de la faiblesse notoire du marché intra-régional. Il importerait également de noter que l'insuffisance et l'état des infrastructures de transport terrestre et fluvial, ainsi que les contraintes administratives et douanières, ne facilitent pas encore le développement des échanges intra-régionaux.

Or, après leur indépendance, acquise, pour la plupart, en 1960, les Etats de la sous-région, pour des raisons politiques et économiques, vont poursuivre les relations commerciales existant avec les anciennes puissances coloniales européennes. Dans ces conditions, le sort du trafic maritime de ces Etats, en tant que support essentiel et partie intégrante des dites relations commerciales, restera pendant longtemps inchangé, d'autant plus que l'économie maritime se trouvait profondément marquée par les conséquences de ce long passé colonial.

Il résulte de ce qui précède que plus de 90 % du commerce extérieur de la sous-région s'effectuent par voie maritime, avec des partenaires au-delà du continent africain.

Par ailleurs, des études statistiques ont montré qu'environ 70 % de ce commerce par voie maritime s'effectuent avec des partenaires européens.

1.4 Faible participation des armements africains

Les contraintes administratives, logistiques et politiques, rappelées ci-dessus, rendaient donc le commerce extérieur des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

tributaires des partenaires situés hors du continent africain, principalement des anciennes Puissances Coloniales, en raison des liens historiques et d'autres facteurs persistants.

A la faveur de ce commerce extraverti, les armements étrangers exerçaient, sur la côte Centre et Ouest africaine, un monopole indiscutable face à l'extrême faiblesse de la capacité concurrentielle des flottes marchandes de la sous-région, dont le tonnage total tournait, en 1970, autour de 570 460 TPL avec quatre (4) compagnies nationales de navigation, notamment :

- la Black Star Lines (BSL), Ghana ;
- la Nigerian National Shipping Lines (NNSL), Nigeria ;
- la Société Ivoirienne de Transport Maritime (SITRAM), Côte d'Ivoire ; et
- la Compagnie Maritime Zaïroise (CMZ), Zaïre.

Il s'avérait alors, à l'analyse, que le taux de couverture des échanges maritimes par les armements africains se situait entre 3 et 7 % pour les marchandises générales et ne dépassait guère 5 % si l'on tient compte de l'ensemble du trafic.

Mais la desserte maritime de la sous-région n'était pas seulement tributaire de l'extérieur, elle était aussi pléthorique et coûteuse, du fait de la surenchère pratiquée par les conférences maritimes qui augmentaient à leur guise les taux de fret.

1.5 Augmentations excessives des taux de fret maritime

La grave crise économique dite "crise pétrolière" qui s'était développée de 1973 à 1975 et qui était généralement attribuée à l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole (OPEP), avait été durement ressentie par les compagnies de navigation desservant la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Ainsi donc, pour supporter les effets financiers de cette crise, en plus des conséquences de la surcapacité de l'offre de transport pratiquée dans la sous-région par rapport aux besoins des chargeurs, ces armements, généralement regroupés en conférences maritimes, procédaient fréquemment à des augmentations de taux de fret de 25 à 30 %, pénalisant lourdement le commerce extérieur des Etats de la sous-région.

En effet, les augmentations effectuées par les conférences maritimes, associations d'armateurs par ligne commerciale maritime, se situaient à l'époque entre 25 et 30 % par an, alors qu'une majoration de 1 % se chiffrait, en facture fret maritime, à plus de quatre milliards de Francs CFA à la charge des chargeurs de la sous-région.

Le commerce extérieur d'un Etat est une importante source de devises nécessaires au développement économique et au bien-être social de la Nation. Dans la mesure où plus de 90 % de ce commerce extérieur passent par la voie maritime, le transport maritime devient, à l'évidence, un support vital de l'économie nationale et un important vecteur de développement.

L'absence de toute maîtrise de ce secteur vital par les Pouvoirs Publics et/ou par les opérateurs économiques nationaux constitue, sans nul doute, une grave entorse à l'indépendance économique de la Nation ; puisqu'aussi bien le commerce extérieur s'en trouve durement pénalisé par de nombreuses contraintes tant au niveau des débouchés, des prix d'importation et d'exportation, qu'au niveau des coûts de transport.

1.6 Création de la CMEAOC/TM

Il ressort de ce qui précède que la desserte maritime de la côte ouest et centre-africaine se trouvait, jusqu'en 1975, non seulement largement tributaire des armements européens, mais aussi et surtout elle s'avérait coûteuse avec des taux de fret instables sujets à des augmentations fréquentes et excessives de la part des armements, pour la plupart, étrangers à la sous-région.

Devant cet état de fait très préjudiciable, et convaincu que seuls des efforts concertés pouvaient redresser la situation, le Chef de l'Etat Ivoirien, le Président Félix Houphouët Boigny, lança alors un appel pressant à tous les Etats de la sous-région d'œuvrer d'un commun accord à la réduction des pertes excessives dues à des hausses abusives de taux de fret.

Suite à cet appel, dix-sept (17) Etats de la sous-région, représentés par leurs Ministres chargés des transports maritimes, se réunirent à Abidjan, du 5 au 7 mai 1975.

Il s'est avéré au cours des travaux de cette réunion que le renchérissement du coût de transport maritime dans la sous-région n'était pas seulement dû aux taux de fret imposés par les conférences maritimes, il était également le fait des sociétés étrangères dérivées, pour la plupart, des anciens Etablissements coloniaux, qui exerçaient un monopole indiscutable sur les activités auxiliaires.

Au terme d'un examen approfondi de la situation, la Conférence historique d'Abidjan décidait, d'une part, de créer un Comité Spécial chargé d'engager des négociations avec les conférences maritimes et, d'autre part, de mettre en place un organisme permanent de concertation entre les Etats de la sous-région, à savoir la Conférence Ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM), chargée de la conception et de la l'animation d'une politique sous-régionale à la fois globale, cohérente et intégrée, afin de contrôler au mieux l'ensemble des composantes de la desserte maritime, y compris les opérations de transit en direction des pays sans littoral de la sous-région.

A ce jour, la CMEAOC/TM comprend les Etats membres suivants : Angola, Bénin, Burkina Faso, Cap-vert, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Guinée Equatoriale, Liberia, Mali, Mauritanie, Niger, Nigeria, Sao Tomé, Sénégal, Sierra Leone, Tchad, Togo et Zaïre.

1.7 Structures de la CMEAOC/TM

En vue de réaliser pleinement ses objectifs fondamentaux, l'Organisation repose sur les structures suivantes :

a) une Assemblée Générale des Ministres des Etats membres, chargés des questions de transport maritime. Elle est l'organe suprême de l'institution, et en définit la politique générale ;

b) une Présidence tournante assurée par un Etat membre pour deux ans ;

c) un Secrétariat Général basé au Siège de l'Organisation à Abidjan (Côte d'Ivoire) ;

d) Trois (3) Organes Spécialisés, à savoir :

i) l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) chargée d'étudier les questions relatives à l'industrie portuaire ;

ii) l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNMA) chargée d'étudier la politique la plus appropriée en matière de transport maritime

iii) l'Union des Conseil des Chargeurs Africains (UCCA) chargée de défendre les intérêts des chargeurs et d'étudier toutes les questions relatives à la cargaison.

e) Deux (2) Académies Maritimes Régionales dont l'une à Abidjan pour les pays membres francophones et l'autre à Accra pour les pays membres anglophones, pour la formation de personnels sédentaires et navigants de la marine marchande, de l'industrie portuaire, du transport multimodal et des activités auxiliaires ;

f) Neuf (9) Commissions Ad Hoc pour un certain nombre de sujets nécessitant un traitement spécifique dont, entre autres : l'harmonisation des législations maritimes, le problème de desserte des pays enclavés, le transport de vrac, l'équivalence des diplômes des deux Académies Maritimes Régionales, le transport multimodal, l'assurance maritime, etc...

2. LA POLITIQUE MARITIME DES PAYS MEMBRES DE LA CMEAOC/TM

Cette politique maritime s'apprécie essentiellement à travers, d'une part les objectifs fondamentaux de la CMEAOC/TM et des accords maritimes bilatéraux de ses Etats membres, d'autre part sa mise en oeuvre, son bilan et ses perspectives.

2.1 Les objectifs fondamentaux de la CMEAOC/TM

L'objectif principal de l'Organisation, tel que défini dans sa Charte, est l'harmonisation et la coordination des politiques de développement des Etats membres dans le domaine des transports maritimes, des ports, des activités auxiliaires et de la formation de personnels navigants et sédentaires.

D'une façon générale, cet objectif s'articule autour des actions suivantes :

- coordination des politiques des Etats de la sous-région en matière de transports maritimes ;

- création de conseils des chargeurs et regroupement de ces conseils au sein d'une structure de coopération ;

- création de Comités FAL visant à la simplification des formalités administratives du trafic maritime international ;

- création d'organismes de groupage du fret en vue de favoriser les compagnies de navigation de la région ;

- création et développement de flottes marchandes ;

- coordination de l'action des compagnies nationales de navigation afin d'utiliser, de façon optimale, les capacités de transport, grâce à une organisation concertée des lignes et des agences, en vue d'une exploitation en pool ;

- étude de l'opportunité de création de compagnies régionales ;

- mise en place d'équipements indispensables pour assurer la fluidité du trafic ;

- organisation de l'exploitation des installations portuaires par la mise en place de structures de gestion appropriées et par l'utilisation rationnelle et économique de la main d'oeuvre ;
- formation maritime par la création des centres régionaux de formation ;
- reconnaissance, aux pays sans littoral, de traitements préférentiels et de facilités de transit adéquates, pour leurs produits à l'importation et à l'exportation, etc...

2.2 Les accords maritimes bilatéraux conclus par les pays membres de la CMEAOC/TM

La politique des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en matière de transport maritime, en vigueur depuis 1975, a fait son cheval de bataille, la Convention des Nations-Unies relative à un Code de Conduite des Conférences maritimes, adoptée à Genève le 6 avril 1974 sous les auspices de la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED).

Sur cette base, et suivant les recommandations de la CMEAOC/TM, les Etats membres ont adopté des réglementations fondées sur la clé 40/40/20 du Code de Conduite des conférences maritimes en vue d'assurer une participation équitable de leurs armements au transport des marchandises générées par leur commerce extérieur.

Dans ce sens, un certain nombre de pays membres de la CMEAOC ont passé des accords maritimes bilatéraux avec certains pays membres de la CEE afin de profiter au mieux de leur part de 40 % du trafic leur revenant suivant la clé 40/40/20 du Code de Conduite des conférences maritimes.

Ces accords maritimes bilatéraux présentent essentiellement les points communs suivants :

- a) répartition du droit de transport des marchandises par voie maritime suivant la règle dite "40/40/20" du Code de Conduite des conférences maritimes de la CNUCED ;
- b) cette répartition s'apprécie en valeur et en volume du fret échangé entre les deux pays importateur et exportateur, quelque soient les ports d'embarquement ou de débarquement ;
- c) la convention ainsi établie s'applique aux marchandises de toutes natures faisant l'objet d'un trafic de ligne ;
- d) toutefois, les Parties à la Convention peuvent, d'un commun accord, exclure de cette répartition certaines marchandises selon leurs intérêts ;
- e) le contrôle de la répartition des cargaisons entre les deux pays se fait "a priori" et conjointement par leurs Représentants dûment mandatés ;
- f) un Comité Paritaire composé des Représentants des deux parties suit l'application de ces Accords, leur respect effectif par les parties, et initie toutes recommandations susceptibles d'améliorer les rapports commerciaux régis par ces Conventions bilatérales.

Dans le cadre particulier des accords maritimes bilatéraux conclus avec la France, il a été mis en place des Comités armatoriaux pour l'application pratique des dispositions convenues, en vue de rationaliser le trafic de ligne et assurer une répartition équitable des cargaisons entre les armements des deux pays partenaires à l'Accord bilatéral.

2.3 La mise en oeuvre et le bilan de la politique maritime des pays membres de la CMEAOC/TM

La mise en oeuvre de la politique maritime des pays membres de la CMEAOC/TM, à travers des réglementations pertinentes et des mécanismes institutionnels conséquents, a donné des résultats appréciables, en particulier, aux niveaux suivants :

2.3.1 Au niveau de l'industrie portuaire

Dans le cadre de la mise en oeuvre de la politique portuaire sous-régionale, de nombreuses actions ont été conduites et réalisées à travers l'AGPAOC en tant que structure technique de conception, d'harmonisation et d'animation de cette politique, entre autres :

- création, à Cotonou, d'un centre régional de formation de personnels pour la maintenance des équipements portuaires ;
- harmonisation des structures tarifaires ;
- introduction de la comptabilité analytique ;
- informatisation des opérations portuaires ;
- facilitation de la documentation portuaire ;
- élaboration d'un programme standard d'équipement portuaire et d'infrastructures.

En outre, des "Journées Portuaires Africaines", régulièrement organisées par l'AGPAOC, donnent aux Autorités Portuaires de la sous-région, l'occasion d'échanges fructueux en matière de coopération portuaire interafricaine et Nord-Sud.

2.3.2 Au niveau des Conseils Nationaux des Chargeurs

Suivant les recommandations de la CMEAOC/TM, la plupart de ses Etats membres ont mis en place leurs conseils nationaux des chargeurs ou organismes similaires.

Le nombre de ces conseils nationaux des chargeurs et organismes similaires dans la sous-région est ainsi passé de quatre (4) en 1975 à une vingtaine aujourd'hui.

Ces Conseils des Chargeurs et organismes similaires sont membres de l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA).

La Coopération de ces conseils nationaux de chargeurs et leur solidarité face aux conférences maritimes ont permis à la sous-région de réaliser des économies substantielles sur les taux de fret en faisant chuter la moyenne des augmentations de 40 % en 1975 à moins de 5 % en 1987 et à un gel en 1990.

2.3.3 Au niveau de la participation des armements africains au trafic maritime

Au début de l'année 1988, la marine marchande de l'Afrique de l'Ouest et du Centre connaît un essor remarquable, avec quatorze (14) compagnies nationales de navigation contre quatre (4) en 1975.

Ainsi donc, la participation de la sous-région au trafic des marchandises générales est passée de 3 % en 1975 à plus de 30 % pour certains armements grâce à la mise en

oeuvre de la clé de répartition du Code de Conduite des conférences maritimes, des accords maritimes bilatéraux et l'action conjuguée des conseils des chargeurs et des administrations maritimes.

Il importe de souligner que la politique maritime des pays de la CMEAOC/TM a conduit progressivement à une nette amélioration des rapports avec les conférences maritimes. Ces conférences maritimes ont alors, d'une part accepté l'admission des armements africains, d'autre part accepté le principe de négociation des taux de fret avec l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA).

2.3.4 Au niveau des pays membres sans littoral

En raison des contraintes inhérentes à leur situation géographique, les pays membres sans littoral de la CMEAOC/TM sont l'objet d'un traitement particulier et des actions conséquentes sont entreprises dans ce sens ; entre autres :

- participation effective des pays sans littoral aux activités portuaires (manutention, transit, consignation, gestion des installations, etc...)
- facilités physiques dans les ports des pays côtiers (affectation de magasins cales, de postes à quai, etc...)

En outre, afin de tenir suffisamment compte des problèmes et des besoins spécifiques des pays membres sans littoral, ceux-ci sont représentés au Conseil d'Administration des ports des pays voisins de transit.

2.3.5 Au niveau de la formation

Aujourd'hui, les deux Académies Maritimes régionales d'Abidjan et d'Accra assurent, grâce à leurs équipements de pointe et à la qualité de leurs enseignants, une formation complète et solide aux niveaux suivants :

- formation des officiers supérieurs dans les options Pont, Machine et Radio/Electronique ;
- formation des personnels sédentaires de la marine marchande, des ports et des entreprises auxiliaires de transport maritime (manutention, acconage, transit) ;
- formation des matelots, des mécaniciens et des officiers subalternes dans les options Pont, machine, Pêche et bornage.

Outre cette vocation originelle, les Académies Maritimes Régionales d'Abidjan et d'Accra dispensent, à l'intention des industries locales et autres opérateurs économiques, des cours en formation continue ou promotionnelle d'électroniciens, de mécaniciens diésélistes des usines, des agents de lutte contre-incendie, etc...

Des filières supplémentaires seront ouvertes compte tenu des besoins des Etats membres notamment en matière de pêche, d'administration des affaires maritimes et portuaires, de surveillance et de protection des zones économiques, etc...

Les Académies Maritimes Régionales d'Abidjan et d'Accra sont également, par la qualité de leur enseignement, des branches de l'Université maritime Mondiale de Malmö (Suède).

3. LES PERSPECTIVES ET LES REFORMES DE POLITIQUE ET DE STRATEGIE DES PAYS MEMBRES DE LA CMEAOC/TM DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES

Les perspectives de la politique maritime des pays membres de la CMEAOC/TM tiennent compte du contexte économique et de l'évolution intervenue dans l'environnement des transports maritimes mondiaux.

3.1 Les effets de la crise économique mondiale

Le bilan positif enregistré par la politique maritime des pays membres de la CMEAOC/TM se trouve aujourd'hui durement affecté par la crise économique généralisée des années 80 qui n'a épargné aucun pays, particulièrement en Afrique.

Des études concordantes menées dans le cadre de la Banque Mondiale et d'autres institutions internationales permettent d'établir, entre autres, les données suivantes :

Un alourdissement de la dette extérieure :

En 1990, la dette extérieure de l'Afrique s'élevait à près de 272 milliards de dollars, soit environ le double de son niveau de 1980. Ce montant représente un peu plus de 90 % du produit intérieur (PIB) du continent.

Pour l'Afrique Sub-Saharienne, dont les pays de la CMEAOC représentent à eux seuls plus de 85 % du commerce extérieur et des flux maritimes, le poids de la dette s'établit jusqu'à 112 % du PIB et son accroissement entre 1980 et 1990 a été encore plus rapide.

Un fléchissement du taux de croissance :

La décélération économique éprouvée dans toutes les régions du monde a été encore plus sensible en Afrique de l'Ouest et du Centre. Certains pays membres de la CMEAOC/TM ont même connu une croissance négative au cours de la décennie 1980/1990. Rares sont les pays où la croissance du PIB a dépassé 3 %.

Cette crise économique a eu des effets néfastes sur les activités maritimes de la sous-région :

En effet, la crise économique généralisée a eu des répercussions sérieuses sur les trésors publics des Etats membres et en conséquence sur les flottes marchandes dont la plupart sont des compagnies maritimes étatiques.

La dégradation des flottes marchandes de la sous-région, entamée entre 1980 et 1985, se caractérise essentiellement par une chute brutale de la capacité de transport, comme suit :

- 1975 : 570 460 TPL pour 4 armements (47 navires) ;
- 1980 : 969 110 TPL pour 8 armements (77 navires) ;
- 1985 : 816 263 TPL pour 12 armements (59 navires) ;
- 1990 : 463 700 TPL pour 14 armements (31 navires).

Cette dégradation de la flotte marchande s'est poursuivie pour arriver aujourd'hui à la quasi-disparition de toutes les compagnies nationales, à l'exception de la CAMSHIP et

de Black Star Lines, avec pour conséquences évidente, la suppression des emplois de nombreux personnels navigants et sédentaires.

La régression des échanges extérieurs et le déclin corrélatif du trafic portuaire.

3.2 Les difficultés d'adaptation aux mutations technologiques et structurelles

Les difficultés d'adaptation des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre aux mutations technologiques et organisationnelles se traduisant notamment par des coûts d'exploitation élevés du fait de la vétusté de l'outil naval et des moyens de gestion ;

Cette situation accroît la faiblesse de la capacité concurrentielle des structures maritimes de la sous-région face au renforcement des regroupements régionaux en Europe qui se traduisent par une intégration politique, et une intégration économique et commerciale illustrée par la naissance de puissants consortiums maritimes qui bénéficient, au plan national et à celui de l'Union Européenne, de subsides et d'autres formes de soutien.

3.3 Le défi de la libéralisation du commerce des services

Depuis 1980, il s'est développé, dans toutes les régions du monde, une tendance générale vers la formulation de politiques nouvelles favorables à la libéralisation des marchés pour assurer une plus grande compétitivité des économies dans un contexte d'échanges de plus en plus concurrentiels avec l'apparition de nouveaux types d'armateurs :

- le développement de méga-transporteurs ;
- le développement accéléré du transport multimodal avec un document unique de transport ;
- le développement des services de transbordement et du *feeder* ;
- le développement des services autour du monde ;

Outre ces évolutions, il importe de noter l'impact des progrès technologiques, qui ont entraîné des innovations aussi bien organisationnelles que fonctionnelles dans le domaine des transports maritimes.

3.4 Des orientations pour les réformes de politique et de stratégie

D'une manière générale, la tendance mondiale en matière de transport est à la commercialisation, la privatisation des services et la dérégulation pour tous les maillons de la chaîne "porte à porte". Le processus de libéralisation, engagé dans le secteur, tend au libre accès au marché, où les parts se gagnent sur une base commerciale, dans le cadre d'une libre et juste compétition.

La sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ne saurait rester en dehors de ces évolutions.

Les réflexions en cours dans ce sens dégagent les orientations ci-après pour les réformes de politique et de stratégie dans le secteur des transports maritimes :

3.5 Des transports maritimes davantage au service du commerce extérieur

Compte tenu des nouvelles données de la globalisation et de la libéralisation du marché des transports maritimes, il importe que les pays membres de la CMEAOC/TM intègrent davantage leur politique maritime dans le cadre global de la politique commerciale, dans la poursuite des objectifs de compétitivité des productions nationales et de croissance économique.

A cet égard, les transports maritimes seront davantage au service du commerce extérieur de la sous-région, par une plus grande satisfaction de la demande, en privilégiant l'intérêt du chargeur par rapport à celui de l'armateur, pour assurer, entre autres, la compétitivité des exportations et une meilleure balance de paiements.

3.6 Une libéralisation progressive des services maritimes

Les pays membres de la CMEAOC/TM sont, dans l'ensemble, acquis au principe de la libéralisation des services et quelques-uns ont déjà engagé ce processus dans un certain nombre de secteurs.

Cependant, dans la mesure où ils ne disposent pas encore de moyens adéquats d'exploitation de leurs trafics, les pays membres de la CMEAOC/TM estiment qu'ils ne sont pas prêts pour affronter le jeu de la libre concurrence internationale dans le domaine des transports maritimes.

En l'espèce, face au développement et à la position dominante des consortiums et des méga-transporteurs, les pays membres de la CMEAOC/TM estiment qu'une libéralisation hâtive n'offre pas une garantie de nature à assurer la sécurité de leur industrie maritime. Ils ont donc opté pour une libéralisation progressive du secteur des transports maritimes tenant compte de la situation de leur développement économique.

3.7 Un renforcement de la compétitivité des opérateurs privés

Les réformes de politique dans le secteur des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre devraient également, avec le désengagement de l'Etat :

- intégrer et favoriser l'évolution dans l'organisation des transports internationaux multimodaux, et y accroître la participation locale avec des objectifs :
- de développement des expertises nationales nécessaires à l'organisation de ces transports ;
- de facilitation dans le mouvement des marchandises ;
- favoriser l'ouverture du marché sous-régional des transports maritimes à la concurrence et faciliter son intégration au marché international, source d'efficacité et de moindre coût, avec comme objectifs :
- de résorber à terme tous les handicaps à cette évolution nés des politiques protectionnistes ;
- d'adopter et mettre en oeuvre au niveau de la sous-région, une législation commune sur la concurrence ainsi que les conventions internationales qui défendent les intérêts des chargeurs (règles de Hambourg, transport multimodal) ;
- favoriser la participation du secteur privé local dans les activités de transport régional avec l'objectif de développer une flotte régionale commercialement viable.

- s'appuyer sur une perspective et une approche sous-régionales dans le domaine portuaire, en vue de développer localement les fonctions d'éclatement/transbordement dans la sous-région (création de deux ou trois hubs de caractéristiques et d'équipements adaptés).

3.8 Une réorientation de la mission des Conseils Nationaux des Chargeurs

Il est constaté aujourd'hui que le double objectif assigné, au départ, aux Conseils des Chargeurs des pays membres de la CMEAOC/TM, de défendre simultanément les intérêts des armateurs et des chargeurs, n'a pu être atteint, parce que ces intérêts sont le plus souvent divergents, voire contradictoires.

Les nouvelles réformes de la politique maritime sous-régionale devront libérer les Conseils Nationaux des Chargeurs du rôle de gestion des droits de trafic et de répartition des cargaisons.

En l'espèce, les principes directeurs de cette réorientation de la mission des conseils des chargeurs ont fait l'objet d'un consensus, en septembre 1995, entre la Banque Mondiale et l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), à savoir :

- les Conseils de Chargeurs doivent contribuer à promouvoir la compétitivité des exportations, grâce à des initiatives visant à améliorer la chaîne de transport (ce qui inclut les facilitations, les études et toutes informations) sans créer de contraintes administratives ;
- les Conseils de Chargeurs doivent uniquement défendre les intérêts des chargeurs via une représentation large et équitable des chargeurs eux-mêmes (publics et privés), en abandonnant donc toute mission de réglementation engagée par l'Etat (telle que la mission de répartition des cargaisons déléguée par le Ministère des Transports) ;
- les sources actuelles de revenus des conseils des chargeurs doivent progressivement être changées, pour passer d'un système de taxes à un système basé sur des relations commerciales de services (par exemple, contributions des membres, ventes de services tels que recherches, études, documentation, formation) ;
- tout revenu "non gagné" doit être éliminé et aucune charge ne doit être supportée par les chargeurs sans qu'il n'y ait fourniture de service.

3.9 Maîtriser toute la chaîne de transport

Dans le contexte de la globalisation du marché des transports maritimes, le conteneur joue un rôle essentiel qui a favorisé le développement et la rapidité des services intégrés autour du monde, par une coopération intense entre des consortiums associant les plus grands armements, en vue d'assurer une productivité maximale de leurs navires.

L'un des faits marquants de l'évolution récente des transports internationaux par conteneurs est le développement du multimodalisme dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, à l'initiative des armements étrangers.

En s'impliquant directement dans l'exploitation du maillon terrestre de la chaîne de transport, ou en s'associant à des transitaires ou prestataires de services de transport terrestre locaux, ces armateurs cherchent à maîtriser le mouvement des conteneurs tout au

long de la chaîne pour éviter délais et surcoûts pour leurs navires dans les ports, et fournir un service porte à porte de qualité.

Le seul maillon "transport maritime" s'avère donc insuffisant dans la compétitivité qui doit désormais s'apprécier sur toute la chaîne de transport.

Pour permettre le développement du transport multimodal dans la sous-région et en tirer le plein avantage, une réforme profonde des procédures douanières est nécessaire, avec la création de ports secs et le déploiement de facilités adaptées au transfert intermodal.

3.10 Une nouvelle stratégie de formation et de placement des gens de mer

La disparition de plusieurs armements de l'Afrique de l'Ouest et du Centre notamment sous la pression des effets conjugués de la crise économique et financière et de la libéralisation des services de transports, a aggravé les difficultés de placement des gens de mer dans la sous-région.

L'incapacité notoire de nombre de ces armements à se récapitaliser pour une reprise des activités à court terme et surtout l'absence d'une alternative crédible nécessitent la recherche d'une solution urgente, notamment la définition et la mise en oeuvre d'une politique sous-régionale de formation et de placement des personnels navigants de la marine marchande, aussi bien sur les navires étrangers que sur ceux battant pavillon des pays membres de la CMEAOC/TM.

Compte tenu des considérations qui précèdent, les réformes envisagées dans le domaine de la formation ont pour objectifs :

- de mettre l'accent, dans les programmes d'études, sur la formation en logistique et le transport multimodal, afin de répondre aux exigences de la mondialisation de l'économie ;
- de concevoir et de développer la formation sur la sécurité maritime, la lutte contre la pollution de l'environnement marin ;
- d'impliquer davantage les industries locales dans la conception et la réalisation des programmes d'études ainsi que la formation et le placement des gens de mer ;
- d'encourager la mise en place des structures appropriées et efficaces pour le placement des personnels navigants et d'en assurer un suivi régulier.

3.11 Rôle des Gouvernements

Dans le contexte d'une politique maritime nouvelle liée à l'évolution intervenue dans l'environnement des transports maritimes mondiaux, il importe d'avoir une nouvelle perception de la mission de l'Etat, dans les directions suivantes :

- un désengagement des secteurs de production :

Il importe d'opérer un désengagement progressif et effectif de l'Etat des secteurs de production.

Les pesanteurs administratives et politiques, qui ont souvent gêné la gestion des entreprises étatiques, telles que les compagnies étatiques de navigation, s'avèrent désormais incompatibles avec les nouvelles données de la mondialisation et de la libéralisation du commerce ;

- un rôle de conception et d'animation de la politique générale de développement
- Dans ce cadre, l'Etat devra accorder une grande importance au plan de développement du secteur maritime, en tant que support du commerce international ;
- un rôle de réglementation et d'arbitrage par l'élaboration et la mise en oeuvre des règles et principes généraux de la concurrence ;
- un rôle d'encadrement et d'appui aux initiatives privées, notamment par le développement des services d'assistances aux opérateurs économiques et d'appui aux structures privées de financement ;
- un développement conséquent des ressources humaines à travers une formation efficiente et adaptée aux nouvelles exigences des transports maritimes et multimodaux, notamment dans le cadre des Académies Maritimes Régionales.

3.12 Restructuration de la CMEAOC/TM

Les changements intervenus dans l'environnement des transports maritimes mondiaux commandent à la CMEAOC/TM, en tant que cadre unique de concertation pour l'harmonisation des politiques de transport maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, de jouer désormais un rôle plus décisif dans la conception et la mise en oeuvre d'une politique sectorielle commune ;

En vue de conduire efficacement la reformulation et la mise en oeuvre des politiques des pays membres dans le secteur des transports maritimes, il est apparu nécessaire :

- d'étendre à toute la chaîne de transport, l'expertise et la compétence de la CMEAOC/TM, jusqu'alors limitées aux seuls transports maritimes, afin de tenir compte de l'évolution dans l'organisation des transports internationaux par mer (multimodalisme, unicité de la chaîne de transport, impact des maillons terrestres en termes de coûts et délais) ;
- de restructurer le Secrétariat Général, par rapport à l'extension des compétences de la CMEAOC/TM, pour le rendre davantage opérationnel et lui assurer une plus grande performance face au développement de ses activités.

La nouvelle organisation du Secrétariat Général de la CMEAOC/TM, en partant de la fonction nodale que constituera l'observatoire régional des transports se présenterait comme suit :

Un observatoire régional

Au nombre des stratégies nouvelles dans le cadre des réformes de politique du secteur maritimes, il est envisagé la mise en place d'un observatoire régional des transports au sein du Secrétariat Général et des observatoires pilotes dans certains pays membres.

La vocation essentielle de ces observatoires est d'éclairer les décideurs politiques et les opérateurs économiques sur le fonctionnement de toute la chaîne de transport, y compris les contraintes physiques et administratives.

Un "Département Politique"

chargé de suivre le développement des systèmes de transport et d'expliquer les facteurs liés aux changements, à travers quatre divisions (Ports et Infrastructures, concurrence et compétitivité, Réglementation et Formation) :

- la Division "Ports et Infrastructures" qui sera chargée d'identifier les éventuels goulets d'étranglement physiques dans les ports et sur le reste de la chaîne de transport, de les analyser et faire des propositions en vue de les résorber. Elle est également appelée à initier tous projets d'investissement dans le domaine des infrastructures de transport à vocation d'intégration sous-régionale et à faire des propositions pour leur mise en oeuvre. Elle appréciera aussi toutes initiatives du genre, prises par d'autres structures sous-régionales. Elle rendra ainsi compte de l'amélioration des chaînes de transport, en termes notamment de capacités physiques (liaisons spécifiques, nouvelles liaisons, entretien).

Elle entretiendra des rapports fonctionnels au plan interne avec l'Observatoire Régional et le Département "Relations Extérieures" et au plan externe avec l'AGPAOC, les Ministères des Travaux Publics, les compagnies ferroviaires, les Administrations chargées des transport routiers, les syndicats de transporteurs routiers, les gestionnaires de terminaux terrestres...

- la Division "Concurrence et Compétitivité" : A l'aide des données fournies par les observatoires, cette division travaillera à l'édification de règles pouvant régir la concurrence dans le secteur des transports maritimes dans la sous-région, dans le cadre de la chaîne complète de transport. Elle sera chargée d'évaluer et d'organiser les conditions de la concurrence et de la compétitivité sur tous les maillons de ladite chaîne.

- la Division "Réglementation" : Cette Division sera chargée de l'harmonisation des législations nationales dans le domaine des transports en rapport avec les institutions interafricaines et intervenant dans ce secteur. Elle s'occupera d'assister et éclairer les Etats membres par rapport aux dispositions à prendre en vue de ratification des conventions internationales jugées pertinentes pour la promotion et la protection des activités liées aux transports internationaux dans la sous-région.

- la Division "Formation" : Cette Division est chargée de l'évaluation des ressources humaines existantes et potentielles dans la sous-région en matière de transport maritime. Elle assurera la coordination des activités d'enseignement des Académies Maritimes Régionales d'Abidjan et d'Accra et fera des propositions d'amélioration au Département, qui les répercutera au Secrétariat Général de la Conférence.

Un "Département Relations Extérieures"

Ce Département sera chargé de la gestion des rapports entre le Secrétariat Général de la Conférence, les Etats membres et les institutions internationales et interafricaines intervenant dans le domaine des transports internationaux d'une part, et entre le Secrétariat Général et les organisations professionnelles nationales et sous-régionales et celles existant dans d'autres régions du monde, d'autre part il assurera en outre la commercialisation des services offerts par la CMEAOC aux usagers de la chaîne, notamment les produits de l'Observatoire Régional.

Un "Département Administratif et Financier"

chargé des affaires administratives et financières du Secrétariat Général (budget, comptabilité, gestion du personnel, etc...).

Une structure de Contrôle Financier rattaché au Secrétariat Général est prévu. Le Contrôleur Financier est nommé par l'Assemblée Générale.

L'Assemblée Générale désignera en son sein des Commissions Spécialisées dont elle définit le mandat et les priorités. Ainsi, sont prévues :

- une Commission de la Coopération intrarégionale en matière d'armements et d'affrètements maritimes ;
- une Commission de la Législation Maritime ;
- une Commission du Transport Multimodal et des pays sans littoral ;
- une Commission des Ports et de la Facilitation du trafic ;
- une Commission de la Formation et de la Qualification Maritimes.

Il est par ailleurs proposé l'institution d'un Fonds Maritime géré par le Secrétariat Général mandaté par l'Assemblée Générale. Le Fonds Maritime n'est pas en tant que tel une innovation puisqu'en 1984 déjà, une proposition était faite pour sa mise en place (cf. Etude d'un fonds de solidarité, de garantie et d'investissement de la CMEAOC, février 1984).

Il va de soi que la réforme institutionnelle de la CMEAOC/TM, dans le but d'en faire un puissant outil d'intégration sous-régionale, implique :

- une révision de la Charte des Transports Maritimes adoptées à Abidjan le 7 mai 1975 afin de confier à l'Organisation le soin de prendre des directives constitutives d'une politique sectorielle commune couvrant la chaîne des transports et directement exécutoires par les Etats membres ;
- une révision de la Convention du 26 février 1977 portant institutionnalisation de la Conférence Ministérielle telle que modifiée par le Protocole adopté à Ouagadougou le 28 novembre 1992 et, ce, pour tenir des nouvelles orientations de la Charte des Transports Maritimes ;
- une révision conséquente du Règlement Intérieur de la Conférence Ministérielle
- un renforcement des pouvoirs de l'Assemblée Générale pour lui permettre de rendre lesdites directives exécutoires.

S'agissant du financement de cette structure, des réflexions sont en cours pour instituer des sources pérennes et plus fiables en lieu et place du mode actuel basé sur les ressources des Trésors Publics des Etats membres et dont les difficultés de recouvrement ont constitué jusqu'ici une entrave sérieuse à l'exécution du programme d'activité de l'Organisation.

CONCLUSION

Somme toute, la politique maritime de la CMEAOC/TM a permis une grande sensibilisation des pays membres à l'importance du secteur maritime dans le processus du développement économique et de l'intégration sous-régionale.

Nous avons bon espoir que grâce à l'action conjuguée de toutes les parties prenantes, notamment les administrations, les opérateurs économiques et les bailleurs de fonds, les efforts de réforme de politique et de stratégie en cours permettront aux pays de la sous-région de rattraper leur retard et devenir des partenaires à part entière au rendez-vous des échanges mondiaux.

ORGANISATION ET COUT DU TRANSPORT MARITIME : CAS DES LIGNES REGULIERES AFRIQUE-EUROPE ET ASIE-EUROPE

Elisabeth GOUVERNAL
INRETS-DEST
Arcueil - France

Le libre échange et le développement du commerce international posent le problème de la compétitivité de productions, en concurrence sur le même marché. Le marché privilégié de l'Afrique de l'Ouest est encore l'Europe et un de ses importants concurrents, l'Asie. Nous savons que le maillon maritime, bien qu'étroitement imbriqué dans une chaîne de transport globale, est en soi un maillon qui pèse lourd tout en étant celui qui peut le mieux jouer et tirer partie des économies d'échelle. Pourtant un des éléments qui fait souvent la différence est justement cette aptitude à organiser les flux et à les regrouper. Le développement spectaculaire de la conteneurisation comme " mode " prépondérant pour les échanges internationaux de marchandises générales et comme élément indispensable d'insertion dans une chaîne logistique performante fait de ce marché un des marchés de pointe pour la compétitivité des produits. Nous nous intéresserons donc au marché du trafic maritime de lignes régulières conteneurisées entre l'Afrique et l'Europe et entre l'Asie et l'Europe.

La configuration de la demande n'est évidemment pas étrangère aux solutions qui peuvent être offertes, mais néanmoins cette demande peut-être traitée de plusieurs façons. L'analyse de l'offre de transport sur ces régions est indispensable pour saisir les éléments qualitatifs de la compétitivité et comme référence pour analyser les coûts de ces différentes dessertes. Quelques indications sur les frets pratiqués et leurs évolutions, constituent la dimension quantitative d'appréciation de la compétitivité. Il est évident qu'il ne faut négliger ni l'un ni l'autre quand on parle de compétitivité. Si le prix du transport en constitue un élément, le *transit time* ou la fréquence en constituent d'autres non moins importants puisqu'on peut estimer ce temps par la valorisation du stock du produit transporté.

Le marché a tendance à faire s'aligner les taux de frets proposés par les armateurs. Ils restent pourtant l'élément de négociation, le libre arbitre de la politique commerciale des armements. Les coûts pour une offre type, sélectionnée par desserte, permettent de voir les frets en dessous desquels on ne peut descendre pour garder une exploitation - faute d'être rentable - au moins équilibrée.

1. L'OFFRE DE TRANSPORT A PARTIR ET VERS L'EUROPE

1.1 L'Afrique de l'Ouest

Un certain nombre de grands armements dessert l'Afrique de l'Ouest avec des fréquences régulières. Quatre grands transporteurs dominent l'offre : SDV (armement français), CMBT (belge allié avec des sud-africains), Maersk (danois, plus grand armateur européen et parmi les plus grands mondiaux) et OTAL (britannique).

Dans l'ensemble les armements assurent une desserte directe entre l'Europe du nord et tous les ports africains. Maersk seul a mis en place des rotations hebdomadaires à jour fixe sur l'ensemble de ces services via son *hub* d'Algésiras. Mais Maersk est un armement dont la stratégie est mondiale et pour lequel l'Afrique de l'Ouest tout entière est traitée en transbordement à Algésiras afin de réunir ses flux est - ouest et nord - sud.

Maersk avait tenté de desservir Libreville, Douala et Port Harcourt par un "deuxième" *feeder* à partir de Cotonou, mais seulement tous les quinze jours. Pour rejoindre l'Europe du Nord depuis Douala avec cette offre, il faut attendre un bateau jusqu'à quinze jours, compter deux jours jusqu'à Cotonou d'où la fréquence n'est qu'hebdomadaire, enfin 14 jours Cotonou Algésiras. On trouve alors probablement assez rapidement un service vers le nord, mais qui demande plusieurs jours de mer supplémentaires. Avec ce type de desserte, on voit bien que Cotonou bénéficie d'une qualité de desserte bien supérieure à Douala. Mais cette organisation, qui constituait un essai de desserte de type "*hub and feeder*" pour l'Afrique de l'Ouest et à partir de l'Afrique de l'Ouest a été abandonnée. Par contre les principaux ports sont desservis à jour fixe chaque semaine.

SDV offre cette même fréquence hebdomadaire, en direct, alternativement avec trois porte-conteneurs de 1600 boîtes et trois *roros* de 1327 EVP et des rotations de 45 jours. Il faut 11 à 12 jours pour relier Le Havre et Abidjan quelque soit le sens du trafic.

CMBT a un service porte-conteneurs avec une rotation plus rapide 40 jours mais une fréquence moindre, décadaire.

OTAL offre un service P.C. avec deux navires de 1150 EVP qui tournent en 40 jours et une fréquence tous les vingt jours, complété d'un service *roro* avec quatre navires.

Un seul armement africain, CAMSHIP, offre aujourd'hui un service conteneurisé tous les quinze jours escalant à Douala, Tema, Abidjan, Dakar à destination de l'Europe avec des 450 EVP.

La desserte de l'Afrique de l'Ouest est ces derniers mois (octobre, novembre 1996) en pleine évolution et plusieurs armements sont entrain d'augmenter leurs capacités.

1.2 L'Asie du Sud Est

Quand on parle de l'Asie du Sud Est, c'est assez large, mais le point commun de ces pays qui ont des produits en concurrence sur le marché européen concerne leur desserte maritime. Aujourd'hui aucun d'entre eux n'est desservi en direct par un service conteneurisé sur l'Europe du nord - hormis Manille où la CMA (Compagnie Maritime d'Affrètement) a inauguré en début d'année 1996 une escale directe et Jakarta d'où la CGM⁵³ tour du monde peut ramener des marchandises en direct uniquement en *westbound*.

La desserte de l'Asie et notamment de l'Asie du sud-est intéresse, par l'ampleur du marché qu'elle représente et par sa dynamique, tous les grands armements mondiaux. Le système qui s'est mis en place repose sur un schéma de desserte régionale avec Singapour comme centre principal, à la fois pour les grands armements qui assurent la desserte est-ouest, mais aussi pour tous les *feeders* qui éclatent les trafics sur les différents pays de la

région. Il offre d'ailleurs le réseau le plus dense de *feeders* jamais vu dans le monde. Il offre ainsi aux lignes principales la meilleure qualité de desserte spécialement sur l'Asie du Sud Est : bonne fréquence, connections rapides, large choix de "fournisseurs". Plus de 400 lignes font escale à Singapour dont environ 140 dessertes conteneurisées ; Singapour est relié à plus de 600 ports.

Son trafic est passé de 900 000 EVP en 1980 à presque 12 millions d'EVP, soit une croissance annuelle de 31 %. ce port n'a guère d'hinterland terrestre, d'ailleurs 90 % du trafic est généré par les transbordements.

Tableau 1 : Trafic de conteneurs du port de Singapour par pays en 1995

Pays	Entrée			Sortie			Total		
	1000 t	ooo EVP	%	1000 t	oooEVP	%	1000 t	oooEVP	%
Tous pays	79 000	5 950	100	76 000	5 900	100	155 000	11 850	
Asie du Sud Est	30 271	2 214	37	26 655	2 016	34	56 926	4 230	36
Afrique	1 474	129	2	2 582	164	3	4 056	293	2
Comm. Européenne	13401	884	15	12 046	910	15	25 447	1 794	15

Le port de Singapour a manutentionné 305,5 millions de tonnes de marchandises en 1995, dont 11,9 millions d'EVP représentant 155 millions de tonnes -79 000 000 tonnes conteneurisées à l'entrée et 76 000 000 en sortie -. La croissance de ce trafic est de 8,8 % par rapport à 1994. Le trafic de Singapour avec la Communauté Européenne représente 15 % de son trafic conteneurisé que ce soit à l'entrée ou à la sortie. Celui avec l'Asie du Sud Est, pour laquelle Singapour est le centre de transbordement de tous les grands armateurs, représente 36 % avec plus de 4,230 millions de conteneurs transbordés - soit presque 57 millions de tonnes.

La plupart des armements ont mis en place des services hebdomadaires qui permettent des escales à jour fixe tant en Europe qu'en Asie. Les *transit times* varient de 49 à 63 jours, parfois même 70 si la ligne va jusqu'au Japon, pour une boucle complète. Le temps entre Singapour et le Havre varie de 17 à 25 jours.

L'Indonésie, le Vietnam, la Malaisie sont ainsi desservis par transbordement à partir de Singapour. L'offre doit donc être analysée d'abord à partir des fréquences de desserte de Singapour, auquel il faut adjoindre un deuxième service de *feeder* entre ce *hub* et les pays concernés. Ces dessertes bénéficient ainsi de la stratégie globale de desserte Europe-Asie.

Depuis quatre ans, on assiste à une augmentation très importante de l'offre, plus rapide que celle de la demande. Selon des sources armateurs, entre 1992 et 1995, l'offre aurait augmenté de 20 % pour un marché en croissance de 10 à 12 % - pourtant déjà fort importante -. On assiste sur ce range à une escalade de la taille des navires et en quelques années on est passé de 1 500 boîtes à 3 500, 5 000 et même 6 000 depuis mars 1996. Le développement de la stratégie "*hub and feeders*" autorise une concentration importante de l'offre sur le *hub*. De plus la configuration géographique de Singapour est spécialement favorable. Épicentre des ports aux alentours, le port évite aux armements de rallonger leur route et s'est équipé des moyens de manutention qui permettent aux armateurs d'optimiser l'utilisation de leurs gros porteurs. Pour assurer une meilleure fréquence, compte tenu des importants investissements, les stratégies de la plupart des armateurs sur

⁵³ CGM vient d'être reprise par CMA le 21 octobre 1996.

ces lignes sont de se regrouper. L'accord le plus récent, mais sûrement pas celui de moindre importance, est le rapprochement opéré par Nedlloyd et P&O, qui les classe en deuxième armement européen de porte-conteneurs après Maersk. N'oublions pas que celui-ci a des accords avec Sea Land. Mais cette nouvelle donne bouleverse quelque peu les accords précédents, dans lesquels les deux armements n'appartenaient pas au même regroupement : Nedlloyd fait parti de la "Global Alliance" aux côtés de APL, MISC, MOL et OOCL), P&O de la "Grande Alliance" avec Hapag Lloyd, NOL et NYK Line. Il est encore trop tôt pour mesurer les influences de ces changements, mais il est certain que ce dernier accord risque de bousculer les équilibres actuels. Tricon lui regroupe Cho Yang, DSR/Senator et Hanjin. Les armements coréens qui ont longtemps joué cavaliers seuls semblent avoir révisé leurs stratégies.

Les feeders se développent également très rapidement. Mais leur fréquence et leur taille dépendent des flux de trafic, qui ont une influence sur les prix et la qualité du service.

2. LES FRETS ET LEUR EVOLUTION

Il est évident que tous les frets donnés ici le sont à titre indicatif et qu'ils se situent dans des fourchettes autour de ces prix. Ils sont liés aux stratégies propres des armateurs. Selon le poids que représente un client pour eux, la nécessité de repositionnement de certains conteneurs ou encore la volonté de se placer sur un marché particulier, la variation des frets offerts peut ne pas être négligeable. Les tendances du marché restent néanmoins vraies.

De manière générale les frets baissent régulièrement dans toutes les régions du monde depuis de nombreuses années, de manière plus ou moins importante, selon le dynamisme des marchés, leur taille, la présence de nombreux opérateurs, ou les économies d'échelle et les progrès de productivité.

Il est évident que la desserte Europe Asie a particulièrement bénéficié de l'accroissement de la taille des navires, des investissements portuaires qui permettent des manutentions de plus en plus rapides, et de l'utilisation croissante de conteneurs 40 pieds. Les frets à destination de Singapour ont continué à chuter assez fortement : les armements qui ont introduit de gros porteurs ont "cassé" les prix pour obtenir une part plus importante du marché. D'ailleurs ils bénéficient aussi d'un coût de slot moindre, vu leurs conditions d'exploitation. Le passage d'un 4000 evp à un 6000 evp, c'est à dire un gain de capacité de (+50 %) ne majore les coûts d'exploitation que de 20 %. (Source Drewry). On peut observer des frets autour de 700 \$. On entend même parler de taux exceptionnels de 500 \$.

Pour les pays comme le Vietnam ou l'Indonésie, il faut rajouter les coûts de *feeder*. La grosse différence de taux de fret selon les provenances ou les destinations est due à la desserte terminale. Si l'ensemble du trafic est transbordé à Singapour et bénéficie de taux très serrés, dus comme nous l'avons vu, à une grande concurrence (augmentation des capacités, économie d'échelle), il n'en est pas de même de toutes les dessertes terminales. Il s'agit d'autres segments de marché qui connaissent leur propre évolution.

Ainsi les régions excentrées, géographiquement ou économiquement (poids des flux, déséquilibres des trafics. sont desservis à des taux de fret très supérieurs à ceux du

hub. Les taux vers l'Europe du Nord pour le cacao depuis Ujung Pandang sont en 1996 aux alentours de 1400 \$. Le coût du feeder supporté par l'armateur de la ligne principale est d'environ 500 \$ pour l'acheminement du conteneur plein et le positionnement du conteneur vide. Il n'est en effet pas facile de trouver du fret vers cette destination pour laquelle deux transbordements sont nécessaires. Jakarta, qui réalise plus d'un million d'EVP par an, bénéficie bien sûr de meilleurs taux car elle draine des flux beaucoup plus importants.

Les frets depuis Panjang (au sud de Sumatra, une des grandes îles d'Indonésie) pour le café sont facturés à peu près 1200 \$ mais un seul feeder est nécessaire. Les frets depuis Ho Chi Min Ville sont du même niveau, 1200 \$ environ (entre 1100 et 1300 \$ selon les armements) pour le café qui bénéficie de la basse saison de l'habillement (qui connaît un creux en décembre-janvier⁵⁴). Le prix du feeder entre Hochiminh et Singapour était en 1989 de 900 US \$ pour un vingt pieds ; il est aujourd'hui de 250 à 300 \$. Avec le développement des trafics, les taux de feeder sont aussi révisés à la baisse. Port Kelang bénéficie de fret meilleur marché, de 850 à 875 pour un vingt pieds chargé de cacao, alors que depuis Singapour, on obtient des taux de 700 à 750 \$.

Les taux de fret de l'Afrique de l'Ouest depuis et vers l'Europe ont considérablement baissé. Les frets sur l'Afrique restent plus chers en nord sud, qu'en sud nord car le trafic est déséquilibré. De 2 660 \$ la boîte en 1985, à 2 100\$ en 1991, le taux nord sud oscille aujourd'hui entre 1380 et 1500 \$ pour la Côte d'Ivoire. C'est à dire que la baisse du fret en nord sud a été d'environ 50 % durant les cinq dernières années, mais c'est surtout survivances de systèmes de tarification ad valorem et les spécificités de certains produits comme le cacao, on s'aperçoit que le fret de ce dernier n'aurait pas vraiment chuté. L'indicateur dont nous disposons durant l'été 1996 que la chute des taux a été la plus forte, de 10 à 15 %.

Quant au fret sud-nord qu'il est encore difficile de considérer à la boîte, vu la recette engendrée pour l'armateur en moyenne pour ce produit : elle était de 380 FF/tonne en 1991 (76 \$)⁵⁵, soit 41750 FF la boîte ce qui fait 950 \$ et que le fret du cacao aujourd'hui entre 88 et 97 \$ la tonne sur les ports du Nord. On trouve le conteneur coton entre 780 et 860 \$ depuis la Côte d'Ivoire et on a même vu le 20 pieds de caoutchouc négocié à 580\$. On trouve même des frets à 750 \$ pour ce produit en sortie du Cameroun.

En terme de compétitivité il serait donc faux de dire aujourd'hui que la desserte africaine est plus chère, en tout cas que les pays "périphériques" de Singapour. Il faut nuancer le propos du fait que la plupart des frets recueillis concernent le pays qui a le plus fort trafic de conteneurs (Abidjan). Avant de se satisfaire totalement de ce résultat il faut rappeler que la distance entre l'Europe et l'Asie est plus de deux fois et demi plus importante que celle entre l'Europe et l'Afrique.

⁵⁴ Ce trafic représente habituellement 30% des exportations du Vietnam vers l'Europe.

⁵⁵ Actes de la Table Ronde de Cotonou juin 1992. Banque Mondiale CMEAOC intervention Huchet Delmas

3. ANALYSE DES COUTS

Etudier les coûts de deux dessertes type sur ces destinations peut nous éclairer sur les postes importants pour faire la différence. Le coût du *slot*⁵⁶ ou de la cellule apparaît être l'unité de mesure classique du maritime et qui permet bien de comparer ces deux routes. Avant d'aborder une simulation des dessertes et des coûts que cela engendre, l'identification des postes qui " font la différence " aidera à mieux cerner les enjeux.

3.1 Les postes qui font la différence

le pavillon

La simulation qui sera conduite après, le sera, pour faciliter les problèmes d'amortissement et de financement, avec des coûts navires pris en affrètement aux conditions du marché, c'est à dire sous des conditions économiques. Néanmoins le coût de l'équipage représente entre 25 et 30 % des coûts d'exploitation - d'où l'insistance de nombreux armateurs de pouvoir utiliser des équipages moins chers et la réponse de nombreux états européens par la création de pavillons bis. Ces coûts diminuent avec la taille des navires, d'autant plus que les nouveaux très gros porte-conteneurs ont diminué leur équipage de façon drastique : 14 hommes sur un navire de 6 000 boîtes, alors que pour les navires de 1 200 à 3 500 boîtes, l'équipage se situe entre 18 et 24 hommes.

L'économie peut aller de 1200 à 1500 \$ / jour pour un P.C. de 1500 à 2500 EVP, c'est à dire 50 à 60 % d'un équipage aux normes européennes parmi les plus chers.

la taille des navires

Comme on s'y attend la taille constitue un important facteur de diminution du coût. L'affrètement, rapporté au slot, diminue avec la taille du navire.

les coûts logistiques

L'ensemble des coûts liés aux mouvements comme aux immobilisations de conteneurs en font partie, ainsi que les opérations de préparation ou de remise en état. Le mouvement des conteneurs vides, compte tenu des déséquilibres de certains trafics, est loin d'être un poste négligeable.

L'amélioration des performances de la gestion logistique de la part des transporteurs comme des loueurs, fait baisser ces coûts. Mais toutes les régions ne sont pas à égalité devant ces améliorations. Au total, les taux par jour des loueurs s'élèveraient en moyenne à \$ 1,65 pour un conteneur 20' et \$ 2,65 pour un 40'. Ainsi, il existe deux types de contrat. Sur l'Afrique, il s'agit de contrat de location simple. La gestion et le repositionnement des boîtes sont intégralement à la charge des armements, sur toute la boucle du conteneur. Sur l'Asie, le contrat pris en compte comprend le taux de location de conteneur majoré sur une durée forfaitisée, de coûts de gestion du vide et de leur repositionnement.

Le temps de boucle logistique de 150 jours pour le conteneur est particulièrement long et pénalisant pour l'Afrique, comme cela apparaîtra dans la simulation ci-après. Une boucle ramenée à 100 jours permettrait une économie d'environ 110 000 USD par rotation

⁵⁶ Le slot correspond à l'espace nécessaire dans un navire pour transporter un conteneur 20 pieds.

pour l'armement, soit 71 \$ par teu, calculé sur la pleine capacité du bateau, mais plus encore à l'EVP commercialisé.

les coefficients de remplissage

C'est une variable importante de l'exploitation, qui est liée à la structure des flux et à leurs déséquilibres. Elle peut être compensée pour certains armements par des accords de *slots*. Toutefois là encore l'Afrique a un taux de remplissage en sud nord de seulement 75 %, contre 90% en nord sud. L'Asie a 90 % dans les deux sens. Il est bien évident qu'il s'agit de cas d'école, tenant compte des spécificités des trafics. Néanmoins certains armements peuvent très bien ne pas retrouver dans ces simulations leurs " conditions de production " On travaille ici bien évidemment sur scénario, construit par rapport à une situation de référence existante au moins pour certains armements. C'est un facteur qui a joué dans les difficultés qu'ont eues les compagnies africaines, qui ne desservait que leur propre trafic.

la vitesse des navires

La vitesse des navires est très influente commercialement (réduction du transit time), et économiquement. Un calcul à partir de la simulation d'exploitation montre qu'une augmentation de 16,5 noeuds à 18,5 noeuds de la vitesse en mer permet une économie de 23 650 USD par rotation, soit 7,9 \$ par slot. Des navires plus récents peuvent être un atout non négligeable. L'ordre de grandeur est tout de même moins important que celui de la logistique.

3.2 Simulation des coûts du slot sur ces deux destinations.

Ces coûts reposent sur une hypothèse moyenne de l'offre à partir de laquelle vont certainement s'ajuster les frets. Les armements qui auront des coûts supérieurs auront plus de mal à affronter cette concurrence.

Caractéristiques des dessertes

Le tableau ci-dessous indique les caractéristiques des deux services étudiés. Sur l'Afrique deux hypothèses ont été testées car le développement progressif des 40' et son influence ne peuvent plus être ignorés. Les principales différences tiennent à la taille des navires, mais surtout au temps de la boucle du conteneur. Les indices (temps de boucle logistique / t ransit-time) sont de 1,43 pour l'Asie mais 3,25 pour l'Afrique. Ils reflètent mieux l'efficacité de la gestion que la simple donnée brute, dans la mesure où le temps nécessaire à une rotation sur l'Asie est beaucoup plus long malgré une vitesse des navires beaucoup plus rapide : 63 jours au lieu de 42 ou 44.

La route africaine bénéficie d'une distance deux fois et demi moins longue.

Tableau 2 : Caractéristiques des dessertes

Caractéristiques des dessertes	Afrique/Europe	Afrique 40'	Asie
Distance (miles)	9 795	9 795	24 964
Transit-Time (jour)	44	42	63
Temps au port (jour)	19,15	17,15	18,125
Nombre d'escale (hors Europe)			
Double	6	6	6
Simple	3	3	1
Total	9	9	7
Capacité du navire en teu commercial	1 500	1 500	3 500
Coefficient de remplissage			
depuis Europe	90%	90%	90%
vers Europe	75%	75%	90%
20' (%)			
depuis Europe	100%	75%	66,60%
vers Europe	100%	85%	33,30%
40' (%)			
depuis Europe	0%	25%	33,30%
vers Europe	0%	15%	66,60%
Temps de boucle logistique Conteneur	150	150	90
Vitesse du navire (noeuds)	16,5	16,4	22,8
Consommation (moteur principal- tonne/jour)	40	40	95
Affrètement (USD/jour)	18 000	18 000	27 500

Les comparaisons des cellules sur les deux dessertes

Quatre grandes familles de coûts pour les lignes conteneurisées nous permettront de mener à bien cette analyse :

- les coûts liés au navires, se répartissant eux-mêmes entre : le coût en mer (affrètement + soutes en mer) le coût au port (affrètement, soutes, moteurs auxiliaires) les frais de port (pilotage, lamanage, taxes et redevances).
- les coûts logistiques, qui selon les destinations se décomposent entre le coût du conteneur et son repositionnement.
- les coûts portuaires, plus directement liés à la marchandise et qui ne comprennent qu'un poste en Asie : la manutention, mais quatre autres supplémentaires en Afrique : empotage, dépotage, coût de préparation des conteneurs cacao et les taxes diverses sur la marchandise.
- enfin une rubrique " autres coûts ", qui comprend : les rémunérations d'agences qui sont fonction du fret, les coûts de consignation forfaitaires, les frais généraux et les divers.

Tableau 3 : Comparaison Co

		Valeur en USD (1er semestre 1996)		
		Afrique	Afrique40'	Asie
Coût navire	Coût en mer (affrètement+soutes en mer)	380	380	529
	Coût au port (affrètement+soutes : moteurs auxiliaires)	160	143	103
	Frais de port (taxes et redevances, pilotage, lamanage...)	198	198	233
	Total	738	721	865
Coût Logistique	Coût conteneur	223	211	180
	Coût reposition Teu	71	71	*
	Total	294	282	180
Coût Portuaire	Taxes Diverses	69	63	*
	Coût manutention	552	492	543
	Coût empotage	74	63	*
	Coût dépotage	183	154	*
	Coût préparation (Cacao)	33	33	*
	Total	911	805	543
	Autres Coûts	Rémunération d'agence	95	87
Coût de consignation		26	26	11
Frais généraux divers		231	231	205
		26	26	7
	Total	378	370	302
Total		2321	2178	1890

La comparaison des coûts de cellules montre que malgré la distance qui favorise nettement l'Afrique, le coût du slot dans les conditions de production actuelles, sont plus forts que pour l'Asie de 15 à 22 %.

Selon les quatre grandes familles de coûts :

le coût navire (au slot) est globalement moins cher en Afrique, de presque 15 %, bien que le coût affrètement ramené au TEU soit plus cher. Cela tient au temps de la

rotation. Les frais portuaires moins importants pour un même nombre de ports touchés sont illusoire dans la mesure où si l'on enlève les frais de passage du canal de Suez, ils passent de 15 % moins chers à 50 % plus chers. Le rapport sur la desserte Europe-Asie entre les frais portuaires -dans cette simulation- et les frais de passage de Suez sont de un à deux. Le passage de Suez coûte 490 000 Us \$ pour une rotation à un 3 500 boîtes, soit 140 \$ par conteneur !

Le coût logistique est effectivement un surcoût pour l'Afrique que l'on peut maintenant quantifier : de +56 % à +63 % plus cher par boîte selon qu'il y a des 40' ou pas.

les coûts portuaires sont beaucoup plus chers, non pas à cause de la manutention, mais de l'empotage et du dépotage (surtout pour un trafic qui remonte la marchandise à 80% en *ship convenience*).

Il est normal que les postes comme les frais généraux diminuent avec la taille des navires..

L'économie permise par l'utilisation de conteneurs de 40 pieds sur l'Afrique n'est que de 6%, mais l'hypothèse retenue n'est que de 25 % à la descente et 15% à la remontée, donc encore assez faible. Rappelons que les taux retenus pour l'Asie sont respectivement 33% et 67%.

Si néanmoins on rapporte le coût à des contrats de transport comparables, c'est à dire FCL, (c'est à dire qu'on enlève le coût du "*ship convenience*") les coûts à la cellule sont sensiblement les mêmes sur les deux destinations.

La desserte asiatique compense bien son éloignement par les économies d'échelle dues à la taille des navires utilisés et par le recours plus systématique aux 40', qui souvent ne coûtent pas plus cher à manutentionner et induisent donc moins de mouvements. Le coût exorbitant du canal de Suez, dont le tarif est évidemment fixé en fonction du coût de déroutement par le Cap est également absorbé.

3.3 L'influence des déséquilibres de trafic sur les coûts de la cellule

Le tableau ci dessous montre les différences de prix de revient selon le sens du trafic et permet de voir que les déséquilibres augmentent les coûts de presque 25 % vers l'Europe, par rapport au trafic de descente pour l'Afrique. Cela sensibilise au fait que le retrait de trafic de cacao aura une influence certaine sur le coût surtout qu'il représente une part importante des trafics.

Tableau 4 : Comparaison des coûts ramenés au teu commercialisé

		Vers l'Europe			Depuis l'Europe		
		Afrique	Afrique 40'	Asie	Afrique	Afrique 40'	Asie
Coût navire	Coût en mer	245	245	293	220	220	293
	Coût au port	99	90	55	96	85	60
	Frais de port	110	110	129	128	128	129
	Total	454	445	477	444	433	482
Coût Logistique	Coût conteneur	149	141	100	145	117	100
	Coût reposition	47	47	*	40	40	
	Teu						
	Total	196	188	100	185	157	100
Coût Portuaire	Taxes	23	23	*	60	51	
	Diverses						
	Coût manutention	328	301	278	340	296	325
	Coût empotage	99	84	*			
	Coût dépotage	244	206	*			
	Coût préparation (Cacao)	42	42	*			
	Total	736	656	278	400	347	325
Autres Coûts	Total	206	202	168	248	242	168
Total		1592	1491	1023	1277	1179	1075

Valeur en USD (1er semestre 1996)

3.4 Comparaisons par pays de référence.

On peut affiner ces résultats moyens sur la boucle entière par les résultats cette fois-ci présentés par pays de référence. Ceci permet de parler de compétitivité des produits de pays concurrents. La reconstitution des coûts entre les ports des pays de

référence et l'Europe du nord⁵⁷ fait apparaître les données suivantes pour un conteneur 20' en FCL⁵⁸.

Tableau 5 : Coûts entre port des pays de référence

	\$ / teu	feeder vers Ujung Pandang	feeder vers Jakarta	total \$ par TEU
Cote d'Ivoire	1226			1226
Cameroun	1326			1326
Ghana	1272			1272
Bénin	1264			1264
Singapour	1147	400	200	de 1347 à 1547

Pour la desserte des pays "périphériques" aux grands ports desservis par les 3500 à 6000 boîtes, il faut rajouter le coût du feeder qui est le plus souvent une dépense et non un coût internalisé pour les grands armements, - sur lequel ils ne peuvent pas jouer - et qui renchérit considérablement le coût de la desserte. Une boîte sur Ujung Pandang (port excentré d'Indonésie au sud du Sulawesi de faible trafic et desservi par deux feeders successifs sur Singapour) peut voir son coût de transport maritime augmenter de 35 %.

La pratique du ship conveniencé qui est propre à l'Afrique coûte chère. L'armement empote en Afrique théoriquement pour sa propre convenance et supporte les coûts d'emportage au port. C'est en fait plutôt une prestation commerciale supplémentaire que l'armateur offre au chargeur. Si le chargeur se décidait à empoter lui-même en FCL, comme c'est le cas en Asie, le transport maritime verrait ses coûts diminuer considérablement. Le coût de la cellule dans les conditions actuelles est 13 % supérieur à celui sur l'Asie. A conditions égales, c'est à dire en FCL, il serait de 1% moins cher. Pourtant en terme de compétitivité de filière, ce coût serait reporté ailleurs dans la filière, probablement chez les exportateurs. Ceux-ci pourraient néanmoins gagner une rupture de charge en empotant et bénéficiant de prestations moins chères. La valeur ajoutée au niveau du port et des opérateurs portuaires s'en ressentirait. Mais là on touche d'autres équilibres et on pose d'autres problèmes. Il est rare que l'on change une organisation à un endroit de la chaîne sans avoir d'impact ailleurs. Le problème d'infrastructures terrestres de bonne qualité autour des ports se pose alors, ainsi que celui de plans de circulation qui n'entravent pas la fluidité du transport des conteneurs.

Toutefois, si les armateurs ne prennent plus en charge les frais de préparation et d'emportage du conteneur, il est vraisemblable que ces conditions inciteront certains chargeurs à passer à l'affrètement de navires entiers en sacs ou maintenant en vrac. Ces trafics dans ce cas échapperaient au transport conteneurisé. L'autre grand problème du transport maritime conteneurisé en Afrique de l'Ouest étant le déséquilibre des flux, ces

⁵⁷ La reconstitution des coûts entre les ports des pays de référence et l'Europe du nord se fait par sommation des coûts particuliers de chaque passage portuaire et des coûts imputables au niveau de la partie maritime depuis la zone de référence "vers l'Europe". Ces derniers sont :

le coût en mer, puisqu'il intègre le déroutage engendré par l'ensemble des dessertes et que l'espace occupé par le conteneur chargé doit lui être réservé sur l'ensemble de cette route.

les frais généraux sont non imputables à une escale particulière.

Le coût logistique.

⁵⁸ FCL = Full Conteneur Load et signifie que l'armement prend en charge un conteneur déjà empoté et livre le conteneur à destination. Contraire du ship conveniencé ou l'armateur doit assurer les prestations d'emportage et de dépotage.

nouvelles pratiques risquent finalement de renchérir le coût de la ligne régulière. La part de cacao qui risque d'être perdue pour la ligne régulière à la remontée représente 12,5 % des flux depuis Abidjan⁵⁹.

Un des facteurs de coûts que l'on n'a pas pris en compte dans le cadre d'une analyse au niveau de l'entreprise maritime, est le coût du stock circulant. L'Afrique a là un avantage certain dont elle peut tirer partie et qui est le nombre de jours de mer qui la sépare de l'Europe. Ce coût rentre en ligne de compte de manière importante au niveau de la compétitivité des produits pour le financement du stock circulant.

BIBLIOGRAPHIE

Containerisation International

COPETRANS, INRETS Octobre 1996 *Comparatif des coûts du transport maritime. Zones de référence Afrique de l'Ouest/Europe, Amérique Centrale/Europe, Asie/Europe*.

Gouvernal Elisabeth, 10 mars 1995, *Le transport constitue-t-il un gros enjeu dans la compétitivité de la banane africaine sur le marché européen?*, J.M.M.

Gouvernal Elisabeth, (11 octobre 1996), *La compétitivité du transport maritime Europe-Asie : quels enjeux*, J.M.M. n°4008.

Gouvernal Elisabeth (1988), *Politiques maritimes et développement : Cote d'Ivoire, Corée du Sud*. Paris : La Documentation Française.

HCL INRETS (avril 1996) *Prix et coûts du passage portuaire à Abidjan*

Huchet J.P., Delmas, *Impact du transport maritime sur l'économie des pays de l'Afrique Subsaharienne, Les paramètres économiques du transport maritime des marchandises diverses entre l'Europe et l'Afrique de l'ouest et du centre*.

Journal de la Marine Marchande

MINCONIMAR & Environmentally Sustainable Development Division Technical Department for Africa, The World Bank (septembre 1994) *Services maritimes dans les pays de l'Afrique de l'ouest et du centre*.

Revue de presse du Comité Central des Armateurs de France

TER, INRETS Octobre 1996 *Prix de passage portuaire en Europe. Banane, Cacao, café, caoutchouc, Coton*

UNCTAD (1992 to 1995) *Review of Maritime Transport*.

Cette communication est le fruit d'une réflexion menée conjointement avec Sylvain Levieux, Robert Useo, Marc Abeille et Michèle Guilbault et reprend des éléments de l'étude "Comparatif des coûts du transport maritime. Zones de référence Afrique de l'Ouest/Europe, Amérique Centrale/Europe, Asie/Europe" COPETRANS, INRETS Octobre 1996. Je reste toutefois seule responsable de cette communication.

⁵⁹ cf. "Transport et compétitivité du cacao : comparaison Afrique, Asie" Elisabeth GOUVERNAL SITRASS 4

THEME 4

LES TRANSPORTS TERRESTRES

PRIX ET COUTS DU CAMIONNAGE AU BURKINA FASO

Stanislas BAMAS
B.E.R.T.S.

Boussé Abdou GUIRO
Gnanderman SIRPE
CEDRES

Ouagadougou - Burkina Faso

1. CONTEXTE DE LA RECHERCHE, OBJECTIF ET METHODOLOGIE

La recherche "chaîne de transport et compétitivité" au Burkina Faso s'inscrit dans un programme plus vaste de recherche visant à apprécier le poids du transport dans le commerce international et la compétitivité des produits.

Le point de départ de cette recherche a été d'abord qu'il y a une dizaine d'année déjà, la Banque Mondiale avait désigné dans son programme sur les Transports en Afrique sub-saharienne, le thème du camionnage ou coût du transport routier par camion comme l'une des questions centrales de ce programme. Cela se justifiait et se justifie encore aujourd'hui par le fait qu'en Afrique l'une des caractéristiques structurelles de ces économies est l'existence d'un secteur tertiaire anormalement gonflé par rapport au niveau général de l'économie et de l'évolution de celle-ci et que le secteur des transports (routiers essentiellement) est l'une des activités les plus importantes de ce secteur.

L'hypothèse de travail qui a justifié l'importance accordée à ce thème est qu'il existe, estime la Banque Mondiale des surcoûts du camionnage particulièrement élevés dans cette partie du monde. Est-ce vrai ?

La réponse est : "sans aucun doute", puisque d'après des études réalisées dans certains pays d'Afrique sub-saharienne (Cameroun, Côte d'Ivoire, Mali), les prix moyens du camionnage africain sont parmi les plus élevés du monde (Actes du Séminaire de Yamoussoukro, Novembre 1989).

Ces études ont aussi montré que les parcours sur pistes rurales avec des véhicules de faible capacité sont beaucoup plus pénalisants que ceux sur les longues distances effectuées par des gros porteurs. La recherche des facteurs de surcoûts et leur réduction par des politiques de transport a été donc l'objectif central de ces travaux.

Il s'agit pour les pays africains figurant dans la liste actuelle des études (Cameroun et Côte d'Ivoire) de pouvoir apprécier non seulement l'évolution des prix et des coûts depuis 1988 mais aussi de quantifier l'impact de la dévaluation du FCFA intervenue depuis 1994. Pour les nouveaux pays entrant dans le champ des études actuelles (Burkina Faso et corridor transéquatorial Congo-RCA), il s'agit d'analyser les coûts supportés par les transporteurs routiers et les prix de transport pratiqués.

La présente recherche sur le Burkina Faso vise donc à dégager les principaux éléments explicatifs des coûts et prix de transport routier de marchandises au Burkina de manière à guider les programmes d'action susceptibles d'entraîner une réduction de ces coûts et une meilleure efficacité.

La recherche s'est appuyée sur deux types d'enquête : une enquête qualitative et une enquête quantitative.

Les entretiens qualitatifs ont été réalisés auprès de transporteurs, de chargeurs, de représentants des administrations et organisations professionnelles du Burkina Faso. Ces entretiens ont porté sur l'organisation et le fonctionnement du secteur des transports ainsi que sur le fonctionnement des entreprises et l'exploitation de leurs véhicules (coûts supportés, ...).

Les enquêtes quantitatives ont porté sur les prix de transport (recensement de près de 364 expéditions auprès des chargeurs et des transporteurs).

On rappelle qu'une expédition est la ou les marchandise(s) remise(s) en une seule fois à un transporteur et ayant même origine et même destination (Cf. Note méthodologique commune à l'ensemble des pays concernés par l'étude sur les chaînes de transport).

Les produits touchés par la recherche sont les huit (8) produits suivants : coton, engrais, pièces détachées, mil, sorgho, maïs, riz et ciment.

Ces deux phases d'enquête ont été réalisées par l'équipe de recherche du Groupe de Recherche Transport et Développement du CEDRES de l'Université de Ouagadougou.

2. LE CONTEXTE DU CAMIONNAGE AU BURKINA FASO

Pays continental situé à l'intérieur de la boucle du Niger, le Burkina Faso occupe une superficie de 274 000 km². Son économie repose essentiellement sur l'agriculture, notamment l'exportation du coton et l'élevage.

Le transport routier est le mode le plus important de transport terrestre au Burkina du fait de sa part dans l'activité globale des transports et de son rôle stratégique dans les perspectives de développement du pays

Au 30 septembre 1990, sur un total de plus de 13.000 km que compte le "réseau routier" du Burkina, il y avait 9.310 km qui étaient entretenus. Certaines routes non bitumées sont cependant plus carrossables que certaines routes bitumées ; de sorte que si on adoptait une classification basée sur l'état des routes, nous aurons la situation suivante (SIRPE, 1994) :

- Bon à excellent	25,5%
- Moyen ou passable	48%
- Mauvais	26,5%.

D'un point de vue organisationnel, les premières tentatives d'organisation du secteur des transports routiers remontent à 1966 à travers l'ordonnance 41/PRES/TP/PT du 16 Août et son décret d'application n° 326/PRES/TP réglementant le transport à l'intérieur du pays. Ces premiers textes ont par la suite été modifiés par d'autres textes en 1987 dans le souci de corriger les insuffisances du passé. C'est ce nouveau texte de 1987 qui libéralise l'accès à la profession. Ainsi pour être transporteur, il suffit de faire une demande de mise en exploitation d'un véhicule. Le coût de la carte de mise en circulation d'un véhicule varie selon que le transport s'effectue sur le

territoire national ou hors des frontières du pays. Ce coût va de 5 000 F CFA à 6 000 F CFA.

A côté de ces textes réglementaires, il y a un appui apporté par le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC) à travers le suivi des opérations internationales de transport. Ainsi au niveau portuaire, c'est le CBC qui veille à la répartition du fret entre les transporteurs des pays de transit et les transporteurs nationaux suivant des quotas bien précis :

- fret acquis au port, 2/3 du trafic aux transporteurs nationaux et 1/3 aux transporteurs du pays de transit ;
- fret acquis sur le marché des pays côtiers, la répartition est égalitaire (50% de part et d'autre). Le CBC gère en outre avec le syndicat des transporteurs routiers les tours de rôle de chargement aux ports maritimes. Il défend les transporteurs devant les autorités étrangères.

Du point de vue de la fiscalité, dans le cadre du programme d'ajustement structurel volet transport, il a été institué une taxe unique dite contribution du secteur des transports (CST), en remplacement de toutes les autres taxes auparavant en vigueur.

Les principes directeurs du système fiscal actuellement en vigueur sont :

- la déclaration spontanée qui veut que ce soit le contribuable lui-même qui détermine l'assiette de ses impôts et les calcule. La détermination de cette assiette est fonction du nombre de véhicules. Il est évident que le biais introduit déjà ici porte sur le nombre exact de véhicules que le contribuable déclare ;
- l'institution d'un impôt particulier par catégorie de revenu : c'est le système cédulaire. En d'autres termes, tout individu paiera autant d'impôt qu'il a de sources différentes de revenus.

Dans la réalité, la plupart des contribuables du secteur ne déclarent qu'une partie des véhicules soumis à imposition. Pour le reste ils se contentent de s'acquitter de la patente dans les perceptions des départements où la liquidation est faite souvent de façon complaisante. Il n'est pas rare de rencontrer des patentes de 10.000 FCFA pour des véhicules de transport alors qu'elle devrait être de 38.640 FCFA.

Un secteur fortement hiérarchisé

Les travaux de recherche ont mis en évidence le caractère très hiérarchisé de la structure du secteur du camionnage. A partir des critères comme la nature de l'activité, la taille du parc ou le type de liaison, on peut distinguer les trois niveaux suivants :

- le niveau 1 ou niveau régional : On y trouve des expéditions qui s'effectuent et dans les zones rurales et plus largement les échanges d'une capitale provinciale et de son arrière-pays. Les moyens de transport utilisés sont la marche à pied, la bicyclette, la mobylette et les véhicules type camionnettes ou "bâchées" ;
- le niveau 2 ou niveau national. Ici les échanges sont assurés principalement entre les principales villes de province ou entre les deux principales villes du pays (Bobo et Ouaga) et un centre provincial important. A ce transport national sont associés des camions porteurs et les envois sont beaucoup plus importants en termes de tonnes kilométriques transportées.

- le niveau 3 ou niveau international. Celui-ci concerne le transport des ports voisins (Lomé, Abidjan, Cotonou) vers le Burkina et dans une moindre mesure vers le Mali et le Niger. Ces liaisons internationales sont assurées par des semi-remorques et remorques de plus de 25 tonnes de charge utile. Ces derniers assurent peu les services des transports ruraux.

Qu'il s'agisse de l'un ou l'autre de ces segments de marché, chacun induit une distance de transport, un type de clientèle particulier, un type de contrat de transport et un niveau de prix.

Il est possible de caractériser encore plus finement les différents niveaux de la hiérarchie par d'autres paramètres complémentaires. Ainsi, à partir de la nature de l'activité, de la taille du parc, des segments de marché et du financement du matériel de transport on peut identifier 3 types de transporteurs (TRAORE, 1985) :

- a - Les "artisans-transporteurs"
- b - Les "entreprises intermédiaires"
- c - Les grandes sociétés de transport.

* Les artisans-transporteurs : ce sont les plus nombreux au Burkina. Il est d'ailleurs impossible d'avoir un chiffre précis sur ces artisans-transporteurs. Qui sont-ils ?

Ils disposent en général d'un ou de deux véhicules qu'ils exploitent eux-mêmes et en parallèle, exercent une autre activité (commerce). Ils transportent aussi bien leurs propres marchandises que celles de la clientèle. Ils interviennent aussi bien sur le segment de marché interurbain/local que national. Certains s'aventurent même sur le segment de l'international. Ils pratiquent à la fois le transport de marchandises que de personnes (transport "mixte"). L'obtention de leurs véhicules s'est faite selon plusieurs filières (fonds propres, héritage, etc.).

La spécificité de ces artisans-transporteurs est qu'ils sont éleveurs-transporteurs ou l'inverse, transporteurs-commerçants ou tout simplement artisans-transporteurs.

* Les entreprises moyennes : elles sont très peu nombreuses et disposent entre 2 et 5 véhicules de dimension et capacité différentes pour aussi bien le transport de fret international que le fret national ou local/interurbain. Le plus souvent ces entrepreneurs ont financé leur flotte initiale à l'aide de crédits bancaires.

* Les grandes sociétés de transport : elles détiennent presque toutes des véhicules spécialisés que sont les citernes, les porte-conteneurs. Elles traitent avec un nombre restreint de gros chargeurs et sont positionnées sur les segments de marché nationaux et internationaux. Elles disposent de plus de 5 véhicules.

3. PRIX ET COÛTS DU TRANSPORT

3.1 Synthèse sur les prix

Il apparaît globalement que le déterminant principal des prix unitaires est la position de l'expédition dans la hiérarchie du système de transport.

Une analyse plus fine des prix de transport montre toutefois des écarts sensibles selon le type de produit.

Les prix moyens varient entre 20 FCFA la tonne kilométrique et 143 FCFA. Il existe un petit décalage entre la tarification officielle et les prix réels et ce décalage est beaucoup plus accentué en transport intérieur qu'il ne l'est en transport international. Tout se passe comme si la profession avait mis en place des tarifs qui tiennent compte des réalités du marché (quantité, rapport entre offre et demande, type de liaison etc.).

Tableau 1 : Quantités et prix moyens par produit

Produits	Quantité moyenne (T)	Prix moyens (FCFA/TK)
Ciment	43,96	24,85
Coton	29,81	25,98
Engrais	37,92	19,74
Maïs	6,63	143,51
Mil	4,18	102,79
Pièces détachées	33,71	42,85
Riz	13,16	91,38
Sorgho	8,10	55,68

Cette variabilité des prix est aussi issue de pratiques anciennes qui ont instauré entre transporteurs et chargeurs, des liens sociaux de confiance et de fidélité et le prix du transport en tient compte. Aussi arrive-t-il qu'un transporteur tarifie moitié prix le fret d'un client régulier sur les marchés périodiques.

On constate sur le tableau ci-dessus que les produits agricoles vivriers (maïs, mil, riz et sorgho) ont les prix à la tonne-kilomètre (t-km) les plus élevés. Mais la trop grande dépendance entre le type de produit et le type de liaison empêche une véritable comparaison des prix de la t-km à ce stade de l'analyse. En effet, les produits agricoles vivriers empruntent le plus souvent les chemins sinueux des campagnes et dans la plupart des cas il n'y a qu'un seul transporteur qui fixe ses prix en situation de monopole. Sur les liaisons internationales, on note que les tarifs sont plus bas. Que ce soit le ciment, les pièces détachées, le coton ou l'engrais les tarifs sont en dessous de 40 FCFA la t-km. Ceci s'explique d'autant plus que ces produits qui empruntent tous les deux axes que sont Lomé et Abidjan bénéficient de certaines facilités que n'ont pas les produits intérieurs : manutention, concentration des flux dans les ports qui réduisent les coûts finaux.

Il y a enfin un dernier élément qui n'a pu être saisi par l'enquête : il s'agit de l'effet de saisonnalité. L'enquête s'est déroulée en décembre et cette période correspond à la fin de la récolte des produits agricoles et se situe en saison sèche. Il est évident que si une autre enquête devait s'effectuer en saison pluvieuse, divers éléments pouvaient jouer de façon contradictoire sur les prix. En effet les conditions de circulation plus difficiles en saison pluvieuse sont de nature à renchérir le prix de transport de certains produits. D'un autre côté l'absence de fret important pour les produits agricoles en saison pluvieuse peut être de nature à des baisses de prix par les transporteurs soucieux de trouver quelque chose à transporter.

Le type de produit n'est pas cependant la seule variable ayant une influence sur le niveau des prix. D'autres facteurs comme la quantité transportée et surtout la distance parcourue expliquent pour une large part le degré de variance des prix.

Rapportée à la t-km l'analyse des prix en croisant les modalités de distance parcourue avec les quantités moyennes transportées laisse apparaître cette variabilité au niveau de notre échantillon de 364 expéditions. Cette variabilité entre les petites distances (moins de 100 kms) et les longues distances (plus de 500kms) est de l'ordre de 1 à 11. Il est vrai que l'échantillon des classes de distance n'a pas le même poids (24 pour les plus de 500 km et 90 pour les 200-300kms). Cette différence de poids n'enlève en rien cependant à la validité de la comparaison puisque tous les prix ont été rapportés à la tonne-kilomètre.

Cette observation s'inscrit dans le domaine bien connu de la loi des rendements décroissants qui caractérise une bonne partie du secteur des transports. Cette loi signifie tout simplement que les véhicules qui effectuent des petits parcours dans l'année supportent des charges fixes qui, rapportés au kilomètre sont très pénalisantes par rapport à celui qui parcourt de longues distances.

Ceci dit quels sont les facteurs explicatifs de cette variation des prix ?

Les résultats laissent apparaître que même à l'intérieur d'un même couple distance-quantité transportée, les prix connaissent également une dispersion importante autour de la moyenne. Entre le prix minimum de la T/K et le prix maximum de cette même t-km, on a des coefficients de variation très élevée (ex ; pour le niveau le plus bas le prix minimum de la t-km est à 31,58 FCFA alors que le maximum est à 6 903,70 FCFA). A ce niveau également on peut avancer des éléments globaux d'explication qui donnent une idée de ces variations. Si l'on s'intéresse au niveau le plus bas de la hiérarchie, il est évident que des liaisons s'effectuant sur des routes carrossables reliant deux villages auront des prix de la t-km bas par rapport à deux villages reliés difficilement par une route de praticabilité intermittente. Dans les enquêtes réalisées, les différences de prix sur une même liaison sont peu importantes. Au total, la variabilité des prix à l'intérieur d'une même classe semble plus prononcée sur les petites distances que sur les grandes distances. D'ailleurs pour les grandes distances, les prix de la tonne transportée pour les produits de l'échantillon sont restés fixes et conformes à ce qui a été dit plus haut. Les variations proviennent pour la plupart de la quantité et de la distance parcourue. Il faudrait certainement ajouter ici que pour le trafic international (de même qu'une partie du trafic local) il y a des pratiques de dumping qu'une enquête comme la nôtre ne pouvait saisir. Les présomptions fortes de pratique de dumping existent au niveau de la profession.

D'autres paramètres entrent en ligne de compte également : il s'agit du sens de la liaison. Le sens peut être appréhendé à travers la combinaison de deux facteurs : s'agit-il pour le transporteur d'un aller ou d'un retour par rapport à son lieu de domicile, le parcours consiste-t-il en un passage du local au national ou à l'international ou vice-versa ?

Le transporteur accepte en moyenne, des prix faibles au retour qu'à l'aller pour éviter le retour à vide. Etant donné que le fret est proportionnellement plus fourni dans les localités importantes que dans les petits villages, les transporteurs sont prêts à

accepter des prix faibles pour rejoindre ces grands centres où ils espèrent trouver facilement des frets rémunérateurs.

Selon la nature de la marchandise les prix varient également.

Les caractéristiques propres de la marchandise (aides alimentaires, céréales, etc.) influent également sur les prix. Les conditions de manutention des marchandises sont aussi importantes. La valeur de la marchandise peut aussi y être pour quelque chose.

On peut retenir enfin l'âge du véhicule. A ce niveau on constate que seulement 14,80 % des véhicules de l'enquête ont moins de 5 ans. Si l'on ajoute à cela le fait que les véhicules neufs ont un taux d'utilisation très élevé, ce chiffre de 14,80 % doit être sûrement revu à la baisse.

Du côté de la moyenne des prix pratiqués, on constate les véhicules de moins de 5 ans facturent moins que ceux dont l'âge est supérieur à 5 ans. Les véhicules d'âge moyen par contre facturent plus que les véhicules de plus de 10 ans. Les explications d'un tel phénomène sont certainement à rechercher du côté des transporteurs. Il semble, selon certains entretiens réalisés que les propriétaires de véhicules d'âge moyen entretiennent plus fréquemment leur outil de travail que ne le font ceux qui ont un véhicule de plus de 10 ans d'âge.

Tableau 2 : Prix moyen de la t-km selon l'âge du véhicule

Age véhicule	Prix moyen/t-km (FCFA)
Moins de 5ans	16,99
Entre 5 et 10 ans	35,13
Plus de 10 ans	21,80

Par rapport au type de véhicule utilisé, il apparaît que là aussi, les prix varient suivant la capacité du véhicule ; ce qui est tout à fait logique.

Tableau 3 : Prix moyens par type de véhicule

Type de véhicule	Prix moyens/t-km(FCFA)
Pick-Up	136,22
Camionnette	15,06
Camion porteur 21	127,96
Camion porteur 22	40,452
Camion Remorque 31	45,49
Remorque 35	49,11
Tracteur + Semi-Remorque 41	28,68
Tracteur + Semi Remorque 42	18,96
Tracteur + Semi-Remorque 45	31,11

Au total, ces quelques points d'analyse sur les prix des transports routiers au Burkina nous donnent une première idée de ce qu'est le prix des transports pour quelques produits sélectionnés. Ces points sont loin de représenter la complexité de la formation des prix des transports au Burkina. Les limites de l'enquête (une seule vague d'enquête effectuée en décembre) imposent des restrictions quant à la généralisation des phénomènes observés. On peut tout de même retenir que les prix de transport sont beaucoup plus élevés pour les produits agricoles vivriers que pour les produits d'importation. En dehors de cet aspect, il y a d'autres éléments qui expliquent la

variabilité des prix et parmi lesquels on peut citer la nature de l'infrastructure, le type de véhicule utilisé ou encore l'âge du véhicule utilisé.

3.2 Synthèse sur les coûts

Les coûts de transport mesurés à partir des coûts d'exploitation des véhicules présentent une grande variabilité qui dépend en premier lieu du type de véhicule et de ses conditions d'exploitation (kilométrage effectué, infrastructure empruntée, charges réelles transportées, importance des retours à vide, etc..)

Si l'on considère le prix de revient kilométrique comme indicateur de coût, le rapport moyen entre un camion porteur de 10 tonnes (319 FCFA) utilisé pour le transport de niveau régional et un ensemble semi-remorque (730,65 FCFA) utilisé pour l'international, se situe aux alentours de 2,28. Rapporté à la tonne kilométrique offerte, le rapport reste pratiquement identique, mais cette fois ci en faveur du semi-remorque et ceci en raison des différences de charge utile.

Les coûts kilométriques ou variables ainsi que les dépenses d'achat du véhicule représentent plus de 80% des dépenses d'exploitation supportées par les transporteurs.

Voici résumés les comptes d'exploitation des deux situations types que nous avons retenues :

- un camion semi-remorque de 32 tonnes de charge utile acheté neuf ou occasion
- un camion porteur de 10 tonnes acheté neuf ou occasion également ;

Tableau n°3 : Prix de revient kilométrique d'un ensemble semi-remorque en FCFA/km

	HT	TTC
Coûts fixes		
. Véhicule neuf	106.79	121.36
. Occasion	110.49	118.43
Rémunération du capital		
- Véhicule neuf	22.22	32.74
- Véhicule d'occasion	25.92	29.81
Assurances	8	8
Personnel roulant	21.86	25.91
Frais divers de gestion	52	52
Autres charges	2.71	2.71
Coûts kilométriques		
. Véhicule neuf	464.33	609.29
. Occasion	486.56	590.85
Amortissement		
- Véhicule neuf	133.33	197.33
- Véhicule d'occasion	155.56	178.89
Carburant	100.47	148.5
Entretien	29.42	39.42
Pneumatiques	129.91	152.84
Frais de route	71.2	71.2
Prix de revient		
- Véhicule neuf	571.12	730.65
- Véhicule d'occasion	597.05	709.28

Tableau 5 : Prix de revient kilométrique d'un camion porteur de 10 tonnes entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso (en F CFA/km)

	HT	TTC
Coûts fixes		
- Véhicule neuf	69,27	103,23
- Occasion	57,87	66,62
Amortissement		
- neuf	50,27	78,56
- occasion	40,51	46,59
Assurance	1,39	1,39
Rémunération du capital		
- neuf	8,39	12,40
- occasion	6,75	7,76
Personnel roulant	9,22	10,88
Coûts variables	160,04	207,31
Carburant	70,33	103,95
Entretien/Réparation	1,06	3,75
Pneumatiques	62,14	73,10
Frais de route	25	25
Autres charges	1,51	1,51
Autres frais (3 % du total)		
- neuf	6,88	9,32
- occasion	6,74	8,22
Prix de revient		
- neuf	236,19	319,86
- occasion	224,65	282,15

Il apparaît à l'évidence que les coûts d'exploitation d'un camion porteur sont nettement moins élevés que ceux d'un tracteur avec semi-remorque, sur des distances tout à fait différentes. De nombreuses variables liées en partie aux caractéristiques techniques des véhicules expliquent cette différence. Il serait intéressant, dans l'optique de cette recherche de pouvoir comparer ces coûts avec ceux des autres pays concernés par l'étude.

La majorité des éléments qui entrent dans le coût du transport routier correspondent à des importations. Les frais de distribution sont particulièrement élevés aussi au Burkina car les concessionnaires ont une très faible rotation de leurs stocks compte tenu de l'étroitesse du marché. Enfin les taxes supportées par le transporteur conduit à renchérir le prix de revient du camionnage au Burkina Faso. Le niveau des taxes supporté par les véhicules est de l'ordre de 30 % du prix de revient.

Le prix de revient kilométrique est extrêmement sensible au kilométrage annuel. Le coefficient d'utilisation de la charge utile rend lui-même compte de deux effets : le taux parcouru en charge et le taux moyen de chargement. Ces deux taux sont susceptibles de varier considérablement en fonction de l'importance des retours à vide et des habitudes de surcharge. L'analyse n'a pu saisir ces éléments, mais il est évident que ces éléments jouent une importance considérable.

Il est en effet évident que les coûts fixes pèsent moins sur la rentabilité d'un véhicule qui parcourt 100 000 km par an que celui qui n'en parcourt que 30 000 km ou 50 000 km.

4. PRIX, COÛTS ET RENTABILITE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

L'analyse de la rentabilité des entreprises de transport conduit nécessairement à l'analyse comparée des coûts et des prix. La différence entre les deux donne la marge commerciale du transporteur. Compte tenu des informations disponibles, nous devons rester prudents quant à l'analyse de la rentabilité et cela d'autant plus que le transporteur est aussi souvent un commerçant. L'activité transport peut être déficitaire mais permettre au commerce de prospérer.

D'autre part la mise en évidence des deux variables (coût et prix) pose un certain nombre de problèmes car (INRETS, 1988) :

- les prix, saisis par des enquêtes statistiques, sont des données qui résultent de transactions observables et les estimateurs de prix présentés plus haut sont des moyennes de prix pour un type de service particulier.
- les coûts, au contraire, sont des grandeurs construites sur la base des informations recueillies dans les entretiens qualitatifs. Certains éléments qui ont une grande influence sur l'activité du transporteur n'ont pu être saisis véritablement : il s'agit du coefficient moyen d'utilisation du véhicule et de l'amortissement réel.

Malgré ces imperfections, nous avons tenté une estimation de la rentabilité du transporteur en gardant à l'esprit que certains indicateurs manquent de précision.

Pour être le plus près possible de la réalité, il convient de ne retenir que les transporteurs qui ne font que du transport de marchandises exclusivement. Ceux-ci se rencontrent sur le segment de marché de l'international. Nous considérerons donc le seul cas du semi-remorque de 32 tonnes.

Un indicateur peut nous permettre de juger de cette rentabilité. Il s'agit de la recette moyenne par tonne-kilométrique transportée que nous comparerons au coût de la tonne-kilométrique offerte.

D'après les enquêtes réalisées, le coefficient de remplissage d'un semi-remorque est de l'ordre de 55%, le prix moyen pratiqué est de l'ordre de 25.5 FCFA/TK et le kilométrage moyen considéré est de 45.000 km.

Les recettes qui découlent d'une telle activité sont donc de : $25,5F \times 0,55 \times 32 \times 45\ 000 = 20\ 196\ 000$ FCFA.

Les dépenses

Ce sont les dépenses d'exploitation qui se composent des frais fixes et des frais variables. Les dépenses pour une année sont :

Tableau 6 : Les dépenses

Coûts fixes	HT	TTC
Assurance	360 000	360 000
Rémunération du capital	4 820 000	7 092 000
Frais de personnel	983 868	1 165 833,6
Frais divers de gestion	2 340 000	2 340 000
Autres charges	187 690	187 690
Total	8 691 520	11 145 524

Coûts variables	HT	TTC
Amortissement	6 000 000	8 880 000
Carburant	4 521 150	6 682 500
Entretien	1 323 900	1 777 500
Pneumatiques	5 253 149,2	6 877 913
Frais de route	3 204 000	3 204 000
Total	20 302 199,2	27 421 913

Cet exercice montre bien pourquoi au Burkina Faso les sociétés "modernes" de transport fonctionnant avec des véhicules neufs disparaissent quasiment. En effet les coûts totaux supportés par l'exploitant d'un semi-remorque sont largement supérieurs aux recettes engendrées par l'activité.

Il apparaît d'autre part que le coefficient moyen d'utilisation est un des éléments les plus importants de la rentabilité des entreprises. Compte tenu des fréquents retours à vide, on peut donc valablement s'interroger sur la surcharge. Une semi-remorque qui ne pratique pas la surcharge et qui fait systématiquement un retour à vide sera non rentable. A court terme une certaine surcharge peut permettre d'équilibrer recettes et dépenses mais à contrario elle dégrade les chaussées et le véhicule. Il convient dès lors de réfléchir sur le bilan social de la surcharge.

- Le cas spécifique des entreprises artisanales.

Les entreprises artisanales arrivent à survivre avec une activité qui, à plusieurs égards devrait être inférieure à celle approchée pour le semi-remorque. Pourquoi ?

D'après les enquêtes et selon les coûts reconstitués, il semble plus avantageux d'utiliser un véhicule d'occasion qu'un véhicule neuf et cela parce que la faible activité est plus sensible dans l'amortissement d'un plus grand montant de capital engagé.

D'autres moyens sont à la disposition des artisans pour arriver à se maintenir sur le marché. Parmi ces moyens il y a :

- l'importation de véhicules d'occasions sur lesquels il y a peu de taxes.
- le recours à la surcharge pour freiner la chute des recettes : il n'est pas rare qu'un camion-remorque à 4 essieux avec 30 tonnes de poids total en charge transporte 40 tonnes. Bien sûr la surcharge ou les infrastructures routières,

accroît les consommations en carburant en frais d'essence etc., mais à court terme pour un camion amorti, elle accroît les recettes ;

- il y a aussi les fausses déclarations au service des impôts : en l'absence de comptabilité fiable, les agents des services des impôts se fondent sur les déclarations des recettes des intéressés. De cette manière des sommes importantes échappent au fisc ;

- la fréquentation des marchés villageois. Face à la baisse des recettes, les transporteurs offrent souvent leurs services sur de courtes distances : des grandes villes vers les villages environnants et ceci les jours de marché de ces villages. Autour de Ouaga, chaque village a son jour de marché et à chaque jour de la semaine correspond plusieurs marchés de village à la fois. Les transporteurs artisanaux font donc des transports de petits colis des commerçants vers ces villages. Au retour, ces véhicules transportent à la fois des céréales, des animaux domestiques (chèvres, moutons, volaille, etc.). Ces activités procurent généralement des profits substantiels ;

- une gestion unique pour plusieurs activités : très peu d'artisans transporteurs rencontrés exercent exclusivement le transport comme profession. Certains exercent même cette activité à titre secondaire. Ils sont commerçants de céréales, vendeurs de cycles et cyclomoteurs, propriétaire immobilier, importateurs de produits divers

La gestion de toutes ces activités est unique : les recettes et les dépenses découlant de ces différentes activités sont confondues de sorte qu'un déficit dans l'activité transport est comblé par l'excédent réalisé sur l'activité commerce de céréales par exemple.

Bref, les différentes activités par un même entrepreneur ont un capital commun, des recettes communes, des dettes communes, un fond de roulement commun. On comprend donc bien la longévité des entreprises artisanales de transport. Le transporteur individuel ne tombe en faillite que si l'ensemble de ses activités tombe en faillite. Il vient que, hormis les autres cas où l'activité transport peut être rentable, cette façon de gérer a pour conséquence qu'une entreprise de transport peut connaître plusieurs exercices déficitaires sans que l'entrepreneur ne s'en rende compte ou en tout cas ne puisse mesurer toute l'ampleur du déficit.

Au delà des problèmes liés à l'état des routes, aux coûts élevés du carburant et des pièces de rechange, le problème fondamental qui se pose aux entreprises de transport est un problème de gestion. Comment résoudre ce problème de gestion ? C'est essentiellement à cette dernière question que nous tenterons de fournir une réponse dans le dernier chapitre de cette étude avec en arrière plan le rôle que l'état pourrait jouer dans la dynamique du système.

Mais dans le même temps, la pratique d'une gestion rigoureuse dans les entreprises artisanales de transport aboutirait probablement à une hausse des prix de transport qui aura pour conséquence une élévation des prix des produits mais aussi une absence d'offre de transport dans les zones rurales. L'un des objectifs de cette dernière partie est de situer la réflexion sur les mesures concrètes qui pourraient être inspirées par les résultats de nos analyses.

5. LES FACTEURS DE REDUCTION DES COUTS ET LE ROLE DE L'ETAT

Tout au long de cette étude, nous avons montré comment l'état des infrastructures routières, le type de véhicule utilisé et la hiérarchie dans le système influent sur les coûts et donc sur la fixation du prix de transport. La tarification pose donc un problème plus vaste, dépassant le seul cadre des coûts privés. Il y a les coûts sociaux, les coûts généralisés. Nous n'avons choisi de traiter que du seul coût privé.

A quels facteurs peut-on attribuer les bonnes ou mauvaises performances des entreprises de transport ? A plusieurs à la fois. Il est évident que les piètres performances de l'économie nationale dans son ensemble, le déséquilibre structurel des échanges commerciaux (importations / exportations) restent les premiers facteurs de la limitation du fret transporté et donc influent sur la performance des entreprises. De plus, les conventions entre Etats tel le partage du fret entre le Burkina et ses voisins côtiers (règle des 2/3 et 1/3) rendent difficile la situation des transporteurs routiers au Burkina. Chez les artisans-transporteurs, même s'ils arrivent à survivre pour certains, pour d'autres la situation est encore dramatique.

Les mesures tendant à redynamiser ce secteur passent nécessairement outre les raisons évoquées ci-dessous par une maîtrise des coûts qui implique, aussi bien les transporteurs que l'Etat.

5.1 Assainir les entreprises

La structure d'organisation de l'entreprise, la fiabilité du service offert, le mode d'obtention du fret et la politique d'entretien et de réparation des véhicules sont les principaux facteurs déterminants à même d'assainir la filière. Il est apparu que la taille de l'entreprise explique pour une bonne part le type de gestion : les entreprises de taille réduite ont plutôt une gestion de court terme. Pour caricaturer, la possession d'un véhicule par un artisan précède l'usage qui en sera fait. De plus, aucun suivi, ni de la consommation, ni de l'entretien n'est réalisé. Ils subissent le marché en effectuant des surcharges lorsque l'occasion le permet.

Pour soutenir la filière, il faudrait d'abord agir sur les coûts directs et ensuite sur la productivité des facteurs.

Une meilleure maîtrise des coûts

Les transporteurs méconnaissent trop souvent l'environnement des transports (mauvaise maîtrise de l'outil de travail, méconnaissance des notions élémentaires de gestion ainsi que de leurs responsabilités) et donc des coûts. Les actions de redynamisation du secteur pour la maîtrise des coûts passe d'abord par une formation afin de réduire les coûts en particulier les plus importants à savoir le carburant, l'entretien/réparation et les pneumatiques.

L'entretien /réparation

Ce poste ne peut être réduit que par la formation. A l'image de ce qui se passe au Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles (CCVA), au Centre de Formation des Transporteurs Routiers (CFTRA) cette formation s'attache à l'initiation à la tenue d'une comptabilité analytique, au calcul du prix de revient, à la gestion du prix du véhicule et à l'entretien préventif des véhicules.

Mais la formation est un luxe, même si le transporteur ne paye que 1/10 de son coût réel. Elle fut même gratuite au départ mais cela n'attirait pas pour autant les transporteurs. Mais plutôt que cela devienne obligatoire pour faire prendre conscience aux transporteurs, de l'intérêt de l'entretien, nous pensons qu'il faudrait que cela passe par la concertation et l'information et que les transporteurs en ressentent le besoin. Mais le taux très élevé d'analphabètes dans la profession destine plus ces actions aux sociétés et coopératives qu'aux artisans eux-mêmes. Une meilleure organisation des artisans-transporteurs (les plus nombreux) ne serait-elle pas un préalable à toute action efficace dans le domaine ? C'est ainsi qu'un regroupement en coopérative des artisans-transporteurs leur permettra d'avoir certains avantages : mise en commun des équipements, achat en plus grande quantité, etc. Il est toutefois clair que toutes ces mesures ne peuvent réussir sans un changement des mentalités à tous les niveaux. L'accès à un crédit adapté et moins coûteux constitue probablement une première priorité dans toute stratégie de soutien et de développement du secteur.

Le carburant

Outre le prix du litre, la consommation aux 100 km dépendent de plusieurs facteurs (type de véhicule, entretien/réparation, style de conduite du véhicule, état des infrastructures, charge transportée). Ici on peut réduire la consommation de plusieurs manières :

- Choix de la marque économe en consommation
- Formation des chauffeurs et
- Amélioration de l'état des infrastructures.

Les pneumatiques

Des économies sur ce poste sont possibles. Des commandes groupées sont à même de réduire les charges relatives à ce poste. Quant aux taxes diverses, la puissance publique peut intervenir. Une étude sérieuse peut-être nécessaire pour voir dans quelle mesure une diminution de certaines taxes pouvait être possible. On a pu vérifier par exemple qu'une baisse de 1 000 F dans les frais de transport d'une tonne de coton entraîne une diminution de 3 000 F sur le prix de tonne de coton égrené à la SOFITEX.

5.2 Accroître la productivité des véhicules.

La productivité dépend du kilométrage moyen annuel, du coefficient d'utilisation. Or c'est le manque de fret qui est l'un des problèmes essentiels. Pour y remédier, il faut une stratégie de recherche du fret :

- une connaissance parfaite de l'environnement du transporteur (saisonnalité de l'activité, localisation des chargeurs)
- une politique commerciale active, amélioration de la qualité de service.

5.3 Le rôle de l'Etat

De nombreuses mesures sont envisageables au niveau de l'Etat, pour tenter de soutenir la filière des transports routiers de marchandises.

Au niveau des routes

Il n'est un secret pour personne, les économies africaines dont le Burkina sont malades. Le pays est densément peuplé par rapport à l'ensemble des pays d'Afrique (9,5 millions d'habitants). Le niveau de vie est faible (300 dollars par habitant et par an en 1995). Concernant le secteur des transports, le réseau routier est insuffisant au plan qualitatif.

- les routes bitumées (RB) : 1 833 km soit 14 % du total ;
- les routes en terre ordinaire (RTO) : 1 943 km soit 14 % également du total ;
- les routes en terre moderne (RTM) : 2 073 km soit 16 % ;
- les pistes améliorées (PA) : 2 796 km soit 21 % ;
- les pistes ordinaires (PO) : 4 608 km soit 35 %

D'où un besoin d'extension du réseau existant par de nouveaux investissements. C'est dans les zones rurales que se concentrent la majorité des infrastructures de mauvaise qualité et c'est là que les coûts sont aussi les plus élevés. Mais la construction d'une route coûte chère. Face aux coûts élevés des investissements en infrastructure, les actions envisageables peuvent s'orienter vers la création d'initiatives d'investissements humains pour pallier dans une certaine mesure à ces problèmes. Des exemples existent. Sous le Conseil National de la Révolution (CNR) (1983-1987) des routes rurales ont été réalisées avec utilisation intensive des populations locales. Même si la manière peut être revue, il reste que des routes rurales de bonne qualité peuvent être obtenues en associant les populations locales.

Concernant le renouvellement des véhicules, le développement rapide du commerce des véhicules d'occasion a été l'une des conséquences de la crise qui frappe le secteur du transport routier. Il est vital de réaliser une évaluation de la contrainte que constitue pour la collectivité, la persistance d'un parc obsolète dans la perspective d'une intégration de l'Afrique au marché mondial. L'Etat devrait contribuer à la mise en place de structures adaptées aux réalités socioculturelles du pays. La force des tontines au Cameroun est révélateur d'une situation de fait.

A l'égard des prix du transport, les autorités gagneraient à adopter des systèmes de tarifs de référence et à mieux informer le secteur des transports. Elles auraient en outre à redéfinir le rôle du syndicat. De toute évidence, la mise en place de telles mesures suppose une certaine reprise économique et un changement des mentalités.

CONCLUSION GENERALE

Au terme de ce travail nous pouvons retenir que les prix du transport routier de marchandise sont très variables. Cette hétérogénéité des prix est le résultat d'un certain nombre de facteurs (état des routes, type de produits).

Quant aux coûts reconstitués au kilomètre pour quelques véhicules, ils nous enseignent que ces coûts sont excessivement élevés.

Au delà de ces coûts, le transport routier reste coûteux pour le chargeur et pour le transporteur. Pour le transporteur la relation coûts-prix où la question de la rentabilité se traduit par des déséquilibres structurels profonds qui remettent en cause l'existence de toute forme d'entreprise structurée.

Et pourtant, il y a certainement des possibilités importantes de réduction des coûts même si les possibilités d'augmentation de la productivité des véhicules restent difficiles dans un contexte de crise économique généralisée donc de diminution de l'activité.

Ces possibilités résident d'abord dans une réflexion globale sur le mode de fonctionnement du secteur et le mode de gestion de l'entreprise (assainissement du contrôle routier, assistance gestion aux entreprises etc.). La constitution de gros privés ou la création de coopératives indépendantes peuvent être des solutions envisageables.

En effet, le phénomène de rendement croissant constitue une caractéristique fondamentale du secteur des transports. La question est donc de savoir si le gros privé avec des véhicules de charges utiles importantes n'est pas une solution à la faible productivité des entreprises actuelles. Mais en même temps, il faudrait s'interroger sur les conséquences au niveau de l'écoulement des produits vivriers des zones rurales. C'est à ce niveau que l'Etat devrait définir des stratégies de développement qui permettent à long terme de dresser un bilan global.

Au delà de ces questions insuffisamment élucidées, au delà des recommandations type Banque Mondiale où la logique est d'éliminer du marché les transporteurs peu efficaces, les artisans transporteurs non productifs, il y a donc qu'au delà de ces questions ne vaudrait-il pas considérer aussi la logique qui sous-tend la redistribution dans nos pays. Un camion reste (cf. Actes du séminaire de Yamoussoukro) pour celui qui l'achète et celui qui l'exploite, une opportunité d'emploi et donc un espoir de faire vivre une famille même si les désillusions sont souvent amères.

Il n'appartient pas aux chercheurs de dicter ce que doivent être les politiques du transport routier (X. Godard in Politiques de réduction des coûts du camionnage, 1988), il lui revient d'éclairer des enjeux, des décisions et d'expliquer et c'est ce à quoi nous nous sommes livrés tout au long de ce travail

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- P. BAUCHET, (1982). L'Economie du transport international, Paris, Economica, 1982.
- M. BERNADET, J. C. LASSERE (1985). Le secteur des transports, Economica, 1985.
- Actes du SITRASS I, Yamoussoukro, 20, 21, 22 Novembre 1989. Economie et Politique du Camionnage en Afrique.
- IFDC (1991) Demande, Approvisionnement et commercialisation des engrais au Burkina Faso
- P. JOSSE (1986). Le coût des transports par route pour la collectivité, Paris, Journaux Officiels.
- D. L'HUILLIER (1969). Le coût de transport, Cujas, Paris.
- NASSA G. (1983). Le secteur des transports routiers en Haute-Volta, Université de Ouagadougou.
- OUEDRAOGO I., (1983). "A socioeconomic analysis of farmers food grain marketing linkages and behavior in eastern Upper Volta," unpublished Ph.D. thesis".
- E. QUINET (1988). Les coûts sociaux des transports, rapport pour l'OCDE, Paris.
- Sahel Consult, (1989). Etude sur les magasins de stockage d'engrais à Ouagadougou, Bobo-Dioulasso, 1989
- SAVADOGO K., (1991). Trade costs and Product flows in Burkina Faso : effects on foods security, IFPRI, Washington, D.C.
- SIRPE G. (1994): Notes de cours d'Economie des transports, Université de Ouagadougou
- SIRPE G., BAMAS Stanislas, GUIRO Bousé (1996) : Transport et compétitivité, le cas du Burkina Faso, Rapport final
- TRAORE F. (Décembre 1985). Problèmes de Gestion des entreprises de transport routier, Université de Ouagadougou

COUTS ET PRIX DU CAMIONNAGE EN COTE D'IVOIRE

*Biagoné Grégoire LIA
B.N.E.T.D
Abidjan - Côte D'Ivoire*

INTRODUCTION

L'évolution de la part des transports routiers de marchandises dans l'économie ivoirienne a connu une progression continue au rythme annuel moyen de 3,5% sur la période 75-95 avec un niveau de trafic passant de 5 millions en 1975 à 10 millions de tonnes en 1995. La performance de l'industrie des transports routiers est soutenue par le développement du réseau routier qui s'étend sur un linéaire de 68.000 km dont 5.300 km de routes bitumées reliant toutes les grandes régions entre elles. Ces axes routiers seront renforcés à moyen terme par des axes transversaux et de connexion avec les pays voisins pour une meilleure intégration des économie de la sous région ouest africaine.

1. LES CARACTERISTIQUES DU TRANSPORT ROUTIER

La profession de transporteur est marquée par une atomocité qui se caractérise par une frange très importante d'artisans, représentant 91 % des opérateurs du secteur et qui disposent d'un parc moyen variant de 1 à 5 véhicules par transporteur et une part globale de 54% du parc roulant. Les transporteurs de taille intermédiaire disposent de 5 à 10 véhicules et totalisent 20 % du parc, quand les grandes sociétés de transport qui ont plus 20 véhicules (2,7 % de la profession) cumulent un parc représentant 26 % du marché.

Les marchandises sont transportés aussi bien pour compte propre à hauteur de 26 % et pour compte d'autrui à 74 % du trafic global.

Les résultats d'enquêtes effectuées par le Bureau National d'Etudes Technique et de Développement (BNETD ; Ex DCGTx) dans le cadre du contrôle des charges à l'essieu, sur la période de Novembre 95 à Mars 1996 qui portent sur un trafic total de 9 926 camions et ensembles articulés, permettent de ressortir les caractéristiques du parc circulant et la hiérarchisation des transports routiers de marchandises.

1.1 Les types de véhicules utilisés

Le transport routier de marchandises est assuré par plusieurs types de véhicules dont la charge utile varie de 1,9 à 26,7 tonnes et se répartissent suivant le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Typologie des véhicules utilisés

Catégories de véhicules	âge moyen	Trafic véhicules		Tonnage transporté		Capacité offertes	
		nombre	%	nombre	%	en tonnes	cu moyenne
Camionnettes	5,03	344	3,5	913	0,5	655	1,90
Petits porteurs 5 t	8,73	481	4,8	2.234	1,2	1.960	4,07
Camions porteurs 5-10 t	13,83	2.698	27,2	22.983	11,8	21.112	7,82
Camions porteurs 11-16 t	14,46	1.295	13,0	19.087	9,8	16.049	12,39
Ensembles articulés < 24 t	12,49	1.390	14,0	35.686	18,4	30.068	21,63
Ensembles articulés >24 t	13,41	3.718	37,5	113.311	58,3	99392	26,73
Total	13,01-	9.926	100	194.214	100	169235	-

L'analyse des données de ce tableau inspire les commentaires suivants :

- un parc particulièrement vieillissant dont l'âge moyen est de 13 ans ;
- le trafic des ensembles articulés représente 52 % du trafic des véhicules et 77 % du tonnage évacué ;
- les camions porteurs de charge utile variant de 5 à 16 tonnes constituent 40 % du trafic de véhicules pour 22 % de marchandises transportées ;
- les camionnettes et petits porteurs ne représentent que 8 % du trafic de véhicules avec une part marginale de marchandises transportées estimée à 2 % à peine du volume global.

1.2 Les taux de charge

Les flux de transport de marchandises sont caractérisés par la surcharge systématique des véhicules affrétés. Les cas de surcharge portent sur 65% du trafic (soit 6500 des 9.926 véhicules enquêtes). Avec une capacité offerte estimée à 169.235 tonnes, le trafic de marchandises effectivement transporté par l'ensemble des véhicules atteint 194.200 tonnes soit un taux de remplissage moyen de 1,15. Ce taux varie selon le sens de circulation. Il est de 0,92 des ports vers les villes de l'intérieur et de 1,31 des villes de l'intérieur vers les ports.

Tableau 2 : Taux de remplissage moyen par véhicule

Classe de véhicules	C.U moy.	Tonnage transporté	Taux rempl.	Véhicules surchargés	
				nombre	%
Camionnettes	1,90	2,66	1,40	212	62 %
Petits porteurs < 5 t	4,67	4,65	1,14	251	52 %
Camions porteurs 5-10 t	7,83	8,52	1,09	1.587	59 %
Camions porteurs 11-16 t	12,39	14,74	1,19	829	64 %
Ensembles articulés < 24t	21,63	25,67	1,19	991	71 %
Ensembles articulés >24 t	26,73	30,48	1,14	2.630	71 %
Total	-	-	1,15	6.500	65 %

1.3 PARCOURS MOYENS ET HIERARCHISATION DES DESSERTES

Les parcours moyens par classe de charge utile donne une indication précise sur la hiérarchisation des types de véhicule selon la distance de parcours tel qu'il ressort des résultats d'enquête résumés comme suit.

Tableau 3 : Distance moyenne de parcours par type véhicules

Classe de véhicules	Niveaux	Type de liaisons	Expédition	Distance km
Portage camionnettes	ou Niveau 1	Champs --> villages		<25
Camionnettes t	Niveau 2	Villages --> Villes	344	82,02
Camions porteurs <5 t	Niveau 3	Villes --> villes du département	481	183,24
Camions porteurs 5-10 t	Niveau 3	Villes --> villes du département	2.698	192,69
Camions porteurs 11-16 t	Niveau 3	Villes --> villes du département	1.390	198,60
Ensembles articulés	Niveau 4	Villes --> Abidjan/ports	5.108	> 300

Les résultats de ce tableau mettent en relation directe la capacité du véhicule utilisé et le parcours moyen effectué. On note une hiérarchie des capacités des véhicules qui sont fonction croissante de la distance de parcours.

Le niveau 1 de la hiérarchie correspond à la liaison bord champ - village, effectuée par portage à tête d'hommes ou en camionnettes appartenant aux GVC ou aux pisteurs en ce qui concerne les produits de rente. Cette collecte primaire est généralement destinée au premier niveau de groupage qui est le village.

Au stade 2 du groupage, les produits sont collectés en vue de leur transport vers le centre de transit situé en ville au moyen de véhicules de transport dans un rayon de 80 km correspondant au niveau 2 de la hiérarchie. Ici, l'état des routes et la faible tailles des lots transportés conduisent à l'utilisation de petites unités (camionnettes et camions porteurs 5t).

Au stade 3 le centre de collecte (ville) rassemble les productions venues des différentes contrées de la zone de collecte pour une évacuation sur de longues distances soit au plan interdépartementale ce qui correspond au niveau 3 de la hiérarchie (80 à 200 km) et ensuite vers les villes portuaires (300 km) correspondant au niveau 4. Les véhicules utilisés sont respectivement les camions porteurs de plus de 5 à 16 tonnes de charge utile et les ensembles articulés.

2. LES COÛTS D'EXPLOITATION

La connaissance des coûts de transport nécessite l'existence d'une base de données fiable qui résulte d'une comptabilité analytique dans un contexte de gestion moderne.

Le caractère hétérogène des acteurs du secteur implique une analyse des coûts à plusieurs niveaux qui s'articule autour de deux grands axes :

- la gestion de type moderne en différenciant le transport pour compte propre et le transport public, le type d'amortissement retenu. L'amortissement comptable sur une durée de 3 ans et un amortissement de type économique qui tient compte de la durée de vie économique qui varie selon les catégories de véhicules ;

- la gestion de type artisanal ou informel (au sens de non structuré) qui tient également compte de la nature de l'offre de transport.

Les coûts de transport, qui ressortent des deux types de gestion, ont été estimés à partir d'une structure composée de deux rubriques : les coûts fixes annuels qui sont des dépenses incompressibles et indépendantes des kilométrages parcourus et les coûts variables proportionnels aux parcours annuels.

2.1 Les coûts fixes

Les coûts fixes au kilomètre sont calculés à partir du parcours moyen des véhicules. Ils comprennent les postes suivants :

- les salaires fixes du personnel de conduite ;
- les assurances ;
- les impôts et taxes ;
- les frais généraux y compris les frais de route.

2.2 Les coûts variables

Ils regroupent les postes de dépenses suivants :

- le carburant ;
- les lubrifiants ;
- les pneumatiques ;
- l'entretien et les réparations ;
- les primes de déplacement du personnel roulant.

2.3 Analyse des résultats

A partir des éléments ci-avant inventoriés, les coûts d'exploitation des véhicules par classe de charge utile ont été estimés.

Les coûts fixes

Les coûts fixes estimés par classe de charge utile sont repris comme suit :

Tableau 4 : Coûts fixes en Franc CFA/ km

Classe de véhicules en CU	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	216,17	288,83	173,56	229,18	166,00	218,61
Petits porteurs 3-5 t CU	285,68	385,33	224,24	299,52	202,55	269,23
Camions porteurs 6-10 t CU	379,38	492,42	274,40	352,45	265,81	341,07
Camions porteurs 11-16 t CU	516,60	674,89	341,14	440,94	316,85	408,64
Ensembles articulés < 24 t CU	672,50	1090,32	456,29	729,97	415,41	662,29
Ensembles articulés > 24 t CU	784,33	1275,77	516,30	829,05	473,54	758,37

Les données du tableau ci-avant montrent le niveau particulièrement élevé des coûts fixes dans l'ensemble des coûts d'exploitation, dont ils représentent 71 à 57 % selon les cas.

Ce niveau est en relation étroite avec le parcours moyen annuel qui est l'une des mesures objectives de la productivité de l'activité de transport routier de marchandises. Plus le parcours kilométrique est élevé, moins les coûts fixes qui se répartissent sur ce paramètre le sont. Ce résultat est par ailleurs mis en évidence avec la comparaison des coûts entre transport public et transport pour compte propre fortement marquée par les écarts de production kilométrique. Les différences de coûts selon les niveaux s'établissent comme suit :

Tableau 5 : Ecart coûts fixes public/privé Franc cfa/ km

Classe de véhicules en CU	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Ecart	%	Ecart	%	Ecart	%
Camionnettes	72,66	33,6	55,62	32,0	52,61	31,7
Petits porteurs 3-5 t CU	99,85	35,0	75,28	33,6	66,68	32,9
Camions porteurs 6-10 t CU	113,04	29,8	78,05	28,4	75,26	28,3
Camions porteurs 11-16 t CU	158,29	30,6	99,8	29,3	91,79	29,0
Ensembles articulés < 24 t CU	417,82	62,1	273,68	60,0	246,88	59,4
Ensembles articulés > 24 t CU	491,44	62,7	312,75	60,6	284,83	60,1

Les coûts variables

La synthèse des coûts variables est reprise au tableau ci-dessous :

Tableau 6 : Total des coûts variables en Franc CFA/km

Classe de véhicules en CU	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	95,42	117,43	95,42	117,43	76,29	91,05
Petits porteurs 3-5 t CU	135,23	166,99	135,23	166,99	97,49	115,74
Camions porteurs 6-10 t CU	207,45	238,28	207,45	238,28	172,22	192,72
Camions porteurs 11-16 t CU	261,19	300,04	261,19	300,04	206,89	229,45
Ensembles articulés < 24 t CU	330,49	419,27	330,49	419,27	255,70	303,69
Ensembles articulés > 24 t CU	387,33	495,50	387,33	495,50	295,41	353,86

Les données de ce tableau montrent que les coûts variables sont homogènes au niveau du transport moderne quelque soit le mode d'amortissement retenu. Ce résultat est logique dans la mesure où les postes de coûts variables reposent sur les mêmes normes d'exploitation. Ces coûts varient de 95 à 387 FCFA/km selon les charges utiles et constituent 29 à 37 % des coûts d'exploitation calculés avec amortissement comptable et 35 à 43 % des coûts calculés avec amortissement économique.

Au niveau du transport artisanal ou non structuré, on constate une plus grande dispersion des coûts variables entre transport public et transport privé pour lequel les niveaux des coûts variables par rapport aux coûts totaux sont compris entre 31 et 40 % pour le transport public et entre 29 et 36 % pour le transport privé.

Les charges d'entretien et les frais de carburant constituent l'essentiel des coûts variables dont ils représentent 92 à 76 % pour le transport moderne avec des montants variant de 88 à 295 FCFA/km selon la charge utile. Au niveau du transport de type artisanal, cette proportion est également observée avec des taux compris entre 92 et 75 % pour le public et 93 et 79 % pour le privé. Ces deux postes de coût cumulés varient de 70 à 221 FCFA/km pour le transport public et 85 à 280 FCFA/km pour le transport privé.

La différence marquée des coûts variables entre l'exploitation de type moderne et celle artisanale réside dans les charges d'entretien et de réparation qui sont fondamentalement différentes.

Analyse des coûts totaux

Les coûts d'exploitation au kilomètre

Le niveau des coûts d'exploitation des véhicules de transport de marchandises apparaît assez élevé dans le contexte ivoirien quelque soit le type de véhicule utilisé ou le mode de gestion adopté comme indiqué au tableau ci-dessous.

Tableau 7 : Coûts d'exploitation des véhicules en Franc cfa/km

Classe de véhicules en CU	Comptable	Economique	Gestion type
---------------------------	-----------	------------	--------------

					informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	311,59	406,26	268,98	346,61	242,29	309,66
Petits porteurs 3-5 t CU	420,90	552,52	359,47	466,51	300,04	384,97
Camions porteurs 6-10 t CU	586,83	730,69	481,85	590,73	438,04	533,80
Camions porteurs 11-16 t CU	777,79	974,92	602,33	740,98	523,74	638,09
Ensembles articulés < 24 t CU	1003,33	1509,59	786,78	1149,24	671,11	965,97
Ensembles articulés > 24 t CU	1171,66	1771,28	903,63	1324,56	768,96	1112,23

Les coûts d'exploitation des véhicules de transport public sont inférieurs à ceux du transport pour compte propre quel que soit le type de gestion adopté. Ces écarts varient de 78 à 421 FCFA/km soit 22 à 45 % dans le cas d'une gestion de type moderne, et de 67 à 343 FCFA/km pour une gestion de type informel ou non structurée.

En tenant compte du mode d'amortissement comptable, ces écarts sont nettement plus élevés. Ils varient de 95 à 600 FCFA/km.

L'importance de ces écarts est due en grande partie aux coûts fixes pour lesquels ils varient de 55 FCFA à 312 FCFA/km dans le cas par exemple d'une gestion de type moderne et de 73 à 491 FCFA/km en prenant en compte les amortissements comptables et de 52 à 285 FCFA/km pour le secteur informel.

Le transport public tire sa compétitivité d'une plus grande rotation du parc qui induit un parcours annuel moyen plus élevé sur lequel se répartit mieux les charges fixes. Le transport pour compte propre ne bénéficie pas d'une telle productivité, bien au contraire, elle est soumise à des coûts d'immobilisation importants qui sont en relation avec le caractère saisonnier des activités des chargeurs et la faiblesse du niveau de chargement moyen dont le taux est de 1,07 alors que le transport public atteint le taux de 1,17.

La gestion de type moderne qui s'appuie sur des ratios normés conduit à un accroissement des coûts en comparaison de la forme de gestion artisanale qui s'adapte aux réalités du terrain, sans considération de normes rigides. Ces adaptations concernent l'utilisation des pièces au delà de leur durée de vie «normale», des pièces d'occasion ou adaptables en lieu et place des pièces neuves d'origine qui coûtent beaucoup plus cher, la fréquentation des garages informels qui offrent des coûts de main d'oeuvre largement inférieurs à ceux des garages modernes, etc...

Les écarts de coûts entre les deux formes de gestion varient de 27 FCFA/km à 135 FCFA/km pour le transport public et de 37 FCFA/km à 212 FCFA/km pour le transport en compte propre, selon la capacité des véhicules. Avec les amortissements de type comptable, ces niveaux s'accroissent très significativement, de 69 à 402 FCFA pour le transport public et de 97 à 660 FCFA pour le transport privé.

Estimation des coûts à la tonne x kilomètre

Les coûts de transport à la tonne x kilomètre, calculés à partir des capacités moyennes des véhicules utilisés, se présentent comme suit :

Tableau 8 : Coûts d'exploitation des véhicules en Franc CFA/ t x km

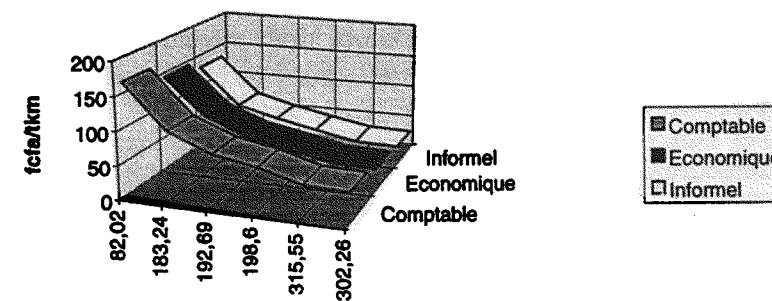
Classe de véhicules en CU	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	166,15	200,62	143,43	171,16	129,20	152,92
Petits porteurs 3-5 t CU	101,23	139,82	86,45	118,06	72,16	97,42
Camions porteurs 6-10 t CU	75,02	93,30	61,60	75,43	56,00	68,16
Camions porteurs 11-16 t CU	63,71	76,31	49,34	58,00	42,90	49,94
Ensembles articulés < 24 t CU	45,94	71,71	36,04	54,59	30,74	45,89
Ensembles articulés > 24 t CU	43,69	67,19	33,69	50,25	28,67	42,19

Les estimations reprises au tableau ci-dessus confirment que les coûts de transport à la tonne x km décroissent quand la taille ou la capacité des véhicules augmente, ce qui répond à la logique des économies d'échelle et corrobore l'utilisation préférentielle des ensembles articulés ou des véhicules du haut de la hiérarchie (en terme de taille) sur de longues distances. A titre d'exemple, le tableau et le graphique ci-dessous traduisent cette relation entre les niveaux de coûts, les distances et les véhicules utilisés en transport public.

Tableau 9 : Variation des coûts selon les niveaux de hiérarchie en Franc CFA/ t x km

Classe de véhicules		Distance	Comptable	Economique	Informel
Camionnettes	1	82,02	166,15	143,43	129,20
Petits porteurs 3-5 t CU	2	183,24	101,23	86,45	72,16
Camions porteurs 6-10 t CU	3	192,69	75,02	61,60	56,00
Camions porteurs 11-16 t CU	4	198,60	63,71	49,34	42,90
Ensembles articulés < 24 t CU	5	315,55	45,94	36,04	30,74
Ensembles articulés > 24 t CU	6	302,26	43,69	33,69	28,67

Variation des coûts par niveau hiérarchique



Effet des surcharges

La pratique systématique de la surcharge peut être analysée comme un élément de réduction des charges, compte tenu des contraintes de concurrence qui tirent les prix de transport à la baisse. L'application des ratios de chargement effectif des véhicules aux coûts d'exploitation permet d'obtenir les coûts «réels» à la tonne kilométrique qui sont présentés au tableau ci-dessous :

Tableau 9 : Coûts d'exploitation avec surcharge en Franc CFA/ km

Classe de véhicules en cu	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	116,19	160,58	100,30	137,00	90,35	122,40
Petits porteurs 3-5 t CU	86,72	127,27	74,06	107,43	61,82	88,66
Camions porteurs 6-10 t CU	66,26	94,54	54,40	76,27	49,46	68,92
Camions porteurs 11-16 t CU	55,07	60,90	42,64	46,29	37,08	39,86
Ensembles articulés < 24 t CU	37,51	66,90	29,42	50,93	25,10	42,81
Ensembles articulés > 24t CU	37,62	64,16	29,02	47,98	24,69	40,29

A l'exclusion des véhicules de 6 à 10 t CU qui présentent un taux de chargement moyen de 99 %, tous les autres véhicules présentent un état de surcharge quelque soit le mode de gestion. Les effets de ces surcharges sont immédiats et significatifs. Leur prise en compte permet de baisser les coûts dans les proportions de 30 à 14 % pour le transport public et de 20 à 5 % pour le transport privé.

Les coûts hors amortissements

Le poids des charges d'amortissement constitue un frein au renouvellement du parc en raison des prix d'achat exorbitants des véhicules. Les amortissements représentent 71 à 80 % des coûts fixes et 44 à 52 % des coûts d'exploitation.

Compte tenu de cette contrainte majeure, les transporteurs ivoiriens disposent d'un parc relativement âgé avec une moyenne fort élevée de 16 ans pour les ensembles articulés. Dans ces conditions, la prise en compte des coûts hors amortissement peut se justifier pour nombre d'opérateurs qui n'ont pas la possibilité d'acheter de nouveaux véhicules et qui se limitent à des réparations sommaires, pourvu que l'activité ne soit pas interrompue par une panne de longue durée.

Les coûts hors amortissements sont présentés au tableau suivant :

Tableau 10 : Coûts d'exploitation hors amortissements en Franc CFA/km

Classe de véhicules en CU	Comptable		Economique		Gestion type informel	
	Public	Privé	Public	Privé	Public	Privé
Camionnettes	96,03	109,71	94,02	107,10	79,79	88,86
Petits porteurs 3-5 t CU	55,64	79,67	54,33	70,74	43,31	54,93
Camions porteurs 6-10 t CU	41,75	48,99	40,55	47,39	34,94	40,12
Camions porteurs 11-16 t CU	32,37	36,38	31,08	34,74	25,79	28,15
Ensembles articulés < 24 t CU	22,49	31,17	21,60	29,63	17,47	22,95
Ensembles articulés > 24 t CU	20,88	28,53	19,98	27,00	15,95	20,62

Les données de ce tableau montrent que les coûts d'exploitation «baissent» significativement si l'on ne tient pas compte des charges d'amortissement, ce qui peut constituer une option d'exploitation pour certains transporteurs dont le parc ne comporte pas de véhicule de moins de 8 ans (véhicules non amortis donc). L'utilisation des véhicules «âgés» dans cette option apparaît très économique au regard du coût final généré. On enregistre une nette réduction, de l'ordre de 37 à 58 % des coûts avec amortissement, avec des niveaux variant de :

- 94 à 20 FCFA/t x km (transport moderne public) ;
- 107 à 27 FCFA/t x km (transport privé) ;
- 80 à 16 FCFA/t x km (transport artisanal public) ;
- 90 à 21 FCFA/t x km (transport artisanal privé).

Cette réduction fictive des coûts altère gravement la qualité de service de transport par l'usage de véhicules impropres à la circulation, tant au niveau de son état sécuritaire que de son inadéquation avec les exigences du chargeur.

3. LES PRIX DE TRANSPORTS

3.1 Les tarifs officiels

Les prix de transport sont une fonction directe des coûts. En Côte d'Ivoire, cette relation est appuyée par les pouvoirs publics qui instituent par voie réglementaire, des tarifs de transports de marchandises périodiquement mis à jour par arrêté conjoint du Ministère chargé des prix et du Ministère chargé des Transports.

La tarification officielle est limitée aux véhicules dont le poids total en charge dépasse 3,5 tonnes et exclut de ce fait les camionnettes chargés de faire la collecte primaire. Elle exclut également de son champs, les produits vivriers et les transports spéciaux quelle que soit la capacité du véhicule utilisé.

Ces tarifs évoluent dans un intervalle qui comporte un niveau plancher et un niveau plafond. Comme corollaire, le prix de transport ne peut être inférieur de plus de 15 % aux tarifs en vigueur.

La valorisation des tarifs de transport est calculée à partir d'une formule de révision des prix comportant plusieurs facteurs dont la variation d'un seul entraîne un ajustement. Cette disposition des différents arrêtés ne s'est pas justifiée dans la pratique courante au regard de l'accroissement continue des coûts de facteurs (carburant, pièces détachées, coûts d'achat des véhicules etc).

L'arrêté du 23 octobre 1981 portant fixation des tarifs de transports publics de marchandises illustre bien cette situation. Il a servi de cadre des prix de transport durant 13 ans ! Cette longévité exceptionnelle, source de stabilité profitable à la demande, donc aux chargeurs, s'explique par le niveau des prix pratiqués par la profession qui a toujours été en deçà du tarif plancher. On attribue cette stabilité à la surcapacité de l'offre de transport et à la concurrence très soutenue des transporteurs du secteur informel qui proposent des prix particulièrement incitatifs vis à vis des transporteurs du secteur structuré.

A la faveur de la dévaluation du Franc CFA, le Gouvernement a ajusté les tarifs par arrêté interministériel daté du 10 Mai 1994. La comparaison des tarifs officiels se résume comme suit.

Tableau 11 : Evolution de la tarification des transports routiers de marchandises en Franc CFA/ t-km

Marchandises	Tarif 81	Tarifs 94	Variations
Ciment	22,3	22,3	0
Café, cacao	30,9	30,9	0
Pondéreux	28,5 - 32,5	31,5	0
Marchandises en volume	14,9 - 17,5	17,5	0
Marchandises diverses	33,5 - 35,0	35,0	0
Carburant Fcfa/hl-km			
- ville	146	184	26 %
- d < 300 km	3,75	3,75	0
- d > 300 km	3,40	3,75	0
Grumes			
- d < 200 km	36,4	36,4	0
- 200 < d < 500 km	30,1	30,1	0
- d > 500 km	26,8	26,8	0

Deux faits majeurs caractérisent cette évolution :

- la reconduction des tarifs antérieurs à l'exception d'une légère modification affectant le transport de livraison ville des hydrocarbures qui est passé de 146 FCFA/HL à 184 FCFA/HL, soit un accroissement de 26 % ;
- la perte du caractère obligatoire des tarifs officiels avec une indication de niveau maxima contrairement à l'intervalle de prix plancher et plafond, conformément à la politique de libéralisation des prix des transports qui privilégie les négociations directes entre affréteurs et transporteurs.

Au total, l'ajustement des prix suite à la dévaluation du Franc CFA n'a pas tenu compte du niveau d'accroissement des coûts tel que revendiqué par les opérateurs du secteur (augmentation de 75 %).

Les prix varient généralement en fonction du produit transporté et de la distance parcourue selon une tarification à la t/km. Cette tarification à la t/km pour l'ensemble des produits ne tient pas compte de la dégressivité des prix en fonction de la distance à l'exception de deux catégories de produits (les hydrocarbures et le bois (bois débités et les grumes destinés à l'exportation) qui bénéficient d'un tarif dégressif au delà de 300 km pour les hydrocarbures et 200 km pour le bois.

Les tarifs de transport des produits vivriers ne sont pas réglementés, leur fixation résulte de négociation directe entre transporteurs et commerçants du secteur.

3.2 Analyse des résultats de l'enquête sur les prix

Objectif et limites de l'enquête prix

L'objectif de l'enquête «prix du camionnage» visait à apprécier les tarifs réels appliqués par les transporteurs sur les produits de grande consommation notamment, les prix de transports non administrés, et de vérifier l'applicabilité des tarifs officiels des produits qui en font l'objet.

L'enquête s'est déroulée en début d'ouverture de la campagne café cacao, une période où l'activité transport était polarisée sur cette spéculation au détriment des autres produits. L'échantillonnage minimal de 600 expéditions visées n'a pu être atteint en raison des difficultés de coopération des transporteurs et affréteurs.

A travers les enquêtes routières effectuées sur les ponts bascules, Le Bureau National d'Etudes Techniques et de Développement BNETD (Ex DCGTx) expérimente actuellement les réticences des transporteurs à livrer les informations relatives au prix de transport. Une frange ne dépassant pas 20 % accepte de répondre. Les difficultés d'accès à cette information sont de deux ordres :

- le prix constitue un élément sensible dans la gestion de l'activité du transporteur ou du chargeur qui ne saurait le laisser à la portée du public pour des raisons évidentes de concurrence ;
- la méconnaissance de ces tarifs par les chauffeurs ou convoyeurs des marchandises qui ne possèdent pas les documents relatifs au prix du transport.

Par ailleurs, le délai particulièrement court de cette enquête n'était pas de nature à favoriser une meilleure connaissance des facteurs qui influencent la variabilité des tarifs en fonction de la saison, du sens du parcours, l'impact des retours à vide etc...

Cette possibilité peut s'offrir au réseau SITRASS à travers l'AIDET, au terme des investigations menées par ses membres du BNETD à partir de données couvrant une année entière et portant sur un nombre significatif d'expéditions.

Analyse des résultats

Les principaux résultats de l'enquête prix sont résumés comme suit.

Tableau 12 : Variation des prix de transport selon les niveaux hiérarchiques

PRODUITS	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Niveau 4	Niveau 5
CAFE	86,96		61,44	25,45	
CACAO	319,56	175,86	53,34	29,65	
RIZ	281,49	113,87	137,84	18,11	
BOIS	384,93	185,38		39,12	
ENGRAIS	556,56	125,11	272,73	19,36	15,80
CIMENT	344,12	94,02	25,25	13,98	22,38
BANANE	276,84	162,26	80,47	46,16	30,71
COTON	99,23	72,12	78,97	37,11	
PIECES DE RECHANGE		143,55	140,09	135,76	
ANANAS		133,66	61,69		
MAÏS	161,61	168,52	74,15	130,79	
IGNAME		253,42	104,21	62,71	10,00
MANIOC	171,62	240,83	108,56	55,42	

En raison du caractère marginal des liaisons internationales, l'analyse des prix sera limitée aux quatre premiers niveaux de la hiérarchie.

Pour les produits à tarifs réglementés, il ressort de la dernière structure des tarifs de transports, datée du 5 Mai 1994 (cf. tableau 11), que les maxima indiqués sont en deçà des prix de transport du bas de la hiérarchie avec des écarts variant de 56 à 347

FCFA/ t-km selon les cas pour le premier niveau de la hiérarchie. Ces écarts décroissent lorsqu'on monte dans la hiérarchie.

Cette disproportion tient au fait que les prix de transport des véhicules de collecte ou de distribution aux niveaux 1, 2 et 3 de la hiérarchie échappent à la tarification officielle. A l'exception du tarif de ramassage du café et du cacao qui s'intègre dans la structure de coûts de ces deux produits, les tarifs de transport par portage ou par petites unités résultent des négociations directes entre petits chargeurs et petits transporteurs.

La variation décroissante des prix selon les niveaux de hiérarchie (du bas vers le haut) traduit le même type de relation mis en évidence au niveau des coûts de transport à chaque étape de groupage des produits transportés. Cette variation peut être étudiée selon deux catégories de produits : les produits dont les tarifs sont réglementés et les produits vivriers

Produits à tarifs réglementés

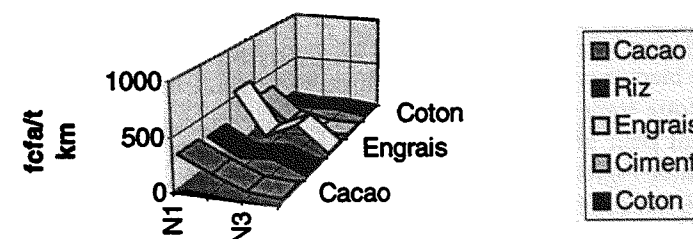
L'analyse a été faite sur les cinq produits qui disposent des prix à chaque palier de la hiérarchie (cacao, riz, engrais, ciment et coton).

On s'aperçoit que la tendance d'une relation décroissante tarif - niveau de hiérarchie n'est pas observée pour le riz, l'engrais et le coton. Le prix de transport du niveau 3 est supérieur à celui du niveau 2 de la hiérarchie. Ces écarts peuvent s'expliquer par la rareté de l'offre de transport pour le niveau concerné, obligeant le chargeur à accepter une tarification plus élevée.

Les prix de transport du cacao décroissent avec la hiérarchie. Cette relation procède du système de commercialisation de ce produit de rente dont la structure des prix intègre le différentiel transport que les exportateurs regroupés au sein du GEPEX imposent aux transporteurs qui se présentent individuellement.

Le ciment, qui est produit «montant» généralement transporté en fret retour, bénéficie de tarifs extrêmement faibles au niveau du sommet de la hiérarchie avec un prix de 14 FCFA/t-km inférieur de 8,3 FCFA/t-km par rapport au tarif indicatif. Ces conditions favorables aux chargeurs sont liées aux contraintes de rotations des camions et ensembles articulés polarisés sur le transport du café-cacao qui sont obligés, de ce fait, d'observer un très faible coefficient de remplissage pour ne pas retourner à vide. Ces prix, à peine équivalant aux charges variables, participent à la couverture des coûts de remontée. Le niveau 3 présente un tarif de 25,25 FCFA/t-km proche du tarif indicatif de 22,3 FCFA/t-km. Les niveaux 1 et 2 présentent des prix extrêmement élevés qui traduisent la rareté de l'offre de transport pour la desserte des villages.

Variation des prix transport par niveau hiérarchique

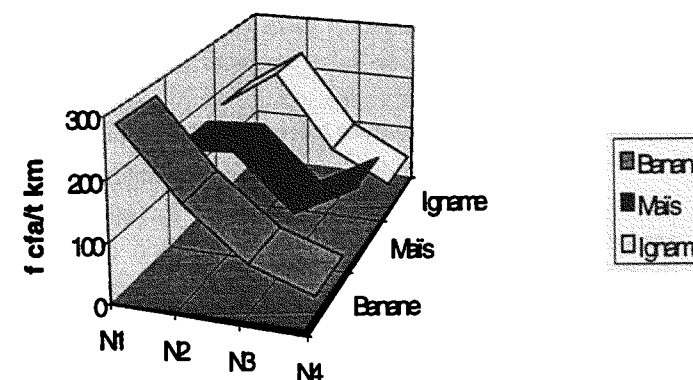


Il ressort de cette analyse que la relation tarif-niveau hiérarchique n'est pas systématique, elle tient aussi à d'autres paramètres qui n'ont pu être testés.

Tarifs de transports des produits vivriers

Le prix de transport des produits vivriers sont déterminés par le marché qui est dominé par les véhicules de capacité relativement faible allant des camionnettes aux porteurs de 10 tonnes de CU L'évolution des prix selon la hiérarchie des trois produits retenus (banane, maïs et manioc) pour notre analyse est représentée par le graphique ci-dessous.

Variation des prix de transport des produits vivriers



On observe que les prix de transports de ces produits sont extrêmement élevés au regard des tarifs indicatifs proposés pour les autres produits. La première explication de ces niveaux de tarif viendrait de la capacité des véhicules utilisés qui ne

bénéficient pas des économies d'échelle. A ce facteur, il faut ajouter l'état des pistes les distances de parcours qui sont généralement faibles par rapport à celles des produits de rente ou de grande consommation. Par ailleurs, la consommation des produits vivriers, influencée par les habitudes alimentaires des populations, est internalisée au niveau régional.

La relation hiérarchique des tarifs est bien observée pour la banane qui bénéficie d'une filière bien organisée où les opérateurs économiques ont une bonne connaissance de la logistique transport. De 276,8 FCFA/t-km pour le premier niveau, ils baissent régulièrement pour atteindre 46,16 FCFA/t-km au sommet de la hiérarchie. Les deux autres produits, l'igname et surtout le manioc, n'observent pas la relation prix-niveau hiérarchique. On constate que le prix du niveau 2 est largement supérieur au niveau 3, ils baissent régulièrement pour les autres niveaux en ce qui concerne le manioc, quand le maïs présente un prix extrêmement élevé au niveau 4 (130,79 FCFA/t-km) de la hiérarchie par rapport au niveau précédent (74,15 FCFA/t-km).

CONCLUSION

Le niveau particulièrement élevé des coûts d'exploitation et les difficultés liées à l'environnement du transport routier de marchandises marqué par une vive concurrence ainsi que les tracasseries causées aux différents barrages routiers qui jalonnent le pays conduisent les transporteurs à utiliser tous les moyens, licites ou illicites, pour répondre aux contraintes d'exploitation imposées par le marché.

Face à cette nouvelle donne caractérisée par la libéralisation du transport avec le retrait des services de l'Etat, notamment le transfert de la gestion de la péréquation transport aux privés en ce qui concerne le café et le cacao et la liquidation de la Caisse de Péréquation, les transporteurs sont fondés à proposer des tarifs compétitifs en recherchant corrélativement une réduction de leurs coûts d'exploitation. Ces «efforts de productivité interne» opérés dans certains cas avec des moyens illicites s'articulent autour de :

- la recherche d'économies internes par la réduction des charges :
 - la suppression du poste «Renouvellement» ;
 - le prolongement de la durée de vie des véhicules par le renforcement du poste entretien et réparation (investissement lourd en machine-outil pour le reconditionnement ou la fabrication des pièces adaptables, achat d'épaves...) ;
 - l'achat de pneumatiques reformés, réparés et reconditionnés ;
 - la réduction des effectifs liée à la baisse du parc ou au haut niveau d'immobilisation des véhicules ;
- l'accentuation du phénomène de la fraude :
 - les surcharges des camions au-delà des normes nationales admissibles en ce qui concerne les charges à l'essieu ;

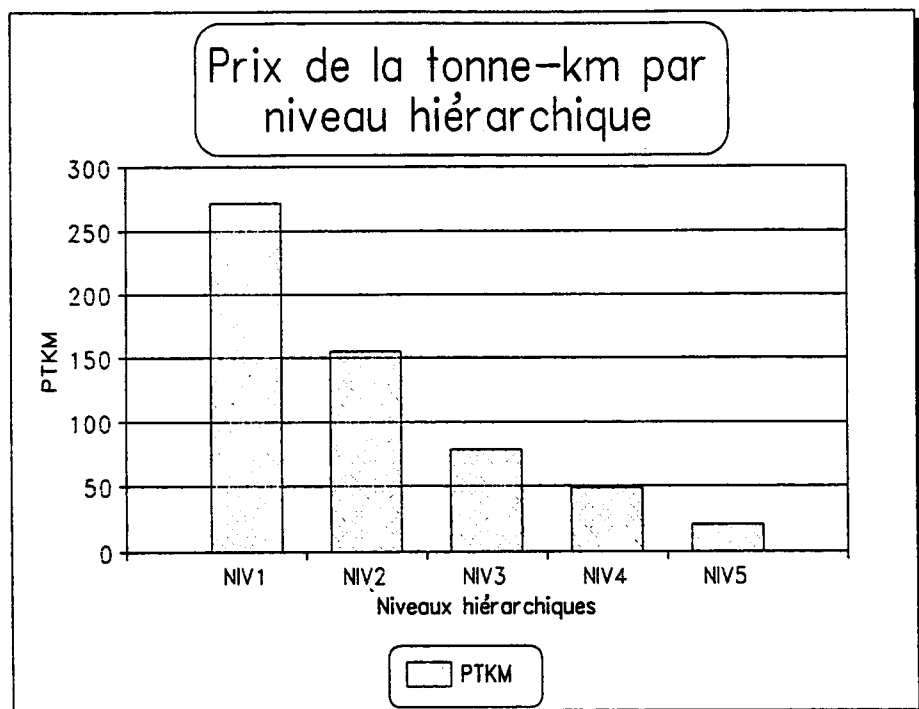
- l'utilisation croissante du DDO en lieu et place du gasoil ;
- les visites SICTA effectuées avec des organes empruntés ou prélevés sur d'autres camions.

Malgré ces efforts de productivité interne, les prix de transport sont marqués par des variations profondes qui ne tiennent pas toujours compte de leur caractère hiérarchique pour conformer leur niveau avec les coûts dont ils devraient normalement résulter. Cette absence de cohérence entre prix et coûts traduit :

- la faible maîtrise des coûts par les transporteurs ;
- la puissance de négociation des grands chargeurs qui imposent leurs options aux transporteurs prompts à accepter les prix pour faire tourner le matériel roulant ;
- les retours à vide amplifiés par les entraves des syndicats locaux qui interdisent l'accès au fret des transporteurs enregistrés dans d'autres régions.

L'inadéquation prix - coûts, observée en général, résume tout le dysfonctionnement du camionnage en Côte d'Ivoire et met en lumière les tensions du marché où les chargeurs tiennent un rôle prépondérant. A la faiblesse des prix de transport correspond une qualité de service inappropriée pour le chargeur (véhicules inadaptes et en mauvais état, non respect des délais de livraison, risques d'avaries etc...). Avec la reprise économique annoncée, la modernisation du secteur est un impératif qui repose sur une productivité plus accrue avec pour corollaire la professionnalisation des opérateurs économiques du secteur (formation du personnel de gestion, formation des chauffeurs, formation des agents de recherche de fret etc..).

ANNEXES



Caractéristiques des niveaux hiérarchiques

Niveaux hiérarchiques	Nombre expéditions	Classes de distances (d)	Quantité moyenne	Ecart-type distances
NIV1 : liaisons champs - villages	66	d < 25 km	6.54	5.90
NIV2 : liaisons villages - villes	194	26 < d < 100 km	7.23	8.00
NIV3 : liaisons entre villes d'un même département	66	101 < d < 200 km	12.64	8.99
NIV4 : liaisons grandes villes - Abidjan	133	201 < d < 650 km	17.09	12.13
NIV5 : Liaisons internationales	9	d > 650 km	28.22	15.53

Amortissements en Franc cfa/an : données de base

Classe de véhicules en cu	Prix d'achat moyen	Durée	Comptable		Economique		Type informel	
			Annuité	Durée	Annuité	Durée	Econom.	
Camionnettes	11.700.000	3	4.602.317	5	3.243.000	5	3.243.000	
Petits porteurs 3-5 t cu	16.900.000	3	6.634.362	5	4.674.871	6	4.198.206	
Camions porteurs 6-10 t cu	27.000.000	3	10.410.234	6	6.587.567	6	6.587.567	
Camions porteurs 11-16 t cu	39.700.000	3	15.303.097	7	8.915.288	7	8.353.302	
Ensembles articulés < 24 t cu	72.150.000	3	25.605.274	8	15.763.378	10	14.489.023	
Ensembles articulés < 24 t cu	86.350.000	3	30.577.937	8	18.383.791	10	17.061.178	

PRIX ET COUTS DU CAMIONNAGE AU CAMEROUN

*Henri GWET
ENSP - GIRET
Yaoundé - Cameroun*

INTRODUCTION

L'étude sur les coûts du camionnage au Cameroun s'inscrit dans le cadre des recherches visant à mesurer le poids du transport dans la compétitivité des produits. Une étude similaire a été menée en 1988. Dans le présent papier, on donnera quelques éléments de comparaison entre les deux enquêtes, c'est à dire entre l'avant et l'après dévaluation du FCFA. On essayera de voir en particulier si l'échelle des prix et la structure des coûts de transports ont sensiblement varié. Il est également intéressant de voir si le marché du transport a changé de nature : produits et quantités transportés, liaisons empruntées, distances parcourues, ...

1. ANALYSE DES PRIX

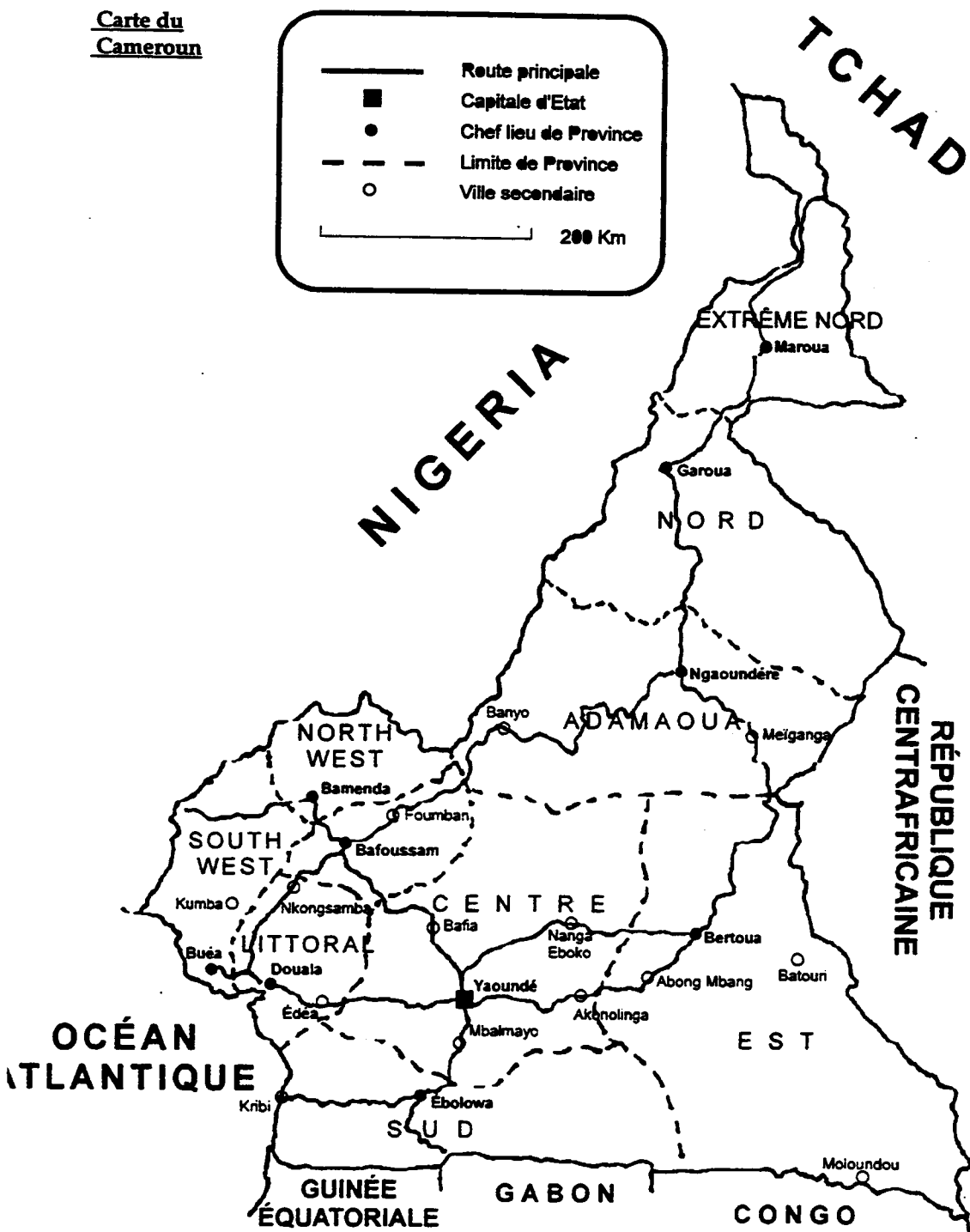
1.1 Echantillonnage et enquêtes de terrain

Il y a eu deux phases d'enquête. La première phase s'est déroulée du 5 au 20 octobre 1995. La deuxième phase s'est déroulée du 15 février au 15 mars 1996. Huit villes ont été retenues pour cette enquête. Des enquêtes complémentaires ont été menées jusqu'en août 96 afin de compléter l'échantillon de travail. Dix villes sont retenues pour cette enquête. Elles couvrent l'ensemble du territoire national. Il s'agit de

- Douala dans la province du Littoral (LT);
- Bafoussam dans la province de l'Ouest (OU);
- Yaoundé dans la province du Centre (CE);
- Garoua dans la province du Nord (NO);
- Ngaoundéré dans la province de l'Adamaoua (AD);
- Bamenda dans la province du North-West (NW);
- Ebolowa dans la province du Sud (SU);
- Maroua dans la province de l'Extrême Nord (EN).

Pour chacune de ces villes, les enquêtes sont faites sur un rayon de 60 kilomètres (kms) afin de saisir tous les types de transport.

Carte du Cameroun



1.1.1 Conditions d'enquête

Les enquêtes débutent en pleine grève des transporteurs. Ces derniers protestent contre diverses taxes que l'État prélève sur leur chiffre d'affaires. Ils contestent tout particulièrement la taxe à l'essieu. Cette grève paralyse pendant plusieurs mois, le secteur des transports. Exception faite à la région de Yaoundé la capitale, toutes les régions sont touchées. Cette situation rend difficile la réalisation des enquêtes sur le terrain et plus particulièrement, les entretiens approfondis avec les acteurs du marché des transports routiers.

Généralement, les enquêtes par questionnaires sont difficiles à réaliser au Cameroun. S'agissant des transporteurs et des chargeurs, le lien avec le fisc est vite fait, et l'enquêteur est alors vu comme un agent du Ministère des Finances.

1.1.2 Echantillon de base

Il n'y a pas eu de plan de sondage à proprement parlé. Mais la plupart des grands équilibres sont respectés au niveau de l'échantillon. Par exemple, en enquêtant les alentours des grandes villes, on essaye de couvrir les différentes étapes des filières: collecte, ramassage, évacuation, ...

L'échantillon de travail (834 expéditions) ne représente que 80% des enquêtes réellement effectuées sur le terrain. Les raisons d'un taux de déchet aussi élevé sont multiples.

i)- Le souci d'avoir un échantillon relativement homogène. Ainsi, les expéditions qui ont un prix à la tonne kilomètre très élevé (≥ 2000 FCFA la t-km) sont exclues de l'échantillon. C'est le cas par exemple de toutes les expéditions intra-urbaines.

ii)- Pour certaines expéditions, il est difficile de convertir la quantité transportée en tonne. C'est le cas de la plupart des expéditions concernent les produits vivriers. Il faut dire que les stations de pesage n'existent que sur les grands axes routiers. De plus, elles sont contestées par les transporteurs. Les prix d'une bonne partie des expéditions de la phase de ramassage et de la collecte de produits se négocient au chargement et non au tonnage. Par exemple, une expédition sur un camion de 3 tonnes est facturée à 30 000 FCFA sur une distance de 100 Km, que le camion soit chargé à 2 tonnes ou à 5 tonnes.

iii)- Les distances sont calculées en se basant sur la carte IGN¹. Lors de l'enquête, on veille en sorte que les villes d'origine et de destination de l'expédition soient correctement mentionnées. Par la suite, on se reporte à la carte pour calculer les distances entre ces villes ou villages. C'est la seule façon d'avoir des données plus ou moins fiables, les réponses des transporteurs ou chargeurs en la matière n'étant qu'approximatives. Pour certaines expéditions, il arrive cependant que les villes d'origine ou de destination de l'expédition ne soient pas sur la carte. Ce qui conduit à l'exclusion de l'expédition de l'échantillon.

Les produits enquêtés sont au nombre de 30. Des regroupements ont été opérés. Le tableau 1 donne la répartition des enquêtes par produit.

¹ Pays et villes du monde: Cameroun, Edition 1994.

Pour analyser les prix, nous partons sur l'hypothèse d'une hiérarchisation du système des transports. Dans une première partie, nous essayons de valider cette hypothèse et proposer une méthode pour construire cette hiérarchie. Par la suite, nous essayons d'expliquer les niveaux de prix par certains facteurs.

Tableau 1 : Répartition des enquêtes selon les produits

Produit	Nombre	Pourcentage
Café	70	8.4
Cacao	54	6.5
Coton	54	6.5
Banane	66	7.9
Pièces détachées	48	5.8
Bois	66	7.9
Caoutchouc	65	7.8
Engrais	59	7.1
Tubercules	55	6.6
Fruits et légumes	65	7.8
Produits manufacturés	44	5.3
Céréales	188	22.4
Total	834	100

Le Cameroun a plusieurs niveaux de divisions administratives. En haut de la hiérarchie, se trouve le pays tout entier. Ensuite viennent les Provinces. Plus bas on a les Départements, et enfin les Arrondissements. La ville de Douala joue un rôle particulier au niveau du transport car c'est la capitale économique et le principal port du pays. Un chef lieu de province est toujours la plus grande ville de cette région à tout point de vue. Cinq zones de départ et d'arrivée des expéditions ont été retenues pour cette enquête:

- DO: Douala
- PR: Chef lieu de province
- DE: Chef lieu de département
- AR: Chef lieu d'arrondissement et inférieur
- ET: Etranger

Le tableau 2 donne la répartition de l'échantillon en fonction des lieux de départ et d'arrivée des expéditions.

Tableau 2 : Répartition des enquêtes selon les lieux de départ et d'arrivée

Destination Origine	DO	PR	DE	AR	ET	TOTAL
DO	0	68	35	14	11	128
PR	69	26	29	10	27	161
DE	74	151	2	0	0	227
AR	133	62	12	6	0	213
ET	5	3	0	1	2	10
TOTAL	281	310	78	30	40	739

Quatre types de véhicules sont retenus pour l'enquête:

- Pick: utilitaire léger
- V21: porteur de moins de 17t
- V22: porteur de plus de 17t
- Semi: ensemble articulé.

Le tableau 3 donne la répartition de l'échantillon en fonction du type de véhicule.

Tableau 3 : répartition des enquêtes en fonction du type de véhicule

Type de véhicule	Nombre	Pourcentage
Utilitaire	87	11.8
Porteur < 17t	306	41.4
Porteur > 17t	123	16.6
Ensemble articulé	223	30.2
Total	739	100.0

1.2 Hiérarchie

Nous entendons par hiérarchie, l'existence d'une dépendance entre les différents paramètres qui caractérisent une expédition (distance, tonnage, type de véhicule, ...). Pour avoir un sens, les différents niveaux de cette hiérarchie doivent parfaitement être séparées par le prix unitaire (prix à la tonne kilomètre).

Il est tout à fait évident que le transport de ramassage en brousse se passe généralement sur courte distance et sur pistes saisonnières. Et à l'opposée, le transport des produits en transit se fait sur longues distances et sur des ensembles articulés. On peut confirmer cette structure hiérarchisée en choisissant comme caractéristique d'une expédition, les paramètres suivants:

- distance
- quantité
- origine-destination

Après avoir effectué plusieurs AFCM (Analyse Factorielle des Correspondances Multiples), ces facteurs nous ont semblé être les plus significatifs. Autrement dit, c'est eux qui contribuent le plus à l'explication des axes factoriels. Mais c'est aussi eux qui se retrouvent dans la majorité des expéditions. Certains paramètres ne figurent en effet que sur l'un des deux échantillons transporteur ou chargeur.

Pour construire la structure hiérarchique, nous effectuons une classification ascendante hiérarchique (CAH) sur le tableau des 834 expéditions décrites par les paramètres distance, quantité, origine-destination. La décroissance de l'histogramme des indices de niveau permet un découpage au 2^{ème} noeud. Nous obtenons ainsi une structure hiérarchique à quatre niveaux. Le Erreur! Source du renvoi introuvable. donne l'effectif et le prix unitaire (prix à la tonne kilomètre) moyen pour chaque niveau hiérarchique.

Tableau 4 : Prix moyen à la t-km (PTK) selon le niveau hiérarchique

Niveau	Effectif	PTK Moyen	Ecart-type
Local	2.17	153.6	126
National	529	44.3	28
Ensemble articulé	88	53.9	25

Le tableau 5 indique les quantités et distances moyennes pour chacun des niveaux hiérarchiques. Un certain nombre de produits vivriers camerounais sont exportés vers les pays voisins (Gabon, RCA, ...). Ce marché, très dynamique depuis la dévaluation du FCFA, se fait généralement sur des camions porteurs moyens. Cela explique le faible tonnage de l'international par rapport à l'export par Douala.

Tableau 5 : Tonnage et distance moyennes selon niveau hiérarchique

	Effectif	Quantité (tonne)	Distance (km)
Local	217	8.12	95.55
National	529	25.41	396.27
International	88	27.36	1176.98
Total	834	15.86	415.83

Tableau 6 : Type de véhicule selon le niveau hiérarchique

	Pick Up	Porteur	Semi
Local	86	116	10
National	1	305	213
International	0	40	46

1.3 Niveaux de prix et facteurs explicatifs

1.3.1 Prix unitaires et type de véhicule

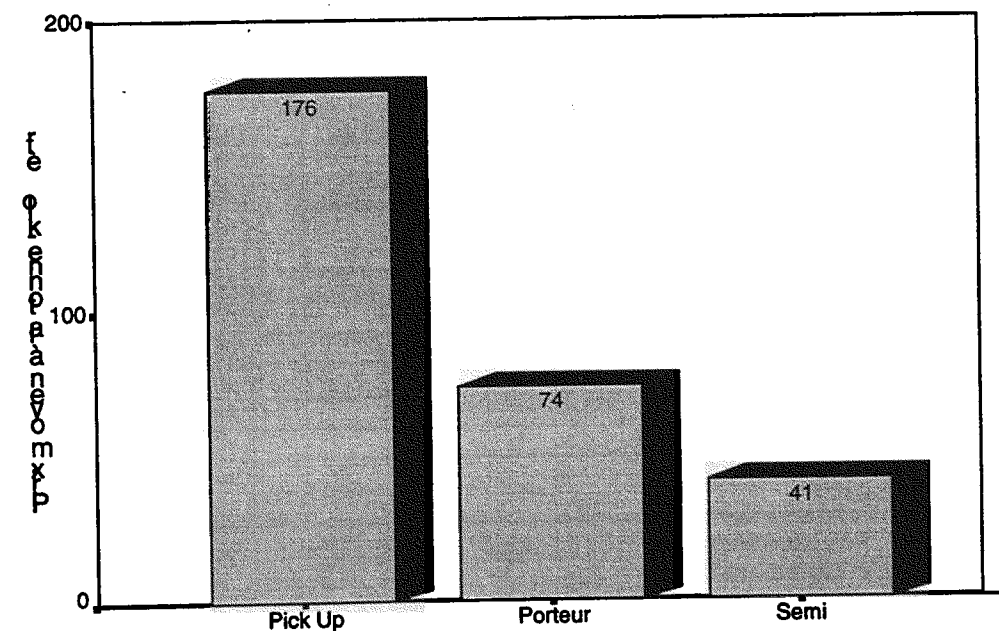


Figure 2 : Prix unitaires selon le type de véhicule (F CFA/t-km)

Globalement, les prix unitaires des utilitaires légers sont plus élevés que les prix unitaires des camions porteurs, eux-mêmes étant plus élevés que ceux des ensembles articulés. L'analyse de la variance montre que ces différences sont tout à fait significatives.

1.3.2 Prix unitaires et type de produit transporté.

Le tableau 7 donne le niveau des prix en fonction du produit transporté et du segment du marché. Les chiffres en petits caractères correspondent à des sous-échantillons de moins de 10 expéditions. Les moyennes correspondantes sont donc à prendre avec beaucoup de précautions.

Le prix du transport du bois est le moins cher de notre échantillon. Sur ce secteur, il y a beaucoup de compte propre. Les transporteurs sont obligés de réduire au minimum leurs prix pour gagner des parts de marché. Ces prix varient non seulement en fonction du tonnage kilométrique, mais aussi et surtout en fonction de l'essence de bois transporté.

Le prix du caoutchouc (principalement celui d'HEVECAM) est fixé par le chargeur: 12000 FCFA la tonne de Niété (près de Kribi) à Douala. Les surcharges sont fréquentes. Le chargeur les négocie directement avec le chauffeur au prix de 6000 FCFA la tonne. Résultat, le prix unitaire qui aurait dû être de 12000 F la tonne / 230 km = 52 FCFA la t-km oscille entre 40 et 50 FCFA la t-km.

Les prix des produits vivriers sont très variables. Les saisons et l'état des routes jouent un rôle important sur ce marché. C'est presque au quotidien que les prix bougent. Ils restent néanmoins à un niveau assez élevé. Cela est logique pour des produits qui circulent généralement sur le bas de la hiérarchie.

Tableau 7 : Prix unitaires selon le type de produit et le niveau hiérarchique

	Local	National	International
Café	111.03	40.82	32.31
Cacao	103.59	47.79	0.00
Coton	29.03	49.55	60.65
Banane	154.94	53.79	52.30
Pièces détachées	267.91	48.00	33.20
Bois	119.69	33.93	9.23
Caoutchouc	0.00	46.72	0.00
Engrais	66.94	39.46	39.48
Tubercules	133.49	45.74	62.28
Fruits et légumes	223.83	57.72	104.82
Produits manufacturés	155.32	38.28	30.96
Céréales	202.83	44.34	58.24

Les expéditions de café, de cacao et d'engrais se trouvent en majorité sur le triangle Bafoussam-Douala-Yaoundé où les parts de marché se gagnent à coup de rabais sur les prix du transport. Dès qu'on s'écarte de ce triangle, les prix remontent.

Tableau 8 : Prix moyen du transport dans le triangle douala-Yaoundé-Bafoussam (FCFA/t-km)

	Douala-Yaoundé-Bafoussam	Hors Triangle
Pick Up		176
Porteur	39	83
Articulé	41	41

1.3.3 Prix unitaires et type de route

Nous avons retenu deux types d'expéditions :

- les expéditions entièrement réalisées sur route bitumée (Bitume) ;
- les expéditions entièrement ou partiellement réalisées sur route en terre (Terre).

Les expéditions sur route bitumée sont au nombre de 508 et celles sur route partiellement bitumée sont au nombre de 326. Les données sur le type d'infrastructure, tout comme les distances, proviennent de la carte IGN. Les transporteurs et chargeurs indiquent les villes d'origine et de destination de l'expédition, et éventuellement l'itinéraire. A partir de ces données, on reconstitue le type d'infrastructure empruntée.

On constate, que les prix unitaires des expéditions sur route bitumée sont moins élevés que ceux des expéditions sur route non bitumée sauf pour le niveau 4. Mais ce niveau est dominé par un marché assez particulier, celui de l'acheminement du caoutchouc et du bois sur le port de Douala pour exportation. C'est ces deux produits qui tirent le prix unitaires vers le bas. Les comparaisons sur l'international ne sont pas possibles car les réseaux bitumés du Cameroun et des pays voisins ne sont pas interconnectés.

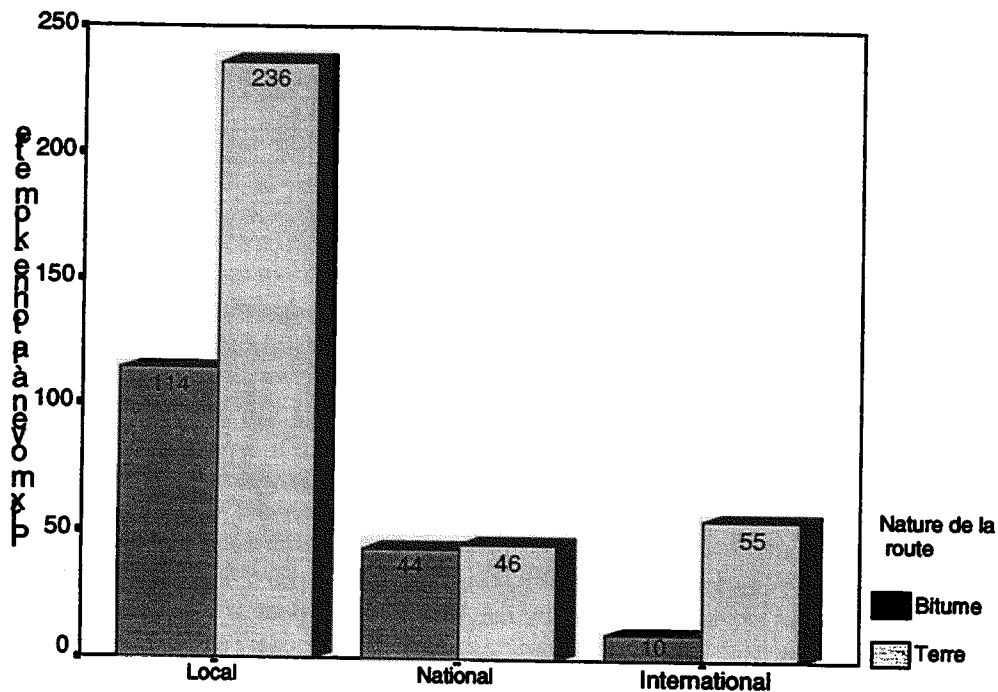


Figure 3 : Prix unitaires selon la niveau hiérarchique et la nature de la route

1.3.4 Prix unitaires et surcharge des véhicules.

Nous calculons le taux de surcharge à partir de la quantité transportée et de la charge utile inscrite sur la plaque latérale du véhicule. Les expéditions surchargées à plus de 10% ne représentent que 14% de l'échantillon. C'est surtout la peur du gendarme qui joue ici, beaucoup plus que le souci de préserver son véhicule ou les infrastructures routières. Il faut dire que les contrôles routiers n'ont jamais été aussi nombreux, et tous les prétextes sont bons pour soutirer un peu d'argent aux transporteurs. Un autre facteur explique ce taux de 18%, apparemment faible: les expéditions groupées. Pour rentabiliser leur camion, certains transporteurs prennent en effet plusieurs expéditions pour un seul et même chargement.

On constate que les camions surchargés pratiquent des prix moins élevés que les autres, sur pratiquement tous les types de transport. Ce constat est plutôt inquiétant car il pourrait inciter tous les transporteurs à surcharger leurs véhicules pour avoir des prix compétitifs.

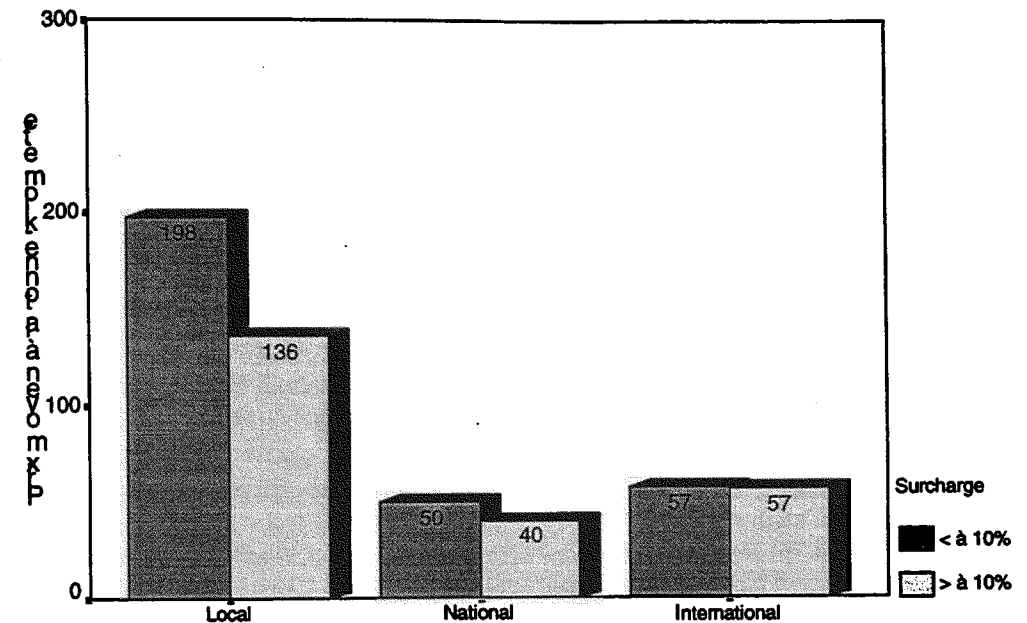


Figure 4 : Prix unitaires selon le niveau hiérarchique et la surcharge des véhicules

2. ANALYSE DE COÛTS

L'analyse des coûts d'exploitation de véhicules (CEV) s'est faite à partir d'entretiens approfondis avec les transporteurs routiers de marchandises. Cette analyse vise à expliquer le niveau des prix du transport constatés sur le terrain.

2.1 Méthode d'enquête

Les coûts du transport sont estimés à partir des informations fournies par les transporteurs. Ces informations sont complétées par d'autres sources: Ministère des Transports (impôts et taxes), sociétés d'assurances, concessionnaires (pièces détachées, prix de véhicules). Les transporteurs enquêtés ont pour la plupart des entreprises de taille petite ou moyenne. Les grandes entreprises de transport sont souvent trop spécialisées (forestier, génie civil, ...).

Trois types de véhicules sont retenus pour le calcul des CEV:

- Pick-up de 3t de charge utile
- Camion porteur de 16t de charge utile
- Semi-remorque de 38t de charge utile

Il s'agit non pas de charge utile constructeur, mais de charge utile « terrain », c'est à dire celle qui est réellement pratiquée par les transporteurs.

Ces véhicules se répartissent sur trois liaisons:

- International: Yaoundé-Douala-Bafoussam vers le Gabon, la RCA ou le Tchad
- Régionale: liaison entre capitales provinciale
- Locale: liaison village-village ou village-grande ville

2.2 Postes de coûts

Nous distinguons deux types de coûts: les coûts fixes et les coûts variables. Les fixes coûts ne dépendent pas du kilométrage du véhicule tandis que les coûts variables dépendent de l'utilisation qu'on fait du véhicule.

2.2.1 Coûts fixes

Nous avons relevé trois postes de coûts fixes: l'amortissement du véhicule, l'assurance et les taxes. Ces coûts sont estimés sur une base annuelle, puis ramenés au kilomètre en les divisant par le kilométrage annuel du véhicule.

2.2.1.1 Amortissement

L'amortissement annuel est obtenu en divisant le prix d'achat du véhicule (sans pneumatique) par sa durée de vie. Si le véhicule est acheté à crédit, l'amortissement est calculé sur la base du remboursement annuel moyen du crédit. Il existe trois systèmes de financement de véhicules: les banques, la SOCCA (Société Camerounaise de Crédit Automobile) et les tontines. Du fait des conditions assez difficiles à remplir, l'accès au crédit est réservé à un petit nombre de transporteurs. La SOCCA est le seul établissement spécialisé dans le financement de véhicules. Mais ses taux d'intérêts élevés (25 à 30%) restent assez dissuasifs.

Les transporteurs purs sont de moins en moins nombreux. Beaucoup de transporteurs sont obligés d'avoir une activité annexe (commerce, agriculture, ...). C'est le produit de cette activité qui finance généralement l'achat d'un véhicule. Dans la pratique, on trouve tout aussi bien des transporteurs-agriculteurs/commerçants (transporteur qui fait de l'agriculture ou du commerce) ou des agriculteurs/commerçants-transporteurs (agriculteur ou commerçant faisant du transport). C'est cette dualité qui permet à certains transporteurs de ne pas payer des taxes liées au transport pour compte d'autrui.

2.2.1.2 Impôts, assurance et taxes

La plupart des transporteurs s'assurent au tiers. Vu l'état du parc, peu d'assureurs acceptent le risque « vol-incendie ». Il faut ajouter que certains transporteurs ne payent que l'assurance de 2^{ème} catégorie (transport pour compte propre). Cette catégorie dispense le transporteur du paiement de la patente, de la carte bleue et de la licence de transport. Il existe aussi le cas extrême (mais pas rare) d'un transporteur qui prend une assurance fictive, juste pour échapper aux contrôles de police. Il s'agit là d'une entente entre un transporteur et un assureur véreux: en cas de sinistre, aucun risque n'est couvert.

La liste des impôts et taxes supportés par les transporteurs est très longue. Les plus importants sont la TCA, la taxe à l'essieu et la patente. Dans la pratique, la TCA n'est payée que par les gros transporteurs. Ils sont en effet les seuls à disposer d'une comptabilité régulière. Les autres transporteurs ne payent que la patente.

2.2.1.3 Coûts de l'équipage

Les coûts de l'équipage sont calculés sur la base du salaire mensuel du personnel roulant. Les charges patronales ne sont pas prises en compte dans le calcul des CEV car peu d'entreprises payent actuellement ces charges. Les enquêtes de terrain ont montré que les entreprises de transport de taille moyenne ne payent jamais les charges patronales.

L'équipage est généralement constitué d'un chauffeur (utilitaire) ou d'un chauffeur et d'un motor-boy (camion ou semi-remorque). Les salaires du chauffeur et du motor-boy varient en fonction du type de véhicule et de liaison.

2.2.2 Coûts variables

Nous avons relevé quatre postes de coûts kilométriques: carburants et lubrifiants, pneumatiques, entretien, frais de route.

2.2.2.1 Carburants et lubrifiants

Grâce au système de péréquation, le prix T.T.C. du carburant est le même dans les grands centres urbains du pays, c'est à dire 340 FCFA/litre pour l'essence super et 255 FCFA/litre de gasoil. Le prix du litre d'huile de vidange est de 1 100 FCFA. La consommation en carburant des véhicules est calculée à partir des informations fournies par les transporteurs. Il s'agit de moyenne car ces consommations varient en fonction du transporteur, du type de liaison et de l'âge du véhicule.

La consommation des lubrifiants et la périodicité sont également des informations fournies par les transporteurs. En général, les transporteurs qui sont sur une liaison internationale, font une vidange par voyage. Pour les autres, c'est 3 ou 4 vidanges par voyage, selon les distances. Les filtres à huile sont changés tous les mois. Le prix du filtre à huile est de 7 500 FCFA pour les utilitaires, 11 000 FCFA pour les camions et 17 000 FCFA pour les semi-remorques.

2.2.2.2 Pneumatiques

Les entretiens menés auprès des transporteurs montrent que la durée de vie d'un train de pneumatique est essentiellement fonction du type de pneu (neuf ou d'occasion), de la marque du pneu (Michelin, Pirelli ou Dunlop) et du type de liaison empruntée.

Pour les camions et les semi-remorques, c'est les pneus Michelin neufs qui sont les plus utilisés: 230 000 FCFA TTC pour une durée de vie moyenne de deux ans (base 30000 km annuel). Certains transporteurs utilisent les pneus Pirelli, certes plus chers à l'achat (260 000 FCFA T.T.C.), mais aussi plus durables (3 ans). Un petit nombre de transporteurs préfèrent les pneus Dunlop fabriqués au Nigeria (80 000 FCFA T.T.C. le pneu neuf). Mais leur durée de vie n'est que de 6 mois, toujours sur une base de 30000 km annuel.

La plupart de transporteurs par pick-up utilisent des pneus d'occasion Michelin importés d'Europe (15000 FCFA le pneu). Ils ont une durée de vie moyenne de 4 mois (base 20 000 km annuel). Certains utilisent des pneus Dunlop neufs fabriqués au Nigeria (45 000 FCFA l'unité). Ils ont une durée de vie moyenne de 12 mois.

2.2.2.3 Frais de route

Nous entendons par frais de route, la somme d'argent que le responsable de l'entreprise de transport remet au chauffeur au départ de l'expédition. Ces frais couvrent généralement les péages, les contrôles routiers, les repas et l'hébergement. Pour ceux qui font l'international, ces frais incluent les contrôles de douane. Les frais de route sont remis sous la forme de forfait au chauffeur, les patrons d'entreprise étant très souvent dans l'impossibilité de vérifier ces dépenses.

2.3 Structures de coût

Nous présentons ici les résultats du calcul des coûts au véhicule-kilomètre pour les types semi-remorque de 25 tonnes, camion de 12 tonnes et pick-up de 2 tonnes. Pour les deux premiers types, on distingue les liaisons internationales des liaisons régionales. Ensuite, nous présentons la structure de coût à la tonne-kilomètre produite.

2.3.1 Coûts au véhicule kilomètre

Les chiffres du tableau 9 montrent que les coûts au kilomètre sont très sensibles au type de véhicule: les ensembles articulés ont un coût supérieur aux camions porteurs, ces derniers ayant un coût supérieur à celui des pick-up. A tonnage constant, le coût des semi-remorques et celui des camions est pratiquement le même, pour un type de liaison donné. Le coût au véhicule kilomètre s'explique aussi par le type d'activité: transport international, régional ou local. Le transport local est celui qui coûte le moins cher au kilomètre.

Tableau 9 : Structure des coûts au véhicule-km (FCFA)

Type de véhicule	Semi-remorque		Camion		Pickup
Type de liaison	Semi Inter	Semi Région	Porteur Inter	Porteur Région	Pickup Local
Coûts fixes	159.1	115.4	96.7	78.6	48.6
Coût de l'équipage	26.3	16.7	25.0	11.4	10.0
Coûts variables	600.5	596.8	265.6	279.8	187.1
Frais généraux	78.6	72.9	19.4	18.5	12.3
Coût total	864.5	801.7	406.7	388.3	258.0

Les coûts variables représentent le poste le plus lourd dans la distribution des coûts (environ 70% du coût total) tout type de véhicules et de liaisons confondues. C'est le carburant, les pièces de rechange et les frais de route qui constituent l'essentiel des coûts variables. La dévaluation du FCFA explique en grande partie le renchérissement des pièces de rechange. La plupart des transporteurs s'approvisionnent en pièces détachées directement chez le concessionnaire en raison de la qualité de leurs produits. Seuls les transporteurs par pick-up utilisent certaines pièces d'origine nigérienne. Les frais de route représentent un poste de coût non négligeable, en particulier pour les transporteurs qui font de l'international (entre 20 et 40% des coûts variables).

2.3.2 Coûts à la tonne-kilomètre produite.

Le coût à la tonne-kilomètre produite est le rapport entre le coût au véhicule-kilomètre et le produit (charge utile × coefficient d'utilisation). Le coefficient d'utilisation est le rapport entre la tonne-kilomètre produite et la tonne-kilomètre offerte. Les enquêtes de terrain donnent des indications sur le taux de surcharge à

l'aller et le taux de retour à vide. Ces deux paramètres permettent de calculer le coefficient d'utilisation.

Le Erreur! Source du renvoi introuvable. donnent la structure des coûts à la tonne-kilomètre produite. Malgré une utilisation intensive, les pick-up ont les coûts les plus élevés, à cause de leur faible charge utile. La différence de coût entre les ensembles articulés et les camions porteurs s'explique principalement par le type d'utilisation: transport régional (moins cher) ou transport international (plus cher). Les surcoût dus au transport international peuvent atteindre 65%.

Tableau 10 : Structure des coûts à la t-km produite (FCFA)

Type de véhicule	Semi-remorque		Camion		Pickup
Type de liaison	Semi Inter	Semi Région	Porteur Inter	Porteur Région	Pickup Local
Coûts fixes	5.7	3.6	6.7	4.9	14.6
Coût de l'équipage	0.9	0.5	1.7	0.7	3.0
Coûts variables	21.4	18.6	18.4	17.3	56.3
Frais généraux	2.8	2.3	1.3	1.1	3.7
Coût total	30.9	25.1	28.2	24.0	77.6

3. ÉLÉMENTS DE CONCLUSION

3.1 Relation entre prix et coûts

Nous comparons ici les prix à la tonne-kilomètre avec les coûts à la tonne-kilomètre produite pour les différents types de véhicules et de liaisons retenus. Une telle comparaison doit être faite avec beaucoup de précautions car les prix fournis sont des moyennes calculées à partir d'un échantillon de population alors que les coûts sont des estimations établies à partir des entretiens approfondis auprès des transporteurs. Néanmoins, la lecture du tableau 11 montre que les prix pratiqués sont supérieurs au coût de production.

Tableau 11 : Comparaison prix-coûts

Type de véhicule	Semi-remorque		Camion		Pickup
Type de liaison	Semi Inter	Semi Région	Porteur Inter	Porteur Région	Pickup Local
Prix à la Tkm	50.0	42.1	70.8	87.5	243.7
Coût à la Tkm Produite	30.9	25.1	28.2	24.0	77.6
Prix-Coûts	19.1	17.0	42.6	63.5	166.1

Par ailleurs, on remarque que plus on descend dans la hiérarchie des transports, plus l'écart entre les prix pratiqués et les coûts de production devient grand. Cela s'explique par le fait que sur le marché du transport local et du transport régional sur petit porteur, la demande est nettement supérieure à l'offre. Il reste tout de même vrai que pour la plupart des transporteurs, le problème de rentabilité du secteur se pose.

3.2 Relation entre coûts 88 et coûts 95

En comparant les coûts à la tonne-kilomètre produite de 1998² avec ceux de 1995, il faut tenir compte du fait que certaines données de base ne sont pas les mêmes pour les deux études. En particulier, l'amortissement des véhicules est calculé sur la base du prix d'achat de véhicules d'occasions alors qu'en 1988, l'on a tenu compte du prix des véhicules neufs. Cette différence tient compte de la situation actuelle des transporteurs qui ont du mal à renouveler leur parc en véhicules neufs. Le tableau 12 donne les coûts à la tonne-kilomètre produite de 1988 et ceux de 1995.

La lecture de ce tableau montre que les coûts ont baissé, sauf pour la catégorie des semi-remorques. De plus, cette baisse est d'autant plus importante que l'on descend vers le bas de la hiérarchie des transports. La baisse la plus forte est observée chez les transporteurs par pick-up avec une réduction de 80% des coûts. Cela s'explique en partie par le fait qu'après la dévaluation du FCFA, les transporteurs par pick-up se sont rabattus en masse sur les pièces détachées et pneus en provenance du Nigeria, beaucoup moins cher que les pneus Michelin importés de France ou les pièces détachées de chez les concessionnaires. La situation des transporteurs par semi-remorque, déjà précaire en 88, ne s'est pas améliorée. S'ils n'améliorent pas leur productivité, il est à craindre qu'à terme, cette catégorie ne soit réduite à une poignée de très grosses entreprises.

Tableau 12 : Coûts à la t-km produite en 1988 et en 1995

Type de véhicule	Semi-remorque		Camion		Pickup
Type de liaison	Semi Inter	Semi Région	Porteur Inter	Porteur Région	Pickup Local
Coût à la tkm prod. 88	40.3	33.2	57.5	46.4	157.3
Coût à la tkm prod. 95	30.9	25.1	28.2	24.0	77.6
Coûts 95 - Coûts 88	-9.4	-8.1	-29.3	-22.4	-79.7

3.3 Sensibilité des coûts à certains facteurs

Les analyses ont montré que les coûts variables pèsent pour plus de 75% sur le coût à la tonne-kilomètre produite (coût à la tkmp). De plus, le carburant, les pièces détachées et les frais de route pèsent ensemble plus de 80% des coûts variables. Le tableau 13 donne la sensibilité du coût à la tkmp par rapport à ces trois facteurs de production.

Nous avons supposé une diminution de 20% de chacun des trois postes de coûts retenus et calculé la baisse correspondante du coût à la tkmp pour chacun des cinq segments de marché considérés dans notre étude. Ces facteurs sont des fonctions linéaires du coût à la tkmp. Cela signifie par exemple qu'une diminution de 40% sur le carburant entraîne une diminution du coût à la tkmp deux fois supérieure à celle due à la diminution de 20% sur le carburant.

Tableau 13 : Sensibilité du coût à la tkmp à divers facteurs de production

Variation	-20%	-20%	-20%	-20%
Poste de coût	Carburant	Pièces de rechange	Frais de route	Carburant & Pièces & Route
Semi Inter	-4.13%	-5.47%	-1.37%	-10.97%
Semi Région	-5.09%	-5.90%	-2.00%	-12.98%
Porteur Inter	-4.39%	-3.43%	-2.91%	-10.73%
Porteur Région	-4.60%	-3.59%	-4.12%	-12.31%
Pickup Local	-5.27%	-0.40%	-7.75%	-13.42%

La figure 5 montre que la sensibilité du coût à la tkmp par rapport au carburant est pratiquement la même quelque soit le type de véhicule: environ 25%. Ce taux de 25% signifie qu'une variation de 1% sur le prix du carburant entraîne une variation de (+0.25)% du coût à la tkmp. La sensibilité du coût à la tkmp par rapport aux autres facteurs varie en fonction du type de véhicule et de liaison.

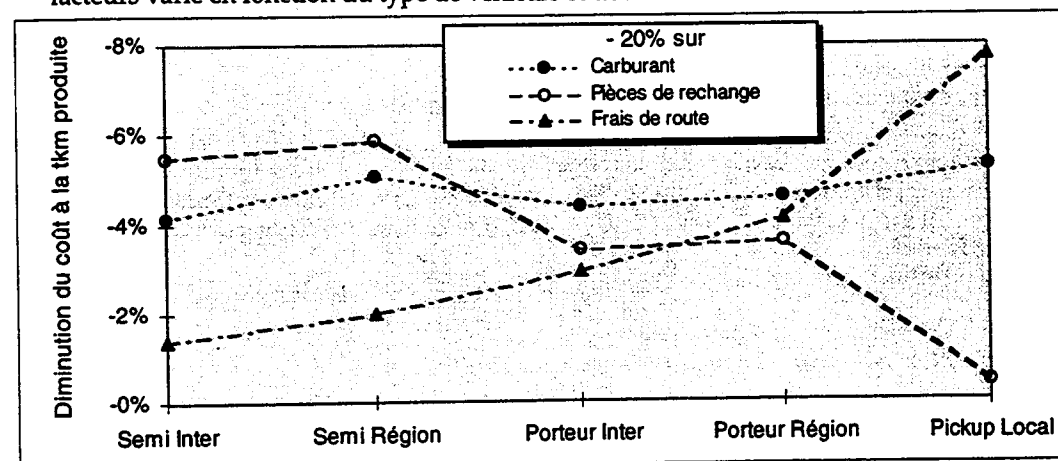


Figure 5 : Sensibilité du coût à la tkmp à divers facteurs de production

Ainsi, le coût du transport par pick-up n'est pas très sensible au prix des pièces détachées. Rappelons que ces pièces sont souvent d'origine nigériane, c'est à dire moins cher que chez le concessionnaire. Elles pèsent donc pour pas grand chose sur les coûts. Par contre le coût du transport par pick-up est très sensible aux frais de route (environ 40%).

² INRETS-LET, Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas du Cameroun, 1989

SPECIFICITE ET COMPETITIVITE DU CORRIDOR TOGOLAIS : ANALYSE DES FACILITATIONS DU TRANSPORT INTERNATIONAL DE MARCHANDISES

*Jean-Pierre TAROUX
DAEI
Paris - France*

INTRODUCTION

Le Togo, pays côtier dispose d'un *hinterland* dépendant de pays enclavés, comme le Burkina et le Niger, qui constitue une source de richesse pour le pays : à travers l'activité du port et du transport routier de marchandises essentiellement. Ainsi, ce corridor joue un rôle de transit et de commerce international stratégique pour le Togo. L'analyse des facilitations du transport international de marchandises à la fois d'un point de vue global (parts de marché, coût généralisé, délai d'acheminement) et d'un point de vue des différents maillons ou opérateurs de la chaîne de transport (port, transitaires, transport routier) permettra d'appréhender la spécificité et la compétitivité du corridor togolais. Cette analyse a été réalisée dans le cadre des études préparatoires (phase diagnostic - problématique - orientations) nécessaires à la détermination d'une stratégie des transports sur la période 1995-2000.

1. ENJEUX ET PROBLEMATIQUE

Globalement, en termes physiques le transit représente en 1994, 21 % de l'ensemble du trafic du port de Lomé soit la même proportion qu'en 1991 (hors hydrocarbures) mais cette stabilité en valeur relative cache une baisse de 40 % (volume de l'ordre de 250 000 T contre 409 000 T). Les statistiques du trafic régional vis à vis des pays enclavés ne sont pas disponibles directement, à titre indicatif, le tonnage du ciment togolais à destination du Burkina Faso était de 38 400 T en 1994.

Economiquement, le transit représentait des recettes de l'ordre de 3,3 milliards de FCFA en 1990 (dont 2,3 pour le trafic du Niger et 1 pour le trafic du Burkina Faso) soit l'équivalent de 0,7 % du PIB. Ces recettes proviennent de l'ensemble de la chaîne de transport (port et transport routier)

1.1 Analyse globale

Dans l'optique chaîne de transport, cette analyse globale se fera à partir du point de vue du client, c'est à dire une analyse en terme de parts de marché, de coût généralisé et de délai d'acheminement.

1.1.1 Comparaison des corridors ivoirien et togolais

Rappel des distances :

- Lomé - Ouagadougou : 967 kilomètres (route)
- Abidjan - Ouagadougou : 1145 kilomètres (rail) ; 1118 km (route)

Globalement dans les années 1987-1989, sur les 840 000 tonnes de trafic total sur ces corridors (transit, régional et hydrocarbures), la part de marché passant par le Togo représentait 32 % (contre 7 % au début de la décennie) soit environ 350 000 tonnes. Le chemin de fer ivoiro-burkinabé captait à lui seul près de 57 % du marché et le reste 8 % transitait par la route ivoirienne.

Tableau 1 : Répartition du trafic de transit burkinabé entre Lomé et Abidjan

	CORRIDOR TOGOLAIS	CORRIDOR IVOIRIEN
	(Lomé-Ouaga (route): 967 km) rail Lomé-Bliita (295 km) marginal	(Abidjan-Ouaga (rail) :1145 km) (Abidjan-Ouaga (route) :1118 km)
Trafic total (840 000 T)	35% (7% au début des années 80)	65% chemin de fer 57% route 8%
Trafic transit (350 000 T) 42% du total	18,5%	81,5% chemin de fer 70% route 11,5%
Trafic régional (320 000 T) 38% du total	34,5%	59,5% chemin de fer 50% route 9,5%
Trafic hydrocarbures 170 000 T 20% du total	40%	60% chemins de fer 100%

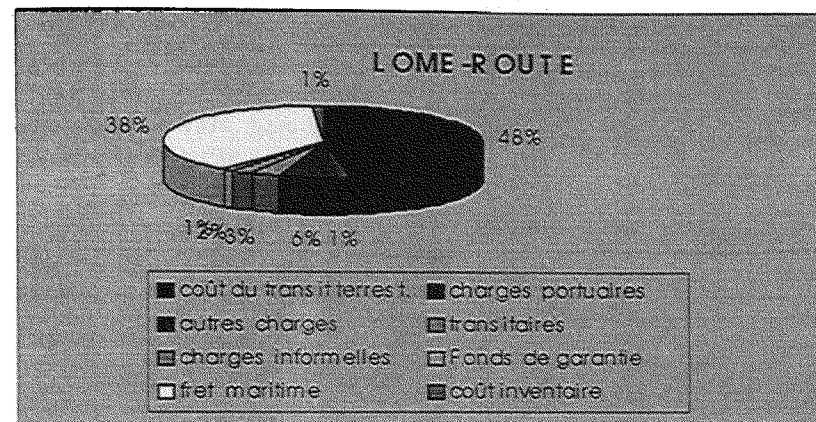
Si l'on détaille ce trafic par nature (transit, régional, hydrocarbures), on constate que le trafic de transit est assuré à 70 % par le fer ivoirien, 11,5 % par la route ivoirienne et le reste soit 18,5 % par la route togolaise. Le trafic régional est assuré à 50 % par le fer, 9,4 % par la route ivoirienne et 34,4 % par la route togolaise. Les hydrocarbures étaient acheminés à raison de 41 % par le fer ivoirien et 59 % par la route togolaise.

En fait, les parts de marché actuels ne sont pas connus avec précision, mais en ce qui concerne les produits divers hors hydrocarbures, elles sont restées pratiquement les mêmes sur la période 91-94 qu'antérieurement.

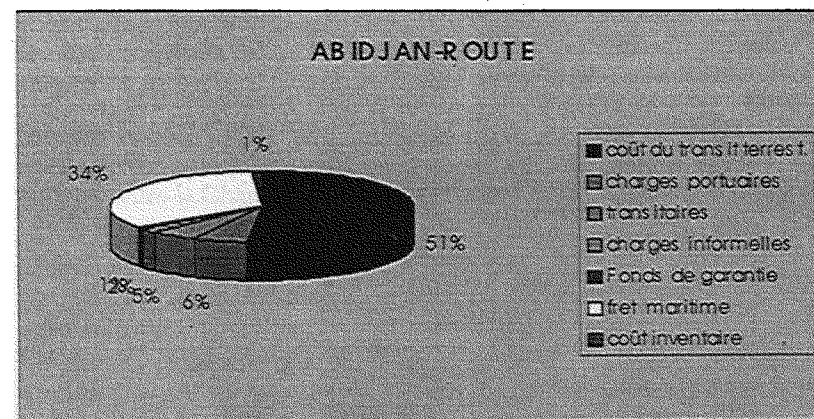
Coûts généralisés sur les deux corridors

Si l'on compare les coûts directs généralisés des ports jusqu'à Ouagadougou pour deux produits comme la farine et un conteneur, on constate les éléments suivants : (rappel coût généralisé = coût total des différents maillons depuis le transport maritime jusqu'à l'arrivée client, hors droits de douane)

Les graphiques 1 et 2 ci-dessous donnent la composition du coût généralisé sur les corridors ivoirien et togolais.



Graphique 1 : composition du coût généralisé d'une tonne de farine par le corridor togolais



Graphique 2 : composition du coût généralisé d'une tonne de farine par le corridor ivoirien

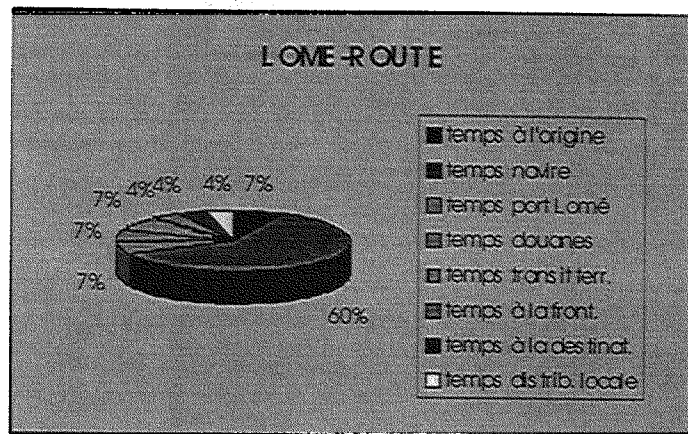
En valeur absolue, pour la farine, le coût par Lomé était légèrement moins cher que par le rail d'Abidjan (-4 % : 54 000 FCFA/T contre 56 500 FCFA/T) et de 10 % moins cher que par la route d'Abidjan (59 500 FCFA/T).

En valeur absolue, pour un conteneur de 20 pieds, le coût par Lomé était de 12 % moins cher que par le rail d'Abidjan (116 800 FCFA contre 132 800 FCFA) et moins cher de 26 % que la route Abidjan (157 700 FCFA)

Les temps de parcours

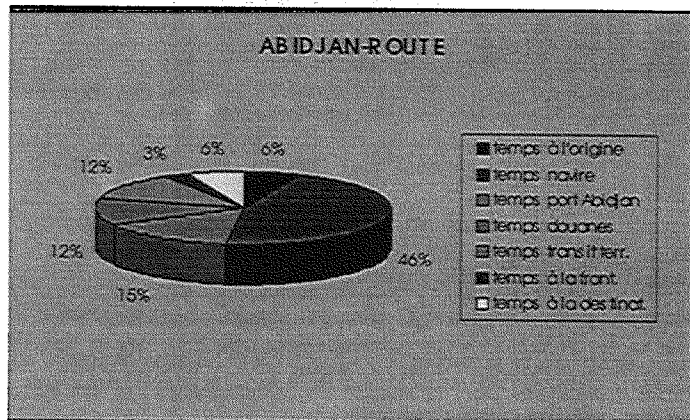
Dans le domaine du temps de parcours, pour les imports d'origine Europe - Atlantique jusqu'à Ouaga, là encore le port de Lomé était le plus compétitif en 1994 : 28 jours contre 32 par la route Abidjan et 33 par le fer Abidjan.

Pour la chaîne de Lomé, le temps du transport maritime représentait 61 % du temps total, le temps d'attente au port représentait 7 %, les douanes 7 %, le transit terrestre 7 %, la frontière 4 %, le temps à destination 4 %, la distribution locale 4 % et le temps à l'origine des marchandises 7 %.



Graphique 3 : Composition du temps de parcours sur le corridor togolais

Pour la chaîne d'Abidjan route, le temps du transport maritime représentait 46 % du temps total, le temps d'attente au port représentait 15 %, les douanes 12 %, le transit terrestre 12 %, la frontière 3 %, le temps à destination 6 %, et le temps à l'origine des marchandises 6 %.



Graphique 4 : composition du temps de parcours par le corridor ivoirien

En 1995, les chiffres équivalents ne sont pas connus, mais on peut estimer que les comparaisons de coûts sont toujours en faveur de Lomé, mais non les délais, d'autant plus que la revitalisation de la voie ferroviaire par Abidjan grâce à sa privatisation, va entraîner à terme un affaiblissement du corridor togolais pour les marchandises pondéreuses. Cette baisse sera moins forte pour les hydrocarbures, car le Burkina voudra garder ce corridor pour des raisons stratégiques.

La compétitivité du corridor togolais dépendra certes de son coût généralisé, mais surtout de la qualité de ses facilitations (temps de passage au port et sur la route avec l'incidence des contrôles routiers qui joueront un rôle important en entraînant également des surcoûts) et également de sa sûreté (vols et dommages). Pour l'instant et

malgré la crise, le problème de la sûreté du port est bonne. Les escortes routières ont également contribué à la sûreté du transport routier.

Le trafic de transit du port de Lomé à destination ou provenant du Burkina -Faso représente en 1994, hors hydrocarbures, 60,5 % de l'ensemble du transit et 12,9 % de l'ensemble du trafic, contre respectivement 58 % et 12,2 % en 1990.

1.1.2 Comparaison des corridors béninois et togolais

le corridor béninois représente le concurrence direct du corridor togolais pour les marchandises à destination ou en provenance du Niger. Le trafic nigérien utilise par ailleurs un troisième corridor via le port de Lagos au Nigeria.

Rappel des distances :

Lomé - Niamey : 1240 kilomètres (route)

Cotonou - Niamey : 1060 kilomètres (rail plus route)

Lagos - Maradi : 1360 kilomètres (route)

Répartition du trafic nigérien sur les différents corridors

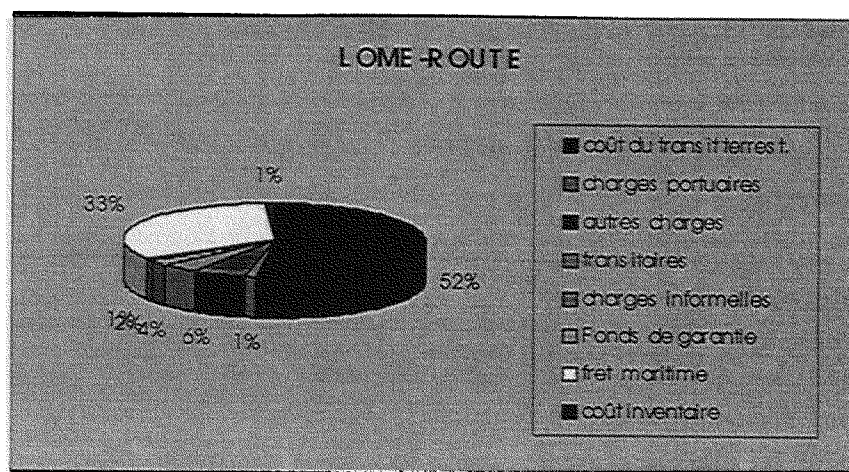
En 1991, le corridor togolais représentait moins du quart (18 %) de l'ensemble des trafics pour les produits importés au Niger (soit un tonnage de 90 000 T pour le Togo sur 870 000 T pour l'ensemble du trafic import). Le Bénin représente le principal corridor (via l'OCBN exploitant le chemin de fer, puis la route) : plus de la moitié du trafic. Environ le quart (19,6 %) du trafic emprunte le corridor nigérien, le reste étant partagé entre le Ghana (4 %), la Côte d'Ivoire (0,4 %) et le Burkina Faso (0,5 %).

Il convient cependant de remarquer que le trafic perdu au profit du port de Cotonou pendant ces années de crise de l'ordre de 35 000 T ne sera pas entièrement récupéré au cours des années à venir, car le système portuaire de la sous-région est entré dans une phase de concurrence accrue basée sur une compétitivité renforcée par des mesures prises dans le cadre des divers projets sectoriels transports.

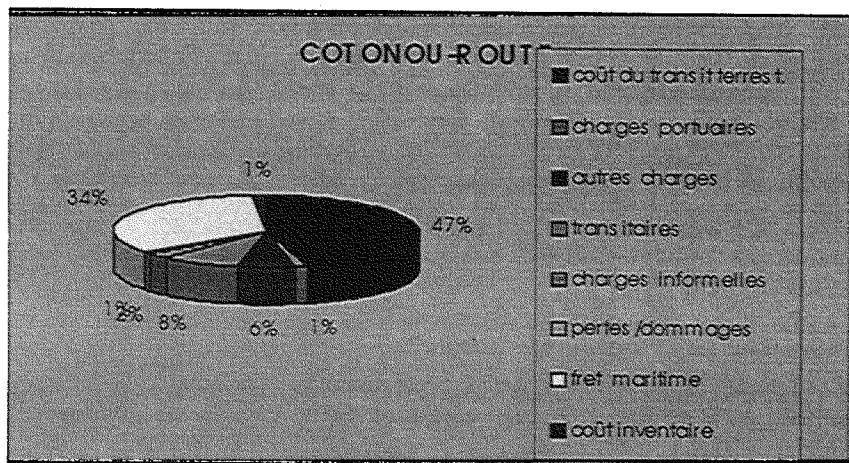
Le trafic de transit du port de Lomé à destination ou provenant du Niger représente en 1994, 25 % de l'ensemble du transit et 5,4 % de l'ensemble du trafic, contre respectivement 23 % et 4,7 % en 1990.

Coût généralisés des différents corridors

Si l'on compare les coûts directs généralisés des ports jusqu'au Niger pour deux produits comme la farine et un conteneur, on constatait les éléments suivants (période fin des années 80) :



Graphique 5 : Composition du coût généralisé (tonne de farine Lomé-Niamey)



Graphique 6 : composition du coût généralisé (tonne farine Cotonou-Niamey)

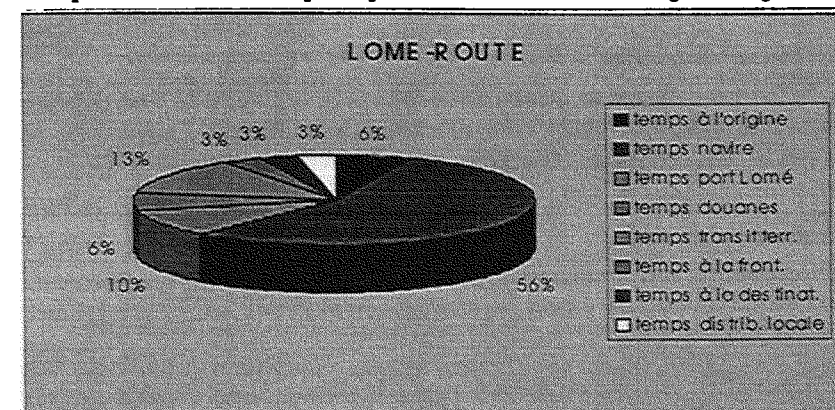
En valeur absolue, pour la farine, le coût par Lomé était légèrement plus cher que celui par Cotonou (3,5 % : 62 000 FCFA/T contre 60 000 FCFA/T) et de 12 % plus élevé que la voie Lagos - Maradi (55 700 FCFA/T).

En valeur absolue, pour un conteneur de 20 pieds, le coût par Lomé était de 14 % plus cher que par Cotonou (153 200 FCFA) et de 65 % plus élevé que par la voie Lagos-Maradi (174 400 FCFA contre 105 700 FCFA). Le coût du transit terrestre par Lomé représentait 33 %, celui du fret maritime 33 %, des charges portuaires 4 %, des autres charges 3 %, du transitaire 14 %, des charges informelles 1 %, du Fonds de garantie 1 %, du coût d'inventaire 8 % et du coût de fiabilité 3 %. Le coût du transit terrestre par Cotonou représentait 23 %, celui du fret maritime 36 %, des charges portuaires 3 %, des autres charges 2 %, du transitaire 20 %, du Fonds de garantie 5 %, des charges informelles 2 %, du coût d'inventaire 10 %.

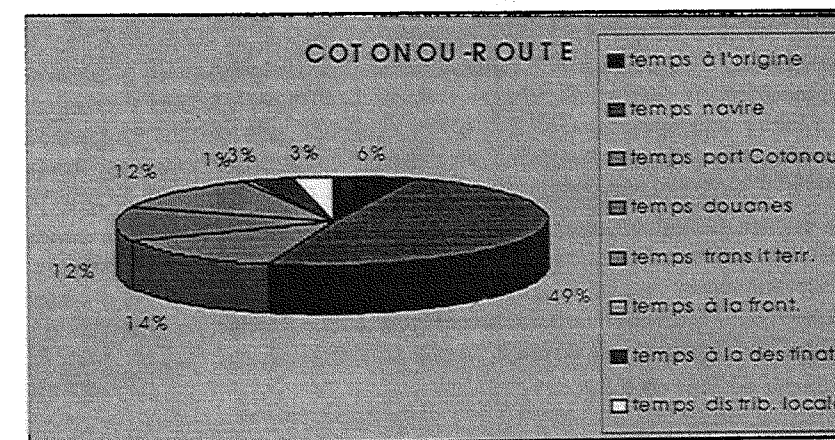
Mais il convient de remarquer que la dévaluation du franc CFA par rapport à la naira a du renchérir les coûts de Lagos et a diminué ses avantages comparatifs par rapport aux ports francophones de la sous région.

Les temps de parcours

Dans le domaine du temps de parcours, pour les imports d'origine Europe - Atlantique jusqu'à Niamey, le port de Lomé était le plus compétitif : 31 jours contre 34,5 par Cotonou. Le temps de parcours sur Maradi via Lagos atteignait 38 jours.



Graphique 7 : composition du temps parcours Lomé-Niamey



Graphique 8 : composition du temps de parcours (Cotonou-Niamey)

Les comparaisons complètes n'ont pu être actualisées pour 1995, mais en fait Lomé dépasse toujours Cotonou en termes de délais. Cependant on peut retenir que la compétitivité se fera certes en termes de coût généralisé, mais plus en plus en termes de qualité de service car un client est prêt à payer plus cher, s'il est sûr d'y gagner en qualité de facilitations (délai, sûreté,...).

2. FACILITATIONS DOMAINE PORTUAIRE :

Il s'agit d'analyser les procédures et le rôle des transitaires dans les facilitations portuaires à l'exclusion des actions relevant de la responsabilité du port : accouage, manutention bord, terre, dont la recherche en termes de gains de productivité serait à traiter dans un volet spécifique relatif à la gestion portuaire.

2.1 Les procédures courantes

2.1.1 Le manifeste

Pas de problème particulier.

Dans les 24 heures de l'arrivée du navire dans le port, le Capitaine doit déposer au Bureau de Douane, à titre de déclaration sommaire, le Manifeste. Le délai de 24 heures ne court pas les Dimanches et Jours fériés.

2.1.2 Bon à Délivrer Compagnie (B.A.D.)

Pas de problème particulier

Le réceptionnaire ou son représentant procède à l'échange des Connaissements dans les Bureaux de la Compagnie, paient éventuellement le fret ou autres prestations, et reçoit le Bon à Délivrer.

2.1.3 Bon à Enlever Douane (B.A.E.)

Les délais peuvent être raccourcis.

La délivrance du Bon à enlever Douane est subordonnée au dépôt préalable par le déclarant de sa déclaration au bureau de douane.

La déclaration en douane doit être obligatoirement accompagnée de la facture CAF, du Connaissance, de l'attestation de réservation de cale (ARC), de l'attestation de vérification (ADV) et accessoirement de l'attestation d'origine ou de tout autre document devant justifier de la régularité de l'importation vis-à-vis des textes législatifs et réglementaires en vigueur.

Le Bon à enlever est, en principe, délivré dans les 48 heures qui suivent le dépôt de la déclaration, lorsque la vérification des énonciations essentielles et des éléments taxables ne révèle aucune anomalie. D'après les Opérateurs consultés, le délai serait plutôt actuellement de 72 heures dans la mesure où aucune pièce ne manque au dossier. Ce délai est améliorable mais il reste néanmoins satisfaisant.

2.1.4 Le Bon de Sortie du Port (B.S.P.)

Pas de problème particulier.

Muni du B.A.D. et du B.A.E., le réceptionnaire se présente au P.A.L. pour obtenir le B.S.P. qui lui permettra de sortir sa marchandise après paiement des prestations Manutention Terre. Cette démarche demande une journée si le réceptionnaire paie comptant. S'il est en compte, la remise du B.S.P. est immédiate.

2.1.5 Cas des marchandises en transit

Le problème de l'amélioration du convoyage est traité dans la partie relative au transit routier.

Les marchandises en transit dont les déclarations (acquits à caution), TRIE

(Transit Inter Etats) ont été déposées au Bureau des Douanes du Port, prennent directement le chemin de l'étranger après traitement des titres de mouvement.

Les véhicules chargés de marchandises en transit pour les pays enclavés sont dirigés vers un point de stationnement en dehors de Lomé (Togblékopé) en vue de départs en convois organisés pendant que les carnets TRIE sont transmis sans délai à la Brigade Nationale d'Intervention et de Recherche (B.N.I.R.) pour encadrement suivi des départs en convoi (3 fois par semaine : Samedi, Mardi, Jeudi).

2.1.6 Synthèse des délais

- pour les produits mis à la consommation locale : 2/3 jours normalement en moyenne, en fait 3/4 jours actuellement.
- pour les produits en transit vers les Pays Enclavés : 4/5 jours maximum normalement (arrivée frontière Burkina), en pratique 4/6 jours.

2.2 Les autres procédures douanières..

2.2.1 Le Bon à Enlever Provisoire (B.E.P.)

Pas de problème particulier..

Le B.E.P. est accordé initialement pour des marchandises périssables nécessitant des conditions de conservation particulières afin de permettre leur enlèvement avant même le dépôt de la déclaration en détail. Il doit être régularisé par le dépôt d'une déclaration de mise à la consommation en bonne et due forme après 15 jours suivant son obtention.

Les droits de douane et autres taxes exigibles sur les marchandises sont acquittés le jour de la régularisation alors qu'en règle générale, aucune marchandise ne peut être enlevée si les droits et taxes n'ont pas été préalablement payés, consignés ou garantis. Mieux les redevables, bénéficiaires d'un B.E.P., peuvent être admis à présenter des obligations cautionnées à quatre (4) mois d'échéance pour le paiement des droits et taxes recouverts par l'Administration des Douanes supérieurs ou égaux à 25+000 Francs CFA.

Depuis plus de deux décennies, le régime de faveur du B.E.P. est étendu à presque toutes les marchandises dès lors que le postulant offre à l'Administration des preuves de solvabilité suffisantes ou inspire à celle-ci une certaine confiance. Le B.E.P. est devenu, de ce fait, un véritable outil de crédit de la politique de facilitations douanières togolaises. C'est ainsi que ce régime a été largement utilisé pendant la crise de 1993.

Pour amener les bénéficiaires à les régulariser et à éviter le cumul, un nouveau B.E.P. ne peut être accordé sans qu'on ait régularisé le précédent.

Certains Transitaires établis lui préfèrent le régime du D48. Cette autre facilité consiste à admettre les opérateurs à souscrire une déclaration modèle D48 (soumission cautionnée) pour accélérer l'enlèvement des marchandises dont les déclarations de détail ne sont pas encore appuyées de certaines pièces exigées pour les besoins de la recevabilité et la vérification. Cette soumission pour pièces ou documents faisant défaut doit être régularisée dans un délai de trois (3) mois après sa délivrance mais une prorogation d'un délai supplémentaire d'un mois est parfois possible.

2.2.2 Transit en réexportation

Problème de fiscalité et non de transport.

Il existe au Togo une taxe spéciale de réexportation au taux de 4 % sur les marchandises importés par des résidents nationaux ou étrangers et réexportées ensuite vers les autres pays.

Officiellement cette taxe dont le fait générateur est la réexportation a pour but de compenser la perte en devises fournies par l'Economie togolaise pour le financement des commandes de ces marchandises destinées initialement au Togo mais qui vont être réexportées dans les pays étrangers.

Il semble qu'elle ait été mise en place par l'Etat qui considérait qu'il s'agissait d'un minimum de perception compte tenu que la plupart des commerçants togolais n'incluaient pas ces transactions dans leur Chiffre d'Affaires et donc ne payait pas l'impôt correspondant. Cette taxe pénalise évidemment les commerçants honnêtes et l'économie togolaise.

Son taux a été révisé plusieurs fois à la baisse jusqu'à 4 % pour la majorité des marchandises. Il est de 1 % pour le riz et le sucre et de 0 % pour les véhicules automobiles.

3. LES TRANSITAIRES : PROBLEME DU SECTEUR INFORMEL

3.1 Accès à la profession

Le Décret N_83/62 du 11 Avril 1983 régleme la profession de Commissionnaire en Douane.

Il y a fait une distinction entre les personnes physiques et les personnes morales qui s'exprime notamment dans le montant de la caution exigée.

Le montant des cautions permanentes est de 5 Millions de Francs pour les personnes physiques et 25 Millions de Francs pour les personnes morales, mais peut atteindre 200 Millions pour couvrir les Droits de Douane pour les marchandises mises à la consommation au Togo. Le montant des cautions n'a pas été réévalué depuis la parution du Décret et souvent non appliqués.

Ces cautions, bien distinctes des cautions pour entrepôts, marchandises en transit, crédits de droit et d'enlèvement, sont versées dans les banques des intéressés contre reçu qui doit être joint au dossier de demande d'agrément.

3.2 Organisation de la Profession

En date du 29 Mai 1995, il existait 75 Transitaires agréés...

On peut les classer en 3 catégories :

(i). *Les grandes Sociétés et les Administrations* telles que l'OPAT, l'OTP, les FAT, etc. qui font leur transit elles-mêmes ; elles sont une quinzaine. Elles ont estimé que leur niveau de trafic justifiait la création d'un Service Transit interne.

(ii) *Les Sociétés de Transit* bien établies et crédibles ont une clientèle régulière et un Chiffre d'Affaires important. Elles sont une demi douzaine.

(iii) *Le solde, soit environ 55*, est composé de personnes physiques et morales qui n'opèrent qu'épisodiquement.

Dans ces conditions, une 4ème catégorie informelle composée de déclarants en douane sortis des écoles de formation ou formés sur le tas s'est constitué qui draine une clientèle importante attirée par des prix cassés. Ils ne sont pas nantis d'un agrément, mais font signer leurs déclarations moyennant commissions par les Transitaires de la 3ème catégorie ci-dessus.

Les transitaires établis protestent contre cette concurrence sauvage, mais aussi l'Administration des Douanes qui éprouvent des difficultés dans le règlement des litiges.

3.2.3 Conteneurisation.

A destination des Pays enclavés.

Le trafic conteneurisé vers les Pays enclavés est quasiment nul : la plupart des conteneurs sont dépotés dans le Port de Lomé.

Bien que les Compagnies Maritimes offrent des B/L (bill of lading) directs, ils ne sont pas utilisés par la clientèle qui a constaté que leurs coûts étaient bien supérieurs à celui d'un B/L Lomé suivi d'un dépotage et d'un transport par leurs soins.

En effet, outre le transport terrestre, les Compagnies de Navigation incluent une location de conteneurs pendant la durée de ce transport à laquelle peuvent s'ajouter des surestaries. Par ailleurs, les volumes ou poids transportés en vrac par camion sont bien supérieurs à ceux d'un conteneur.

A destination du Togo

Problème du dépotage quasi obligatoire dans le port.

Les conteneurs sous régime FCL (full container) livrés aux clients sont rares. En effet, la Douane exige que les conteneurs "emballage" soient placés sous régime de l'Admission Temporaire avec caution et paiement d'une "Taxe de Statistique" de 25.000 Francs/conteneur.

- Peu de clients disposent à leur domicile de la surface nécessaire pour dépoter un conteneur dans de bonnes conditions.

- Enfin les Douanes togolaises ouvrent actuellement systématiquement les conteneurs, pour des raisons de sécurité (armes et fraudes), ce qui enlève une partie de l'intérêt de la conteneurisation.

- Pour ces raisons, pendant quelque temps et jusqu'au 27 Avril 1995, le dépotage était obligatoire dans le Port. A présent, le déclarant dépose une demande de dépotage en ville et les Autorités apprécient. Si elle est acceptée, un Agent d'escorte est mis à disposition pour 10 000 FCFA

4. REGLEMENTATION ET REPARTITION DU TRAFIC ROUTIER DE TRANSIT

Le trafic de transit de marchandises générales (hors hydrocarbures) dont un tiers doit d'après les accords inter-Etats être assuré par les transporteurs togolais a connu une baisse de près de 50 % à partir de 1991 et ce à cause des événements qu'a connus le Togo : le tonnage moyen transporté était de près de 160 000 tonnes par an au

cours de la période 1984-1990, il n'est plus que de 84 400 tonnes par an pour les quatre dernières années (1991-1994) ; le niveau le plus faible a été enregistré en 1993 (63 663 tonnes), l'année 1994 marque un début de reprise (85 278 tonnes) qui semble se maintenir au cours du premier trimestre de 1995 (25 228 tonnes ont été traités par le bureau de fret au cours des 3 premiers mois de l'année).

Les accords internationaux en matière de transport routier dans la sous-région stipulent que la part des opérateurs des pays destinataires ou expéditeurs du fret de transit est de 2/3 en ce qui concerne les produits divers (et donc de 1/3 pour les pays côtiers). La répartition suivante des tonnages chargés en 1994 montrent que cette règle est dans la pratique difficile à appliquer et ce pour plusieurs raisons :

- les transporteurs des pays effectuant les chargements ne sont pas toujours disponibles, l'application de la règle de partage exige qu'une réserve de capacité de transport soit mise en place au port de Lomé mais ceci n'est pas toujours avantageux pour les opérateurs,
- les transporteurs burkinabés préfèrent desservir le port d'Abidjan parce qu'ils peuvent bénéficier d'un fret à l'aller (en particulier coton à l'export chargé à Bobo),
- le port de Lomé est trop excentré pour les transporteurs maliens ils préfèrent de ce fait céder leurs quotas à leurs collègues togolais.

L'ensemble de ces facteurs font que la part des transporteurs togolais avoisine les 50 % contre 33 % officiellement.

Tableau 2 : répartition du trafic de transit du port de Lomé (année 1994)

Destination	Tonnage opérateurs pays concernés	Tonnage opérateurs togolais	Tonnage total	% Opérateurs togolais
Burkina	28917	20046	48963	41 %
Niger	10357	8164	18521	45 %
Mali	375	3399	3774	90 %
Bénin	3628	9625	13253	73 %
Autres	210	556	766	73 %
TOTAL	43487	41790	85277	49 %

Rôle du bureau de fret

Il délivre le bon de chargement aux véhicules désignés par les syndicats de transporteurs. Cette répartition du fret se fait sur la base des accords de transit, du tour de rôle et de la disponibilité des camions. Ceux-ci doivent être munis également d'une autorisation de chargement signé par le Conseil burkinabé des chargeurs (CBC) ou d'un bon d'expédition signé du Comité national des utilisateurs de transports (CNUT-Niger) ou des Entrepôts maliens (EMATO). L'application de la règle de répartition du fret et des tours de chargement imposés par le syndicat introduisent une rigidité dans l'organisation du transport et limitent sérieusement le libre choix du transporteur par le chargeur. Celui-ci considère outre le tarif consenti, la fiabilité et la sécurité. Cette pratique freine l'émergence de transporteurs performants et réduit la productivité des transporteurs qui dispose de bon matériel.

Facilitations transport routier de transit : les douanes

Les facilités accordées au transport routier international s'inscrivent dans le cadre des accords internationaux (procédure TRIE) et sont régies par une réglementation douanière en date du 27 Avril 1995. Les véhicules, une fois effectué leur déclaration en douane TRIE, une fois obtenu le bond à enlever auprès de la douane, sont tenus de suivre des itinéraires fixés à l'avance. Pour le transit à destination du Burkina-Faso, trois convois par semaine sont organisés (mardi, jeudi, samedi) ; les carnets TRIE sont gardés par la douane et ne sont restitués aux chauffeurs qu'au premier poste de contrôle de Togblékopé qui sert en même temps de point de rassemblement.

Les départs à partir de ce poste se font par convoi à destination du bureau de Cinkassé avec contrôle obligatoire au poste de Sokodé. Les vérifications TRIE sont effectuées également par les postes de douane d'Anie et de Dapaong. Le dernier contrôle est effectué au poste frontière de Bitou.

Le délai de route est au total de 3 jours en territoire togolais. En pratique, les douaniers n'accompagnent que le dernier camion. Ce convoi, du reste théorique, n'exclut pas des contrôles de police et de gendarmerie qui donnent lieu à des paiements occultes ; l'attitude des transporteurs est mitigée à l'encontre de cette procédure de convoi : certains n'y voient qu'un prétexte pour faire payer des frais de formalités administratives supplémentaires, d'autres estiment qu'elle sécurise les opérateurs et qu'elle limite les excès des agents de contrôle.

Remarques complémentaires concernant la problématique

- (i) en ce qui concerne le transport de transit, le corridor togolais ne détient qu'une faible part du marché ; il subit une double concurrence celle du Bénin pour le transit à destination du Niger et celle de la Côte d'Ivoire pour celui à destination du Burkina ; pour le Mali, le port de Lomé joue un rôle d'appoint.

- (ii) contrairement à ses deux principaux concurrents, le Togo ne dispose pas d'une infrastructure ferroviaire suffisamment étendue pour jouer sur les coûts d'acheminement terrestre ; de plus la privatisation de la gestion de l'ex RAN (voie ferrée Abidjan-Ouaga-Kaya) et le fait que des armateurs puissants tels que la Saga et Delmas ont manifesté leur intérêt pour ce mode de transport à travers leur entrée dans le capital de la nouvelle société d'exploitation Sitarail, ne faciliteront pas la tâche pour le Togo.

5. ORIENTATIONS

Globalement au niveau du corridor les objectifs sont les suivants dans une optique de meilleure concurrence :

- diminuer le coût généralisé de transport au niveau du port et du transit routier ce qui suppose notamment des actions de productivité et la diminution des charges informelles ;
- diminuer les temps généralisés de transport au niveau du port et du transit routier ce qui suppose des actions de productivité et de facilitations douanières ;
- améliorer la qualité des prestations fournies

Au niveau des facilitations portuaires**(i) port :**

- redéfinition des méthodes de manutention avec des moyens appropriés, réforme de l'atelier de maintenance des engins et développement de la sous traitance pour les engins nouvellement acquis
- libéralisation progressive de la manutention en commençant par les conteneurs
- réduction des coûts de fonctionnement et amélioration de la productivité.
- révision du système de tarification afin de faire correspondre les tarifs au coût réel de chaque prestation (mise en place de comptes analytiques)

(ii) douanes :

- amélioration des procédures, dont notamment le bon d'enlèvement.
- faciliter le dépotage des conteneurs chez le client

(iii) transitaires :

meilleur contrôle de l'accès à la profession (mise en place effective des cautions exigées).

(iv) création d'un Comité des Facilitations dont l'objectif serait d'améliorer le passage des marchandises dans le Port de Lomé. Composé des représentants des principaux opérateurs portuaires, P.A.L., Consignataires, Transitaires, Douane, il proposerait des solutions pour améliorer les facilitations physiques ou administratives dans le Port de Lomé. Ce comité doit être conçu à partir des attributions et des activités réelles de la Communauté Portuaire, sans faire double emploi, mais en permettant une redynamisation de l'amélioration des facilitations.

Au niveau des facilitations du transit routier :

(i) réduire le temps de transit à travers le Togo dans le sens Sud-Nord ,en améliorant le fonctionnement du système d'escorte mis en place par le PAL. L'augmentation de la fréquence hebdomadaire (quatre au lieu de trois) l'amélioration de l'état de la route et la réduction du nombre d'arrêts de contrôle douanier doivent être envisagés. Réflexion à mener sur le bien fondé actuel de maintenir le principe de l'escorte.

(ii) faire disparaître les postes de contrôle policier et les prélèvements occultes auxquels ils donnent lieu dans le sens nord-sud pour le trafic de transit en limitant le contrôle au premier poste d'entrée au Togo.

(iii) procéder en coordination avec les Etats voisins à la libéralisation du transport international et l'abandon de la règle des quotas de fret, et donc du bureau de fret.

En effet, une libéralisation du transport international s'amorce avec l'abandon de fait de la fixation par les Etats enclavés des tarifs de transport, la règle de fixation de quotas de fret entre les opérateurs n'est suivie que pendant les périodes de baisse du fret ; dans la pratique les transporteurs togolais parviennent à assurer près de 50 % du trafic de produits divers contre 1/3 officiellement, par contre le transport des produits pétroliers plus rémunérateur reste l'exclusivité des transporteurs des pays importateurs.

En outre ,la fixation des quotas de fret présente plusieurs inconvénients :

- elle introduit une rigidité dans l'organisation des transports terrestres qui entraîne des surcoûts (immobilisation des véhicules des pays enclavés dans les ports de transit)
- elle ne permet pas le libre choix du transporteur par le chargeur ou par le transitaire ce qui freine l'émergence de transporteurs performants et avantage les petits transporteurs.

(iv) création d'un comité des facilitations terrestres comprenant les administrations impliquées par les différents contrôles, les transporteurs, les chargeurs, les transitaires ou commissionnaires de transport.

PRIX ET COUTS DU CAMIONNAGE UNE COMPARAISON AFRIQUE, ASIE DU SUD-EST

Dominique BOUF
LET
Lyon - France

Christophe RIZET
INRETS-DEST
Arcueil - France

Après la dévaluation du CFA, on s'interroge sur la compétitivité des chaînes de transport africaines. En effet, des coûts de transports trop élevés peuvent freiner significativement le commerce extérieur, et les effets bénéfiques de la dévaluation peuvent en être singulièrement atténués. Des coûts de transports importants peuvent renchérir le prix des exportations ou diminuer les prix intérieurs payés au producteur. Côté importation, le bilan n'est pas moins négatif : les transports renchérissent les biens de productions importés et c'est une difficulté supplémentaire pour le développement, ou les biens de consommation finale et une véritable taxe d'inefficience du système de transport est prélevée sur le consommateur.

La question posée est donc à la fois vaste et simple : peut-on dire que le transport est plus cher en Afrique que dans les autres mondes en développement ? Des éléments ont déjà été apportés au premier séminaire SITRASS de Yamoussoukro en 1989. Nous rappelons quelques résultats importants de cette rencontre et des publications qui l'ont suivi.

- Les prix unitaires du camionnage (prix à la tonne à la t-km) sont extrêmement variables. En raison de cette variabilité des prix, toute comparaison du niveau des prix entre pays doit passer par la construction d'un indicateur.

- L'ensemble des variables caractéristiques des expéditions, telles que la distance, le tonnage, le type de véhicule et de route, sont étroitement corrélées entre elles et avec les prix unitaires de transport. La notion de hiérarchisation du système de transport rend compte de cette corrélation (LET - INRETS 1989); la hiérarchie du camionnage dans un pays peut se résumer en quatre composantes : local, régional, national, international. Entre le niveau local et le segment international, les prix sont dans un rapport de un à quatre ou cinq. Les travaux antérieurs ont mis en évidence l'influence notamment des quantités transportées et des distances parcourues sur les prix de transport. Cet effet quantités - distance rend largement compte de la hiérarchie du système de transport.

- La comparaison des prix et coûts du camionnage dans trois pays de l'Afrique francophone avec les prix et coûts du camionnage en France indiquait que le surcoût de l'Afrique, en 1988, était de l'ordre de 20 % pour le transport à longue distance. Les travaux de J.L. Hine sur le Pakistan ont révélé le niveau très bon marché des prix du camionnage dans ce pays. A longue distance, le camionnage africain était 4 à 5 fois plus cher qu'au Pakistan (Rizet 1990, Rizet et Hine 1993).

L'un des objectifs du programme de recherche entrepris par l'INRETS sur les coûts des chaînes de transport est d'apprécier l'évolution des prix et des coûts du camionnage en Afrique deux ans après la dévaluation du franc CFA et de préciser l'importance des surcoûts

africains en la matière. Il s'agit donc, à l'occasion d'un programme dont les objectifs sont plus larges, de vérifier et d'approfondir les résultats de 1988. Ce programme porte sur 3 pays en Afrique : Burkina, Cameroun et Côte d'Ivoire où le travail a été mené avec les équipes SITRASS. Des enquêtes comparables ont été menées dans deux pays d'Asie, le Vietnam et l'Indonésie, avec l'aide d'équipes universitaires locales et du LET sur l'Indonésie. Le Ghana en Afrique anglophone et le Costa Rica en Amérique Centrale ont également fait l'objet du même travail de terrain. Faute de temps, les données de l'enquête prix du Ghana et du Costa Rica n'ont pas pu être intégrées dans cette comparaison, mais nous donnons les éléments de l'analyse des coûts. En Indonésie les travaux ont porté sur deux îles distinctes mais seules les enquêtes sur Sulawesi (prix et coûts) ont pu être intégrées.

Parallèlement, le LET et SITRASS mènent un travail comparable sur la République Centrafricaine et le Congo permettant ainsi d'élargir le champ des pays africains étudiés. Les données de la RCA sont prises en compte mais celles du Congo n'étaient pas encore prêtes pour cette analyse.

1. LES NIVEAUX DE PRIX DU CAMIONNAGE

Une comparaison des prix entre pays conduit à un échantillonnage à plusieurs niveaux : choix des régions, représentation des différents niveaux hiérarchiques et enfin, observations d'un nombre suffisant d'expéditions. L'hétérogénéité des expéditions observées dans chaque pays fait obstacle à la comparaison. Par exemple en comparant un prix moyen à la t-km pour un type d'expéditions (les transports à longue distance) on risque de trouver des écarts de prix qui s'expliquent par la structure des échantillons (par exemple des tonnages moins importants). De multiples biais sont possibles, même avec un plan d'échantillonnage serré. Des effets de projections, par réduction du nombre de dimensions prises en compte, peuvent grossir des écarts ou donner à voir des proximités illusives. Seules les régularités les plus significatives doivent être retenues, selon une procédure contrôlée. Encore faut-il pouvoir les repérer. L'approche retenue consiste à modéliser l'effet des variables qui ont le plus d'influence sur le niveau des prix : la distance, la quantité transportée et le type de route..

1.1 Un modèle pour repérer l'espace des prix

D'après ce qui précède, il faudrait comparer les prix pour les mêmes quantités transportées et les mêmes distances parcourues. Mais ceci n'est pas toujours possible, ni même souhaitable. Le faible nombre d'observations et l'écart type généralement assez fort peuvent rendre inopérants les tests statistiques. Le calage d'un modèle économétrique va nous permettre d'effectuer un premier repérage. Parmi les différentes techniques d'analyses multidimensionnelles, l'économétrie offre l'avantage de permettre d'évaluer les écarts, et donc de fonder statistiquement une comparaison. Différents modèles ont été testés, avec différentes formes analytiques. Parce que le pourcentage de variance expliquée est satisfaisant dans la plupart des cas et que raisonner à partir des élasticités est un exercice familier, un modèle à élasticité constante a été retenu⁴, de la forme suivante :

$$P = k \cdot Q^{e_q} \cdot D^{e_d} \cdot B^{e_b} \quad (1)$$

soit, sous forme logarithmique :

$$\log(P) = K + e_q \cdot \log(Q) + e_d \cdot \log(D) + e_b \cdot \log(B + \varepsilon) \quad (2) \quad \text{où}$$

P est le prix à la tonne kilomètre

K est la constante d'ajustement de la droite,

Q représente la quantité transportée e_q l'élasticité correspondante,

D figure la distance avec e_d pour élasticité

B représente le pourcentage de route bitumée avec e_b pour élasticité.

Le pourcentage de route bitumée n'est pas tout à fait pris en compte par une loi à élasticité constante, qui n'est pas définie si la variable prend la valeur 0. Les trajets entièrement sur pistes ou routes en terre auraient été exclus. Une très faible valeur de ε (0,0001) permet alors un bon ajustement en même temps qu'une forme fonctionnelle proche d'une loi iso-élastique. Les résultats sont consignés dans le tableau ci-après :

Tableau 1 : Elasticité des prix du transport aux quantités, distance et type de route

	Burkina	CI	Cameroun	RCA
Quantités	-0,26 (0,06)	-0,44 (0,04)	-0,13 (0,03)	-0,32 (0,05)
Distances	-0,33 (0,07)	-0,36 (0,03)	-0,29 (0,02)	-0,38 (0,06)
% bitumée	0,02 (0,01)	-0,14 (0,08)	-0,07 (0,01)	-0,06 (0,01)
R ²	0,553	0,730	0,473	0,622
Constante	5,86	7,55	6,50	7,17

note : les écarts type sont donnés entre parenthèses.

On observe qu'à l'exception de l'élasticité des prix au pourcentage de route bitumée du Burkina, l'ensemble des coefficients ont le signe attendu : les prix baissent avec l'augmentation des quantités, des distances et du pourcentage de route bitumée. Du reste cette élasticité non conforme au raisonnement économique est non significativement différente de zéro (voir l'encadré), alors que l'ensemble des autres sont très significativement différentes de zéro. Les élasticités aux distances sont assez comparables, alors que celles aux quantités transportées sont relativement différentes, ce qui pourrait être lié à la structure différente des parcs.

⁴ Un tel modèle a été utilisé par Hine et Chilver (1994)

Statistiquement, on peut dire que deux grandeurs sont différentes si l'hypothèse qu'elles sont égales peut être rejetée, au moyen d'un test, avec de faibles chances de se tromper (en affirmant qu'elles sont différentes alors qu'elles sont égales). Dès lors que chaque grandeur est connue avec une certaine imprécision, mesurée par l'écart type, il est toujours possible que les écarts constatés soient dus à des erreurs aléatoires.

Pour apprécier les modèles présentés, il faut tester l'hypothèse que les élasticités sont nulles. Si l'élasticité, e , pour un facteur A , est significativement différente de zéro, on peut conclure que A a une influence sur les prix. Or on ne connaît pas la vraie valeur de e , on ne peut calculer qu'une estimation, \hat{e} , qui suit une distribution aléatoire. Dans le cadre des hypothèses standards de l'économétrie, l'estimateur de l'élasticité, \hat{e} , suit une loi de Student, approximée par une loi normale compte tenu du nombre d'individus. La technique de la régression linéaire permet de connaître l'écart type, $\sigma_{\hat{e}}$, de la distribution de l'estimateur \hat{e} , de e . Pour construire le test, on va donc calculer les chances que \hat{e} dépasse la valeur effectivement donnée par la régression, si e est nulle. Si ces chances sont faibles on dira que e est significativement différente de zéro.

Concrètement, par convention, dans ce travail, on dira qu'une différence observée entre deux grandeurs est :

- **faiblement significative** lorsque l'hypothèse d'égalité ne peut être rejetée qu'avec 20 % de chances de se tromper en affirmant qu'elle est différente, alors qu'elles sont égales ; on dit alors que le seuil de rejet est de 20 %,

- **significative** lorsque le seuil de rejet est égal à 10 %.

- **très significative** lorsque le seuil de rejet vaut 5 %.

Les risques sont donnés pour des tests bilatéraux, plus restrictifs.

Ce vocabulaire s'applique aussi aux autres tests pratiqués ici, notamment à l'appréciation des différences entre deux moyennes de prix, dont on supposera qu'elles obéissent à des lois normales. Il est alors possible de construire un test sur l'égalité de deux moyennes de lois normales en fonction des estimations et des écarts type des distributions.

L'introduction de la charge utile dans le modèle s'est révélée infructueuse, tant du point de vue des pourcentages de variances expliquées et que de la significativité des coefficients. Il convient d'évoquer la prise en compte d'une partie des effets par les autres variables, en particulier la quantité.

Nous avons également tenté de détecter les variations de prix imputables à la nature du produit transporté, en intégrant à la régression une variable produit. La forme analytique devient alors :

$$\log(P) = K + e_q \cdot \log(Q) + e_p \cdot \log(D) + e_b \cdot \log(B + \epsilon) + \sum_i \delta_i X_i \quad (3)$$

où les X_i sont les variables indicatrices des produits.

L'ensemble des régressions effectuées s'est révélé décevant, à l'exception du Cameroun, et dans une moindre mesure de la RCA. Au Cameroun, les prix seraient très significativement inférieurs, à l'époque de l'enquête, pour le café, les céréales, et les engrais. En RCA, les prix seraient faiblement significativement inférieurs pour la banane et supérieurs pour la farine. Impuissante à révéler les effets produits, en ce qu'ils diffèrent des effets quantité et distance, dans le cadre de l'échantillon disponible, cette approche « trifactorielle » de l'espace des prix permet cependant de repérer la structure des prix d'un pays et par là facilite les comparaisons.

1.2 Quelques observations sur les pays Africains : unité et diversité

Avant d'opérer des comparaisons entre pays, nous illustrerons l'utilisation du modèle sur un exemple : la RCA. Le résultat de la modélisation des prix en RCA peut être visualisé sous forme d'une série de droites ou carte des prix. L'expression suivante :

$$\log(P) = K + e_q \cdot \log(Q) + e_p \cdot \log(D) + e_b \cdot \log(B + \epsilon), \quad (2)$$

conduit à une relation linéaire entre les log des quantités et des prix, pour une distance donnée. Il est donc possible de représenter sur un graphique des « droites de prix » qui correspondent à une distance donnée. En faisant varier cette distance, on obtient une famille de droites parallèles. Pour une nature de route fixée, il est alors possible de tracer un ensemble de droites correspondant à différentes distances. Les enseignements tirés de l'examen des graphiques peuvent être corroborés par des tests statistiques précis⁵. Sur le graphique ci-dessous, deux familles de droites ont été tracées, selon la nature de la chaussée : revêtue ou non revêtue.

⁵. Il est cependant important de faire précéder les tests d'une vision plus globale.

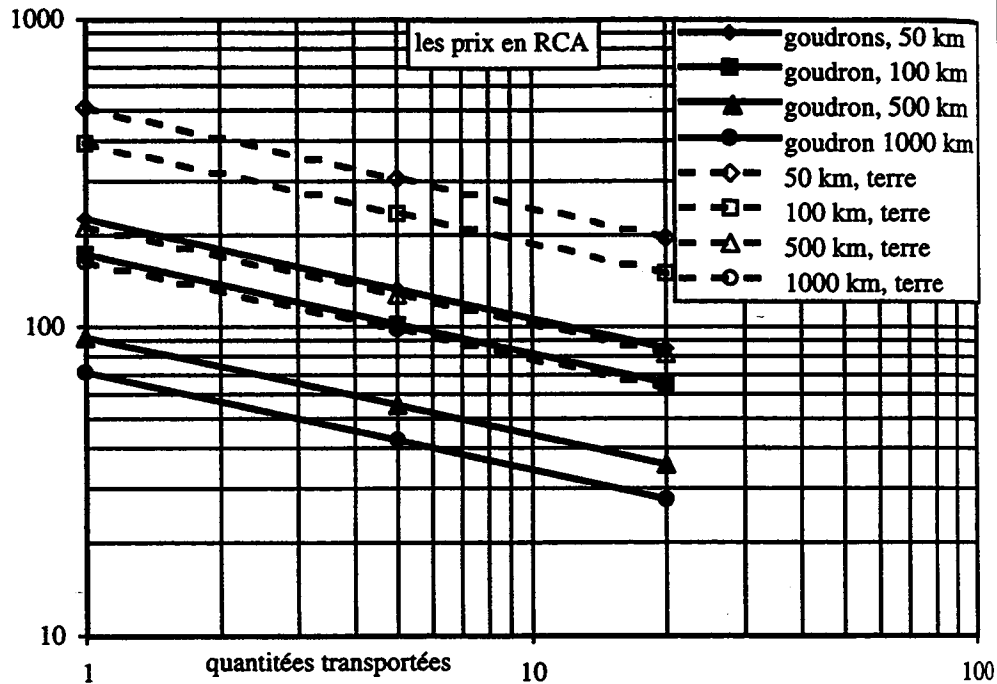


Figure 1 : Les prix en RCA, en FCFA/t-km. Influence de la quantité et de la distance

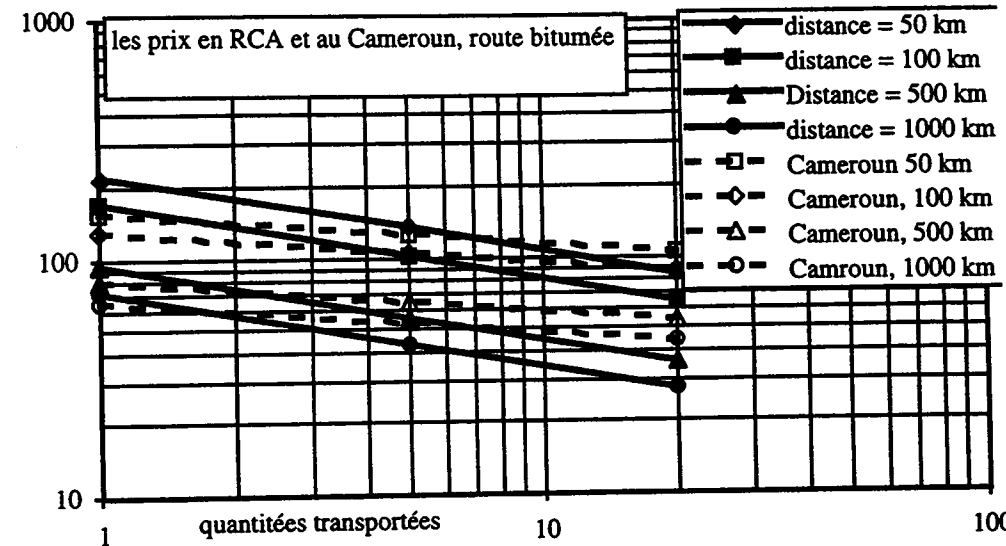
L'impact apparent du revêtement semble très important. Ce point peut être corroboré par quelques tests plus précis. Ainsi, si l'on compare les expéditions correspondant à une quantité transportée inférieure à 5 tonnes, sur une distance inférieure à 100 km selon que le pourcentage de l'itinéraire bitumé est inférieure à 25 % ou supérieure à 75 %, l'écart des prix est dans un rapport de 1 à 4,6, et cet écart est très significatif, en dépit de la forte dispersion des observations. L'écart est supérieur à ce qui est observé sur le graphique, parce qu'un effet quantité et distance est implicitement incorporé.

De même on observe l'impact de l'effet quantité sur le graphique : grossièrement une multiplication par 2,5 entre vingt tonnes et une tonne. Un test permet de vérifier cet ordre de grandeur : entre les expéditions de moins de cinq tonnes (de moyenne 1,3 tonnes) et les expéditions de plus de 20 tonnes (de moyenne 28 tonnes), on observe une diminution des prix par un facteur d'environ 3,6. C'est supérieur à ce qui est observé sur le graphique, notamment parce qu'un effet « route en terre » est incorporé : le pourcentage moyen de route bitumée passe de 56 % (moins de 5 tonnes) à 34 % (plus de 10 tonnes).

Les possibilités sont nombreuses pour la comparaison de différents pays. Quelques oppositions de nature géographiques ou économiques permettent d'ordonner les premiers constats.

Pays enclavés et pays côtiers

Si l'on observe les couple Cameroun - RCA, on constate que les transports à grande distance et pour de grandes quantités sont moins chers en RCA, pays enclavé.



Graphique 2 : Les prix en RCA et au Cameroun sur route bitumée (FCFA/t-km)

La mesure donnée par le graphique est confirmée par les tests : pour des distances supérieures à 500 km et des quantités supérieures à 10 tonnes, les prix du Cameroun (43 CFA) sont significativement supérieurs à ceux de la RCA (30 CFA). Cette différence s'amenuise (35 contre 30) mais reste statistiquement significative pour des distances supérieures à 1000 km. Cet écart des prix, au profit des pays enclavés est observable également pour le couple Burkina - Côte d'Ivoire. Sur la base de deux exemples, il serait prématuré de conclure mais on peut se demander si les pays enclavés ne sont pas plus performants sur les grandes distances.

Inversement, pour les courtes distances (inférieures à 100 km) et les petites quantités (inférieures à 5 tonnes), le Cameroun paraît moins cher avec un prix de 197 CFA que la RCA, avec un prix de 260 CFA mais cette différence est faiblement significative.

Afrique occidentale et Afrique Centrale

Une autre différence mérite d'être signalée si l'on compare les grands ensembles géographiques: les prix semblent en général plus élevés en Afrique centrale. Par exemple sur les grands corridors les prix observés sont de l'ordre de 20 en Afrique de l'Ouest et supérieurs à 30 en Afrique Centrale. L'état du réseau et certaines tracasseries des gens en uniforme peuvent contribuer à un tel écart mais on peut aussi s'interroger sur l'influence des modalités de répartition des cargaisons dans le transport international.

Mise en évidence des similitudes entre pays africains.

Ces quelques différences entre pays africains étant repérées, il est tentant de rechercher si un modèle iso-élastique ne permet pas d'extraire quelques tendances communes à l'Afrique. Un échantillon a été construit en ajoutant aux données des trois autres pays un extrait du fichier du Cameroun, bien mieux renseigné. Après cette opération, le nombre d'individus statistiquement valides est de l'ordre de 800, soit à peu près 200 par pays. Les résultats du modèle calé sur cet ensemble d'observations sont consignés dans le tableau suivant.

Tableau 2 : Elasticité des prix du transport aux quantité, distance et type de route pour l'ensemble des 4 pays

Burkina, Cameroun, Cote d'Ivoire, RCA	
Quantités	-0,35 (0,02)
Distances	-0,31 (0,02)
% bitumée	-0,04 (0,01)
R ²	0,633
Constante	6,59

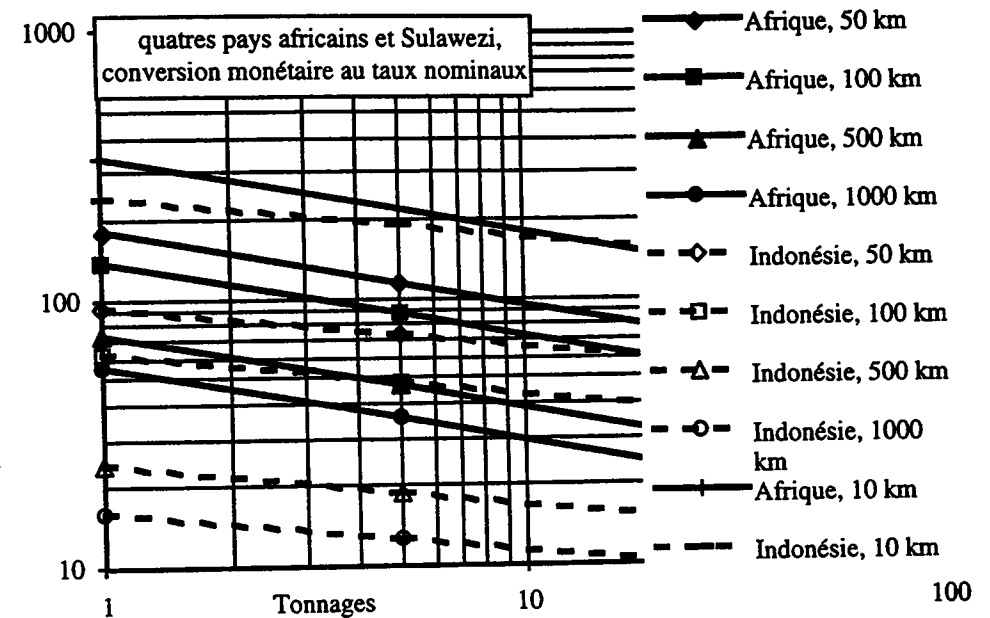
Le modèle global est plutôt meilleur que la moyenne des modèles par pays. La décomposition par pays apporte de l'information, mais le modèle « africain » présente un bon résumé de la situation de ces quatre pays. A ce titre, il peut fournir un élément de base à la comparaison avec des pays situés dans d'autres continents.

1.3 Des prix africains sensiblement plus chers qu'en Asie

Les relevés de prix effectués dans les quatre pays d'Afrique mentionnés précédemment sont comparés à ceux de deux pays d'Asie du Sud Est : le Vietnam et l'Indonésie.

L'Indonésie

L'île indonésienne de Sulawesi, présente une population comparable à celle du Cameroun et de la Cote d'Ivoire. Elle est cependant plus riche, en termes de PNB, et plus densément peuplée. L'économie est assez proche de celle d'un pays africain à revenu intermédiaire avec une forte exportation de produits agricoles, notamment le cacao. Sans perdre de vue les spécificités de chaque continent, Sulawesi constitue une assez bonne introduction à la comparaison Afrique-Asie. Le graphique ci-dessous montre que, sur presque tous les types de transport, Sulawesi est moins cher.



Graphique 3 : Prix de transport à la t-km (Afrique - Indonésie)

Tableau 3 : Elasticités des prix du transport dans les régressions à deux variables, Afrique Sulawesi

	Afrique	Sulawesi
Quantités	-0,28 (0,02)	-0,15 (0,02)
Distances	-0,39 (0,02)	-0,59 (0,03)
Constante	6,72	8,31
R ²	0,565	0,758

Au vu du graphique, un constat s'impose : mis à part pour des quantités importantes sur de très petites distances, les transports en Indonésie sont moins chers qu'en Afrique. L'écart est le plus fort pour les faibles quantités sur de fortes distances. Des tests statistiques permettent de vérifier cet écart. Sur des distances supérieures à 100 km, l'écart de prix est de 1 à 4 pour de faibles quantités (inférieures à 3 tonnes) mais seulement de 1 à 1,5 pour des quantités transportées plus importantes. L'écart mesuré par les tests est donc plus faible que les indications données par le modèle. Un effet d'échantillonnage suffit à expliquer cette différence. Pour cette classe de distances, les distances parcourues dans le cas des transports africains sont en moyenne deux fois plus importantes. On peut corriger le facteur 1,5 de cet effet distance implicite par l'élasticité des prix à la distance calculée par le modèle « africain ». On obtient un facteur 1.86. En chiffres ronds, il semble que le constat suivant puisse être validé :

Pour des distances supérieures à 100 km, le rapport des prix varie entre 1 à 4 pour les faibles quantités (inférieures à 3 tonnes) et 1 à 2 pour des quantités importantes (supérieures à 5 tonnes).

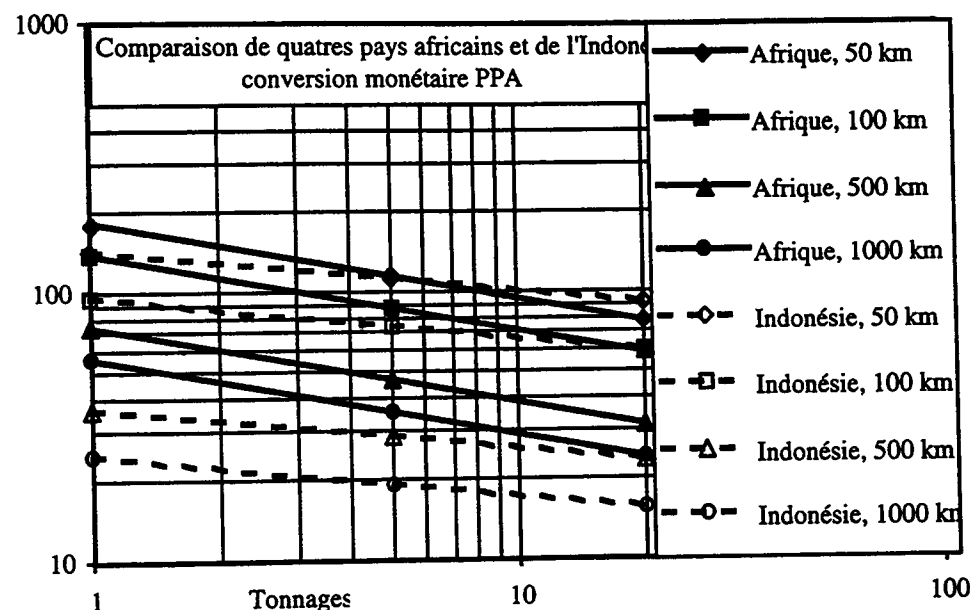
Il convient d'observer que la catégories supérieure à 5 tonnes correspond à une moyenne de 22 tonnes pour l'Afrique et de 10 tonnes pour Sulawesi. Mais nous ne corrigeons pas cet effet, il fait partie des différences imputables pour une bonne part au mode de fonctionnement du secteur des transports. Pour les chargements importants, les transports en Afrique récupèrent une partie de leur déficit de compétitivité grâce à l'utilisation de véhicules de plus forte capacité. Inversement, pour les petits chargements et les petites distances, l'Indonésie bénéficie de ses fortes densités rurales qui autorisent la collecte primaire et la distribution finale avec des véhicules de 8 ou 10 tonnes.

Pour des distances comprises entre 20 et 100 km, les transports africains accusent encore un déficit de compétitivité prix de l'ordre de 60 % pour les petites quantités (inférieure à 3 tonnes). Pour des quantités supérieures, l'échantillon de Sulawesi n'autorise pas à porter des conclusions différentes du graphique, l'écart serait alors relativement faible : 30 à 40 %. Pour les distances de l'ordre de 10 km, les tests statistiques donnent à voir un renversement mal pris en compte par le modèle et sa représentation graphique⁶ : les transports à Sulawesi seraient plus chers qu'en Afrique. Il s'agit principalement du transport « péri-portuaire », dont le prix inclut des prestations et des transactions qui ne relèvent pas de la problématique d'ensemble du transport routier de marchandises.

Mais les comparaisons de grandeurs économiques entre pays disposant de monnaies différentes soulèvent la difficulté du choix du taux de change. L'Indonésie pratique depuis une dizaine d'année une politique de dévaluation compétitive et il est possible qu'une part de la meilleure compétitivité indonésienne soit l'effet d'un taux de change favorable. Il est intéressant de s'affranchir de cet effet. Les coûts de transport ont une incidence interne, par exemple pour un produit exporté, ils représentent une part du prix international du produit prélevé au détriment du pouvoir d'achat du prix payé au producteur. Dans cette perspective, il est pertinent de mesurer les prix en termes de parité de pouvoir d'achat (PPA). Le graphique ci dessous visualise les écarts de prix PPA.

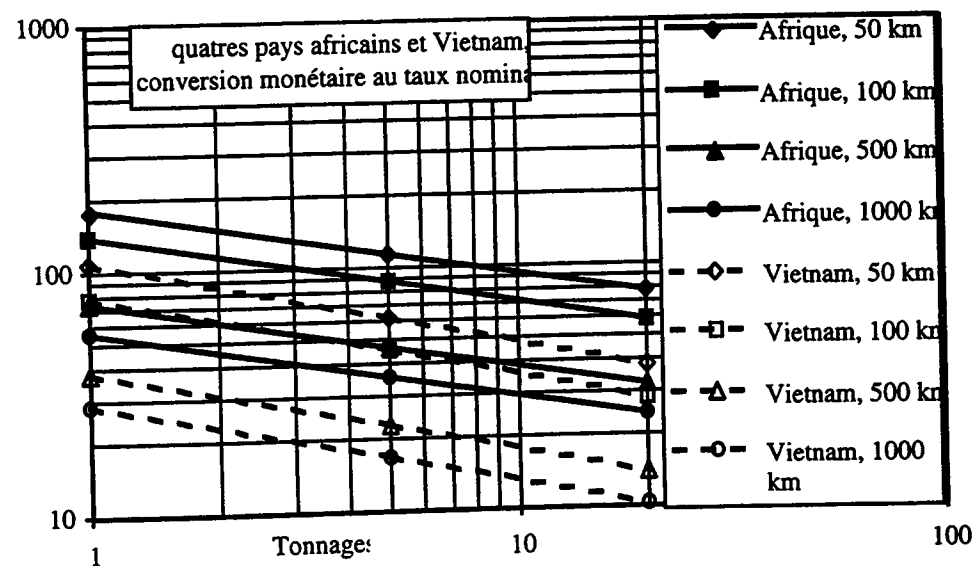
On observe que si l'Afrique souffre encore de prix plus élevés pour les grandes distances, sur les petites distances les écarts sont beaucoup plus faibles, ils s'inversent même pour les forts tonnages. Néanmoins, l'impression d'ensemble est que l'Indonésie conserve un avantage en matière de prix du transport. Le seul facteur monétaire n'explique pas la totalité des écarts constatés : si les prix sont sensiblement égaux pour les forts tonnages où l'Afrique bénéficie de véhicules de forte capacité, ils se situent dans un rapport compris entre un à deux et 1 à 1,5 pour les faibles tonnages. Ceci peut expliquer en partie, que pour un même prix à l'exportation, le cultivateur indonésien bénéficie d'un meilleur prix.

⁶Dans la mesure où il s'agit d'une rupture avec la structure général de l'échantillon, l'impuissance du modèle à la révéler ne peut surprendre.



Graphique 4 : Comparaison des 4 pays africains et de l'Indonésie

Ces résultats de la comparaison Afrique Indonésie confirme l'écart de prix observé en 89. La comparaison avec le Vietnam va renforcer encore ce constat, en le nuanciant car les écarts sont plus faibles. Les prix de transports mesurés au taux de change nominal ont été cartographiés selon la méthode précédente.



Graphique 5 : Comparaison des 4 pays africains et Vietnam

Tableau 4 : Elasticité des prix du transport, Afrique Vietnam

	Afrique	Vietnam
Quantités	-0,28 (0,02)	-0,34
Distances	-0,39 (0,02)	-0,44
Constante	6,72	6,39
R ²	0,565	0,702

L'impression qui prévaut est celle d'un remarquable parallélisme des droites. Ce parallélisme est confirmé par les tests statistiques présentés ci dessous.

Tableau 5 : Prix africains divisés par prix vietnamiens

	20 km < D < 100 km	D > 100
Quantité < 3	1,7	2
Quantité > 5	1,8	1,8

Il est alors possible de conclure que les prix sont dans un rapport proche de 2. Les données de PPA ne sont pas disponibles pour le Vietnam; il ne nous a pas été possible de mesurer les écarts en termes de PPA.

En conclusion sur les prix : l'Afrique sensiblement plus chère que l'Asie.

En dépit de différences statistiquement significatives, notamment entre pays enclavés et pays côtiers ou entre l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale, les prix des transports, observés selon les quantités transportées, les distances parcourues et la nature de l'infrastructure, forment des structures relativement proches. Il est donc possible de regrouper les pays africains de la zone Franc et de comparer l'ensemble ainsi formé à d'autres pays. Il en ressort que les prix africains sont deux fois plus chers qu'au Vietnam et 2 à 4 fois plus chers qu'en Indonésie, si l'on excepte le transport péri-portuaire.

2. ELEMENTS DE COMPARAISON DES COÛTS

Dans chacun des pays étudiés les informations recueillies auprès des transporteurs ont permis de reconstituer des comptes d'exploitation pour un type de véhicule. Nous ne présenterons ici que les résultats de l'analyse des coûts des véhicules utilisés pour le transport à longue distance. Nous nous sommes efforcé d'homogénéiser la méthode d'évaluation de ces coûts pour l'amortissement et le coût d'immobilisation du capital, mais les autres coûts et hypothèses de calcul sont, sauf exception, ceux qui ont été indiqués dans les rapports par pays.

Il faut noter que le type de véhicule et d'utilisation est très différent selon les pays: en Afrique, il s'agit d'un ensemble tracteur et semi-remorque de 25 à 40 tonnes de charge utile qui parcourt environ 50 000 km par an.

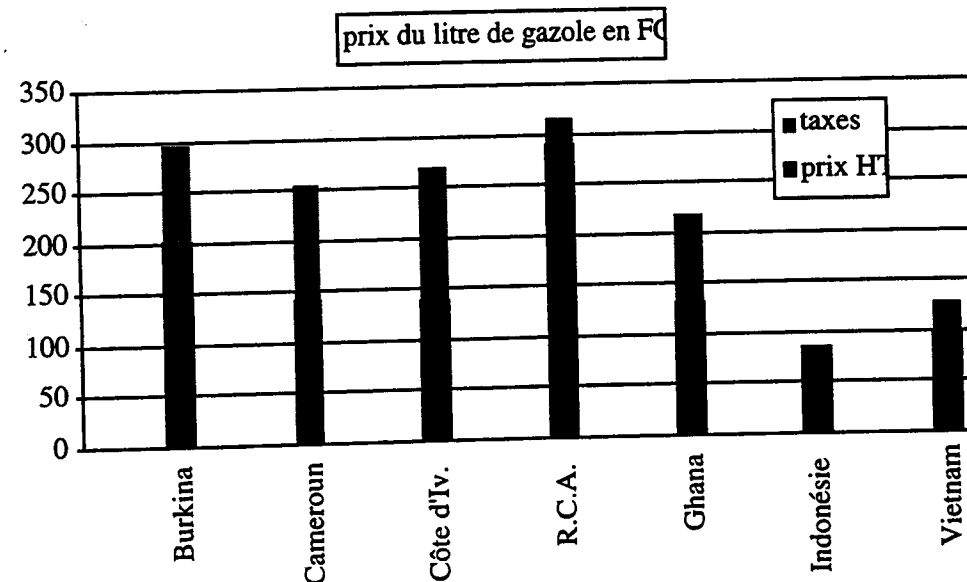
Les véhicules représentatifs du transport à longue distance en Asie sont beaucoup plus petits. Au Vietnam la charge utile est de 10 tonnes et il n'y a pratiquement pas de surcharge en raison de la vétusté du réseau et le kilométrage annuel est de 91 000 km. A Sulawesi c'est un camion de 8 t. de charge utile, la surcharge est fréquente (jusqu'à 14 t. soit un chargement moyen de 11 t.) et le kilométrage annuel est de 88 500 km. Ces situations différentes rendent la comparaison difficile cependant elle n'en est pas moins nécessaire si l'on veut rendre compte de l'écart des niveaux de prix.

2.1 Prix comparés des facteurs de production

L'un des principaux facteurs explicatif des surcoûts africains en 1987-88 était le prix très élevé des facteurs de production (Rizet 1990). Le tableau ci dessous permet de comparer le prix du gazole ainsi que l'influence de la fiscalité sur ce prix. On note que les prix hors taxe sont nettement plus chers dans les pays enclavés, en particulier en RCA, qui a d'importants frais de transport et de stockage de son carburant. Ils sont proches entre les pays africains côtiers

Les prix hors taxe du carburant sont sensiblement moins chers en Asie qu'en Afrique et les taxes renforcent cet écart de prix. L'Indonésie gros producteur de pétrole est encore moins cher que le Vietnam. Le prix du carburant au Costa Rica est proche des prix asiatique

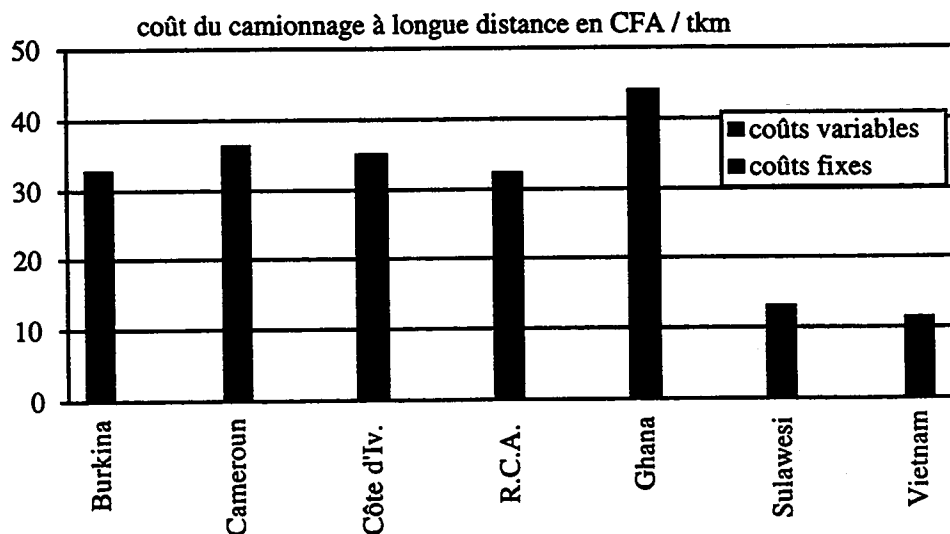
Le tableau de calcul des coûts reproduit en annexe indique les prix des autres facteurs de production. Presque tous les facteurs de production sont nettement moins chers en Asie, à commencer par la main d'oeuvre.



Graphique 6 : Prix du litre de gazole en FCFA

2.2 Prix de revient à la tonne kilomètre

Le graphique ci-dessous et le tableau en annexe permettent de comparer le résultat des calculs de coût à la tonne kilomètre transportée. L'imprécision qui pèse sur certains éléments de ces estimations se répercute sur le coût total; malgré cela il apparaît que les coûts de revient, au véhicule kilomètre ou à la tonne kilomètre transportée sont beaucoup plus élevés en Afrique qu'en Asie. L'écart sur les coûts semble cohérent avec les écarts de prix, même si des anomalies subsistent, notamment entre pays africains. C'est donc bien dans les écarts de coûts de production du transport qu'il convient de rechercher les explications des écarts de prix, plutôt que dans un fonctionnement monopolistique du marché.



Graphique 7 : coûts du camionnage à longue distance (FCFA/t-km)

Pour le transport à longue distance, les pays africains de la zone franc ont un coût de revient à la tonne kilomètre compris entre 32 et 36 CFA. Ces coûts à la t-km s'établissent entre 11 et 13 CFA au Vietnam et à Sulawesi. Ils paraissent donc presque 3 fois plus coûteux dans les pays africains de la zone Franc qu'en Asie du Sud-Est.

Le Ghana apparaît plus coûteux que les pays africains de la zone Franc, ce qui semble confirmé par le niveau des prix. Plusieurs éléments peuvent être avancés pour expliquer ces prix et coûts plus élevés au Ghana.

- La structure des coûts de camionnage indiquée pour le Ghana est celle des grandes sociétés de transport. Ce sont surtout les coûts fixes qui apparaissent plus élevés qu'en zone francophone, principalement coût de l'équipage et assurances, alors que les coûts variables sont comparables.
- La dévaluation du CFA a eu un effet bénéfique sur les prix des facteurs de production et le Ghana n'en a pas "bénéficié".
- Les prix au Ghana sont libéralisés mais, pour l'évacuation du cacao, ces prix sont négociés entre les chargeurs (principalement des filiales du COCOBOD) et les

transporteurs regroupés dans le principal syndicat, le GPTRU. Il s'agit donc en fait de prix quasiment officiels, de 160 cédis par tonne mille, soit 0,62 FF/tonne mille ou 0,39 FF / t-km. En Avril 96 le nouveau prix d'évacuation du cacao négocié avec les transporteurs a été fixé à 212 ¢ / tonne mille (0,47 FF/ tkm), au dessus du prix moyen du camionnage au Ghana. La filière cacao tire donc les prix du camionnage vers le haut.

Le Costa Rica apparaît également plus coûteux pour le transport à longue distance que les pays africains de la zone Franc. Les coûts variables y sont bas, en raison principalement du carburant bon marché alors que les coûts fixes sont élevés à cause du coût de la main d'oeuvre.

2.5 - Quelques éléments de réflexion

A l'issue du premier SITRASS notre conclusion était que le camionnage africain à longue distance était 4,5 fois plus coûteux qu'au Pakistan en 1988. Aujourd'hui il semble que ce rapport soit de 1 à 2 ou 3 avec l'Asie du Sud-Est. Ce nouveau résultat nous interroge sur les gains de compétitivité de l'Afrique après la dévaluation du CFA, sur les spécificités du Pakistan comparé au Vietnam et à Sulawesi mais aussi sur la fiabilité de nos indicateurs.

La réduction des prix et des coûts africains depuis la dévaluation du CFA a été d'environ 25 %. Des économies substantielles apparaissent sur les coûts de main d'oeuvre mais aussi sur de nombreux autres postes correspondant à des facteurs de production importés tels que le carburant et les pneumatiques. Il ne s'agit donc pas d'un pur effet de parité monétaire mais également des politiques fiscales qui ont accompagné cette dévaluation (réduction de la fiscalité sur le carburant, pour freiner la hausse des prix) et des changements de comportement qui l'ont suivi. Il faut se demander si l'ajustement des niveaux de prix post dévaluation est achevé.

La taille du Pakistan (100 millions d'habitants), environ 10 fois plus peuplé que chacun des pays africains étudiés (Cameroun 10 millions, Côte d'Ivoire 10, Mali 8), semblait un facteur important dans l'explication des écarts de coûts. A ce titre Sulawesi est comparable aux pays africains et le Vietnam (72 millions) est intermédiaires entre les pays africains et le Pakistan. Ceci confirme l'intérêt d'une comparaison entre les pays africains étudiés et le Nigeria.

La comparaison des coûts permet de quantifier l'influence des différents éléments qui interviennent directement dans le calcul du coût de revient du transport. Elle se limite à des effets "techniques", quantifiables, qu'il convient ensuite d'interpréter en fonction du contexte dans lequel opèrent les camionneurs des différents pays. Cette comparaison ne saurait nous dispenser de rechercher les éléments de politique des transport susceptibles d'améliorer la compétitivité du camionnage africain.

Un point important dans la comparaison des coûts de production est le niveau des surcharges. Ce niveau était astronomique au Pakistan alors qu'il est comparable à celui de l'Afrique à Sulawesi et que la surcharge n'apparaît pratiquement pas dans nos enquêtes au Vietnam. Il faut alors s'interroger sur la réduction des coûts supportés par les transporteurs qui pratiquent la surcharge, par comparaison avec l'augmentation des coûts d'entretien et de construction des chaussées supportés par leurs pays.

REFERENCES

- S. BAMAS, A.B. GUIRO et G. SIRPE (1996) : Chaînes de transport et compétitivité : cas du Burkina Faso, CEDRES - SITRASS, 69 p.
- CACITRAN (1996) : Estudios de costos en Costa Rica, 28 p. + annexes
- J. DEHOUDOU et P. GONDAMOVO (1996) : compétitivité de la chaîne de transport terrestre en République Centrafricaine, ASECTRA - SITRASS, 128 p. + annexes
- Direction des Transports Terrestres (1989) : Condition d'exploitation et prix de revient dans le transport routier de marchandises à longue distance.
- A. CHESHER et R. HARRISON (1987) : Vehicle Operating Costs - Evidence from developing countries, World Bank.
- Collectif (1989) Actes du SITRASS 1 : Economie et politiques du camionnage en Afrique Sub-Saharienne, 283 p.
- Collectif (1989) Politiques de réduction du camionnage en Afrique Sub-Saharienne : 4 rapports INRETS-LET, (Cas du Cameroun, cas de la Côte d'Ivoire, cas du Mali et rapport de synthèse)
- H. GWET (1996) : Chaînes de transport au Cameroun, 50 p.
- J.L. HINE (1988): Road freight industry survey. National Transport Research Center, Islamabad-Pakistan, doc. n° 105, 1988
- J.L. HINE et A.S. CHILVER (1991) : The use of tariffs to predict road investment benefits. Some lessons from Pakistan, Fifth International Conference on Low Volume roads, Washington.
- J.L. HINE et A.S. CHILVER (1994) : Pakistan road freight industry An analysis of tariffs, revenues and costs. TRL Project report n° 94
- J.L.HINE et C. RIZET (1991) : Halving Africa's freight transport costs : could it be done? Symposium International sur les transports et communications en Afrique, Bruxelles.
- LPEM FEUI (Institute for economic and Social Research) Study of Road Haulage in South Sulawesi, Faculty of Economics University of Indonesia, 33 p.
- B. OWUSU MENSAH (1996): Transport chains & competitiveness in Ghana, Benom Consult, 144p.
- C. RIZET (1990), Coûts et surcoûts du camionnage en Afrique. Application d'une méthode de comparaison des coûts entre pays. Les cahiers scientifiques du transport n°29, pp. 85-102
- C. RIZET et J.L. HINE (1993), A comparison of the costs and productivity of road freight transport in Africa and Pakistan, Transport Review, vol. 13, n°2, pp 151 à 165.
- M.J. ROJAS (1996) : Encuesta sobre precios del transporte en Costa Rica, Université de San José-INRETS, 92 p.
- S. SILUE (1996) : chaînes de transport et compétitivité, cas du Ghana, AIDET, 2 notes.
- TRAN VAN HUNG et C. RIZET (1996) : Prix et coûts du camionnage au Vietnam, Université des Sciences Economiques de HCMV et INRETS

- T. WATANATADA et alii (1990), Le modèle pour la conception et l'entretien des routes, Volume 1 description du Modèle HDM III, Version française sous la direction de P. JOUBERT, SETRA-ENPC

- WORLD BANK (1996) : The World Bank Atlas, 36 p.

- ZORO Bi Nagoné (1996): Chaîne de transport en Côte d'Ivoire - coûts du camionnage, AIDET, 56 p. + annexes

ANNEXE : tableau de calcul des coûts du camionnage

coûts d'exploitation TTC pour le transport à longue distance

unité : FF / 100 km

	Burkina	Cameroun	R.C.A.	Ghana	Sulawesi	Vietnam	Costa Ri
taux de change	100	100	100	260	448	2100	38
TYPE DE VEICULE ET D'UTILISATION							
charge utile	25	25	40	40	8	10	25
km/an	45 000	45 600	50 000	50 000	88 533	91 143	37 910
carburant l/100km	50	70	70	80	15	29	91
durée vie véh. (1000km)	540	228	280	500	823	2 250	394
taux de chargement	1,20	1,40	1,25	0,90	1,38	1,00	0,94
taux parcours en ch.	0,7812	0,70	0,55	0,60	0,80	0,81	0,7812
durée vie pneus (km)	40 000	90 000	65 000	25 000	23 540	46 000	22 570
PRIX DES FACTEURS							
prix d'un véhicule neuf	1065600	450000	870000	888461	218750	105102	536588
prix H.T.	720000		350000			39038	493661
taux d'intérêt	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
prix d'un litre de diesel	2,97	2,55	3,15	2,18	0,85	1,29	1,33
prix H.T.	2,01	1,42	2,90	1,32	0,85	1,00	0,97
prix d'un pneu	3 987	2 813	4 250	2 884	786	1 054	2 433
prix H.T.	3 389	2 813	3 000	2 019	765	791	2 080
COÛTS FIXES PAR AN							
intérêt du capital	53 280	22 500	43 500	44 423	10 938	5 255	26 829
assurance /an	3 600	5000	5 000	103846		698	5 118
licence et a. taxes	1 877	10 060	2 028	346	1 543	1 048	637
équipage	11 659	12 000	18 270	21 730	4 955	7 835	41 165
_ coûts fixes /100 km	156	109	138	341	20	16	195
COÛTS VARIABLES POUR 100 KILOMETRES							
dépréciation	197	197	311	178	27	5	136
carburant	149	179	221	175	12	37	120
pneumatiques	150	56	118	208	22	23	194
pièces de rechange	39	236	46	12	4	3	57
travail d'entretien		60	23	38	4	1	59
frais de route	71	53	32		26	6	28
_ coûts variables	606	782	750	611	94	75	594
total coûts/100 km	762	891	887	951	114	91	789
coûts/100 t-km produites	32,53	36,35	32,26	44,04	12,95	11,27	42,08

LE TRANSPORT FERROVIAIRE ET LA DESINTEGRATION VERTICALE : LE CAS DU CFCO

Pierre-Yves PEGUY
Laboratoire d'Economie des Transports
Lyon - France

INTRODUCTION

La ligne du chemin de fer Congo Océan est vieille de plus de 75 ans. Les premiers coups de pioche ont été donnés en 1921. En 1969, de la nationalisation des actifs de l'agence Transéquatoriale des Communications (ATEC) naît l'Agence Transcongolaise des Communications (ATC). Cette nouvelle entité regroupe en son sein trois composantes parmi lesquelles le Chemin de Fer Congo Océan (CFCO). Les deux autres sections de l'entreprise sont :

le Port de Pointe Noire (PPN)

les Voies navigables et Ports et transports Fluviaux (VNPTF)

La voie principale qui relie Brazzaville au port de Pointe-Noire par le massif du Mayombé est longue de 510 km. Une ligne secondaire a été construite en 1962 entre Mbinda et Mont-Belo, pour évacuer le manganèse extrait du gisement de Moanda au Gabon. Cette ligne a été exploitée par la COMpagnie MInière de l'OGOoué (COMILOG). Des travaux de construction d'un second tronçon de voie ont été entrepris en 1976.

Nous nous limiterons à l'analyse de la partie ferroviaire de l'ATC même s'il est difficile de l'envisager *in abstracto* sans tenir compte de la composition et du fonctionnement général de l'entité.

Mais avant d'aller plus avant, il convient de s'interroger sur les raisons de cette étude relative au transport au Congo et au ferroviaire en particulier.

La signature d'un accord d'ajustement structurel en 1995 avec les institutions de Bretton Woods a été conditionnée à la mise en oeuvre d'une politique macro-économique qui assure une position de viabilité en matière de finances publiques et de soutenabilité de la dette extérieure publique⁽³⁾. Cette politique est assortie de réformes structurelles visant en particulier les entreprises et la fonction publiques. L'objectif de ces réformes est de désengager l'Etat des activités productives directes, en liquidant des entreprises qui ne seraient plus viables et en recourant à la mise en concession ou à la privatisation pour les autres⁽⁴⁾. L'ATC est au premier chef concerné par ce projet

³ Le Congo est l'un des pays les plus lourdement endettés dans le monde avec un niveau de dette extérieure publique totale représentant en 1995 259 % du PIB et 393 % des recettes d'exportation. Le service de la dette est devenu insoutenable. Il représente 158 % des recettes de l'Etat, 58 % des recettes d'exportation et 36 % du PIB en 1995.

⁴ A la fin 1994, le secteur public comptait 105 entreprises ; 44 avaient cessé leurs activités et étaient en voie de liquidation, 13 étaient non viables.

puisqu'elle fait partie des 6 entreprises publiques pilotes (5) retenues par le gouvernement pour être restructurée et basculée en partie dans le secteur privé.

On pourrait croire dès lors qu'il s'agit là uniquement d'un intérêt conjoncturel lié à la signature d'un programme d'ajustement structurel entre le gouvernement et le FMI. Ce facteur même s'il n'est pas prépondérant a joué dans les motivations de cette recherche. Mais il s'agit d'abord de comprendre pourquoi le CFCO a un trafic de fret qui a été divisé par plus de 2,5 en 26 ans et un trafic de voyageurs qui n'a cru que de 2% par an en moyenne sur 26 ans.

Nous présenterons dans une première partie un état du trafic du CFCO depuis 1970, date de la constitution de la société ATC. Nous envisagerons dans une deuxième partie les facteurs de dysfonctionnement susceptibles d'expliquer ce déclin, apparemment inexorable. Cette analyse fera suite aux observations que nous avons réalisées sur place. Les faits seront relus à la lumière de la théorie économique. Cette dernière nous aidera également dans l'esquisse de perspectives.

ETAT DES LIEUX

Cet état des lieux se fera principalement à partir des statistiques du CFCO disponibles depuis 1970.

le trafic de voyageurs

On peut distinguer trois périodes dans l'évolution du nombre de voyageurs (Cf. Figure 1 et 2)

1970 à 1982

1983 à 1989

1990 à 1994

Au cours de la première période, le nombre de voyageurs est en constante augmentation. Il double même en douze ans en passant de 1 156 000 voyageurs à 2 496 000 voyageurs.

Sur la deuxième période, le trafic se maintient aux alentours de 2 300 000 voyageurs avant d'engager une chute quasi continue depuis cette date pour atteindre 1 000 000 de voyageurs en 1994. On se situe dès lors, au cours de cette troisième période, à un niveau de voyageurs inférieur à celui de 1970.

On retrouve les tendances observées au niveau du nombre de voyageurs pour le trafic de voyageurs-km. Les trois périodes identifiées restent globalement pertinentes même si une tendance ascendante se poursuit en 1984. Les deux courbes conservent des allures identiques.

⁵ L'Agence Transcongolaise de Communication (ATC), la Société Nationale de Distribution des Eaux (SNDE), la Société Nationale d'Electricité (SNE), l'Office National des Postes et des Télécommunications (ONPT), la Compagnie de distribution des produits pétroliers (HYDROCONGO) et la Raffinerie (CORAF).

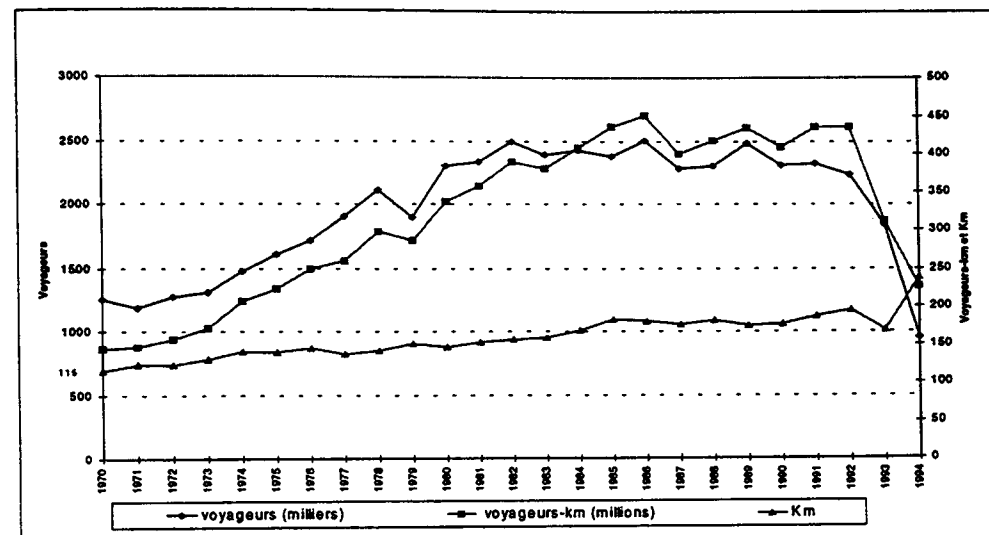


Figure 1 : Evolution du trafic des voyageurs

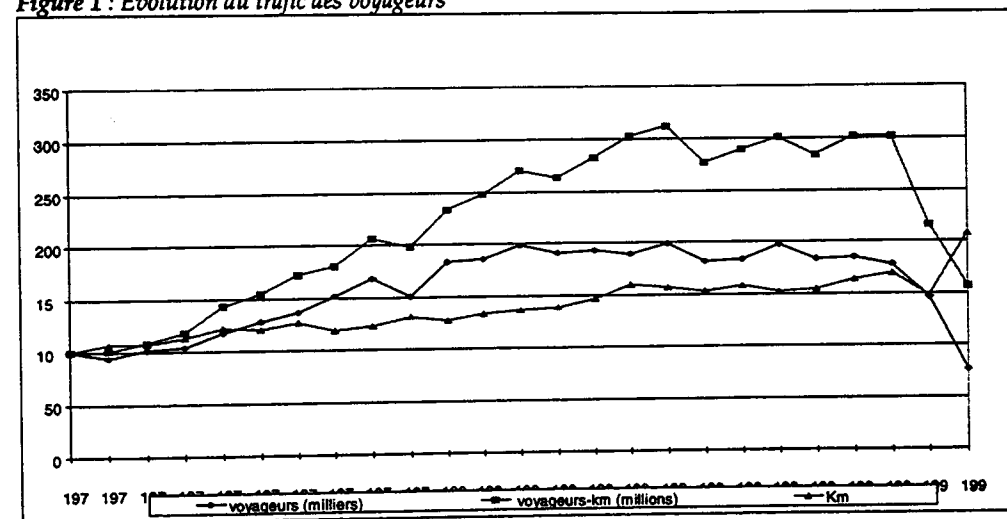


Figure 2 : Evolution du trafic de voyageurs (base 100 : 1970)

La mobilité des individus s'est également modifiée. Ils voyagent désormais sur des distances de plus en plus longues. Le nombre de kilomètres moyens parcouru en train a augmenté de plus de 50% sur la période. La répartition des voyageurs selon les classes indique également un report massif des individus des troisièmes classes sur les deuxièmes classes, les premières restant fréquentées relativement par un moins grand nombre de personnes.

1. LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Conformément aux statistiques du CFCO, nous distinguerons dans cette partie deux types de trafics, celui du CFCO et celui de la COMILOG.

1.1 Trafic de fret du CFCO

Le *trend* du trafic de marchandises (Cf. Figure 3 et 4) est beaucoup plus prononcé que celui des voyageurs, où trois périodes étaient aisément identifiables. Depuis 1970, on assiste à une baisse lente et quasi inexorable entrecoupée de quelques soubresauts des volumes transportés par le CFCO. En 26 ans, le tonnage a été divisé par plus de 2,5. Il est passé de 1 613 000 tonnes à un peu plus de 619 000 tonnes.

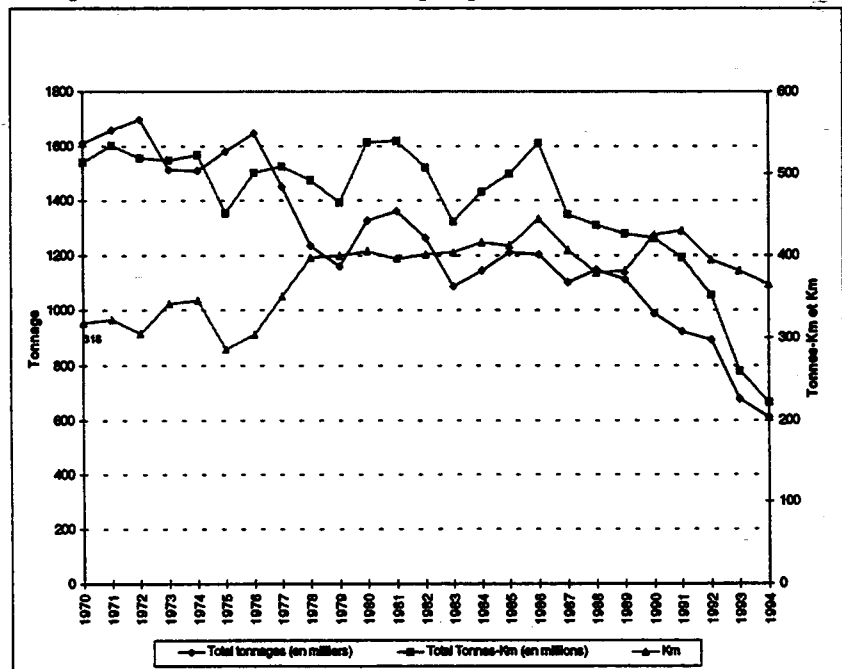


Figure 3 : Evolution du trafic marchandises du CFCO

La physionomie de la courbe des trafics en tonnes-km est similaire. En 1996, relativement à 1970 les tonnes-km ont diminué de 57%.

Seules les distances de transport de ces marchandises se sont accrues de 26 % sur la période pour atteindre plus de 430 Km en moyenne.

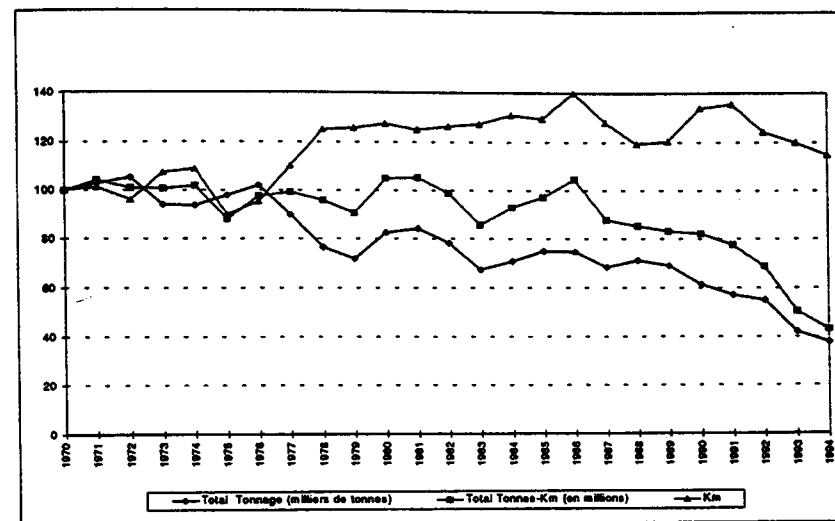


Figure 4 : Evolution du trafic marchandises du CFCO (Base 100 :1970)

Plusieurs caractéristiques apparaissent de l'analyse de la composition des produits transportés par le CFCO tant à la montée (Cf. Figure 5) qu'à la descente (Cf. Figure 6)

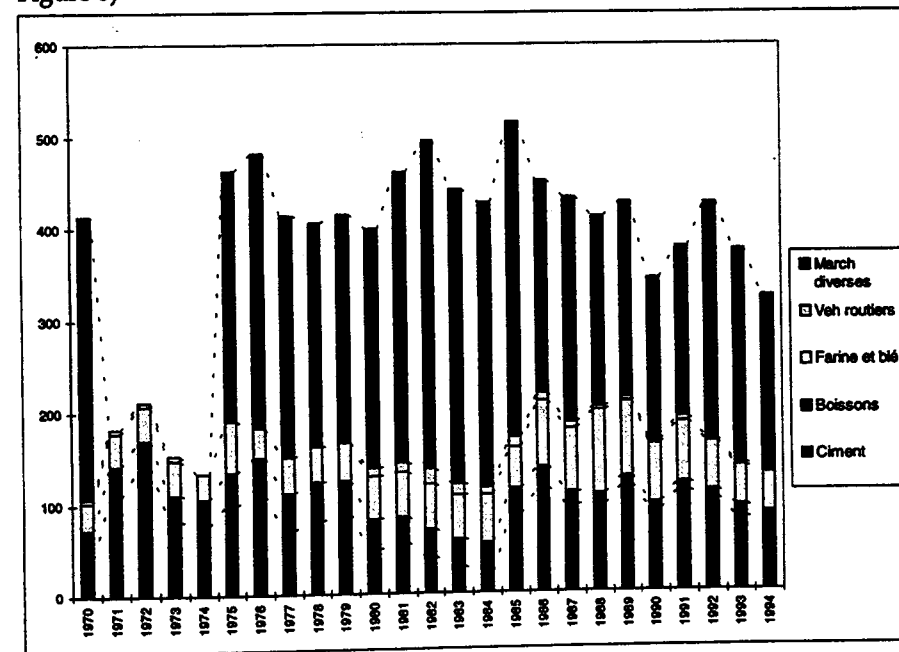


Figure 5 : Répartition des produits importés transportés par le CFCO

Pour les produits importés, les principaux volumes transportés par le CFCO à la montée sont le ciment et les marchandises diverses. Les boissons ont vu leur part diminuer au cours des années tout comme les véhicules.

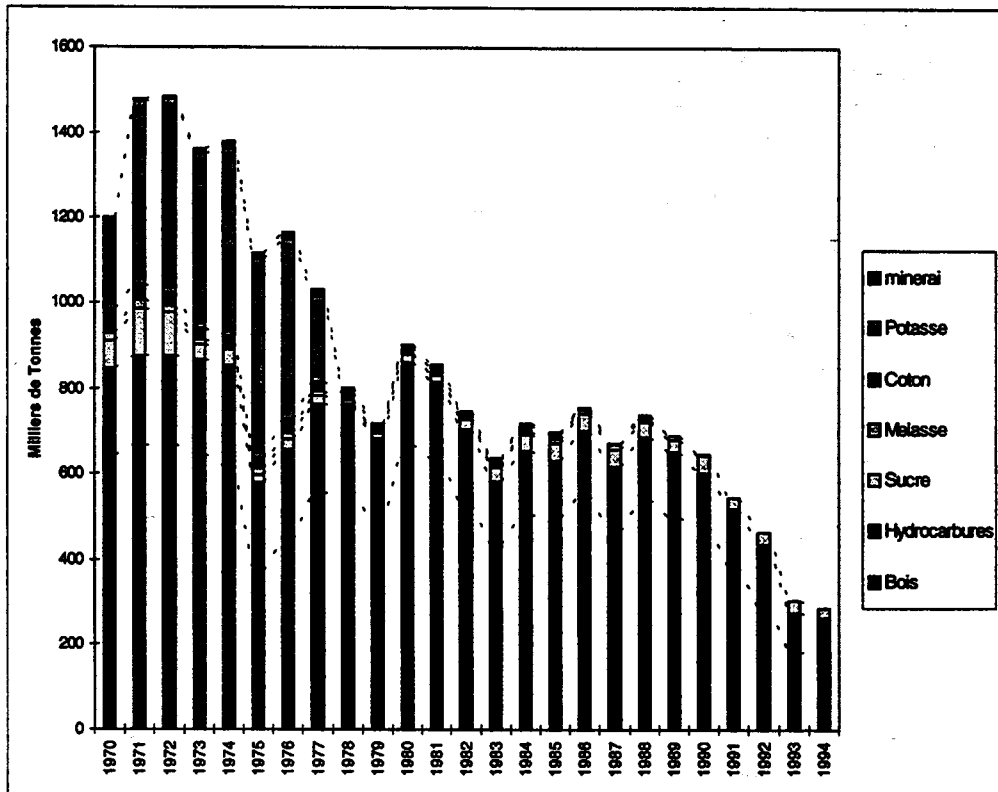


Figure 6 : Répartition des produits exportés et transportés par le CFCO

Pour les produits exportés, on note que le bois reste la principale marchandise transportée en direction de Pointe Noire avec plus de 60% du total. Mais, la très forte baisse observée au niveau du trafic général se retrouve au niveau du bois. En 25 ans, ce trafic aura été divisé par 3 en passant de près de 650 000 tonnes à 182 000 tonnes. La faible croissance du trafic de bois débités n'a pas pu contrecarrer la chute des volumes transportés de grumes. Ces derniers représentent un peu plus de 75 000 tonnes en 1994 contre 500 000 tonnes en 1970 !

D'autres produits comme la potasse, le minéral, le coton et, dans une moindre mesure le sucre, ont vu leur volume transporté par le CFCO quasiment se réduire à néant.

1.2 Trafic de minéral de la COMILOG

Son évolution a été très erratique entre 1970 et 1991 (Cf. Figure 7). Il a représenté un trafic annuel moyen jusqu'en 1988 de plus de 2 millions de tonnes avec un summum de plus de 2,5 millions de tonnes transportés en 1986. Après cette date, le trafic n'a pas

cessé de chuter pour atteindre 394 000 tonnes en 1991, date de l'arrêt de l'évacuation du manganèse par cette voie.

L'évolution de ce trafic en termes de tonnes-km a été la même que celle des tonnages. Le kilométrage pour cette liaison spécialisée est resté logiquement constant sur toute la période soit 200 Km.

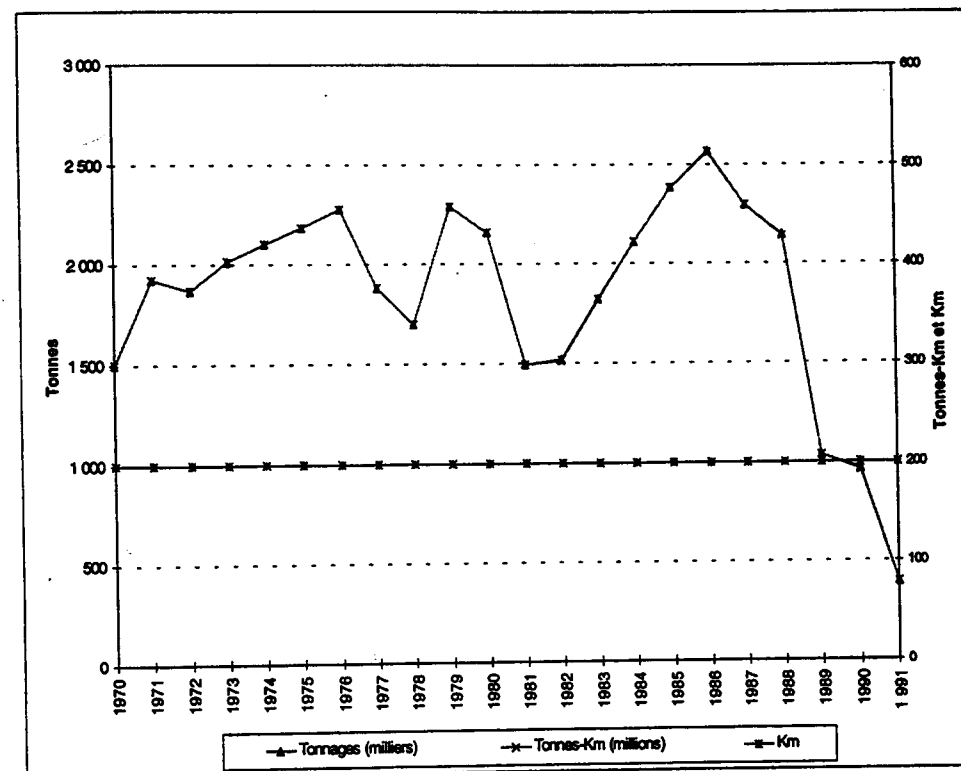


Figure 7 : Evolution du trafic COMILOG

Au total, ce déclin du trafic ferroviaire de marchandises est d'autant plus surprenant que la route de Brazzaville à Pointe Noire n'est pas praticable en permanence et qu'elle n'offre pas les capacités suffisantes pour acheminer tout le fret de Pointe Noire et de Brazzaville.

Une diminution des exportations et/ou des importations pourrait expliquer cette situation. Or, la balance commerciale du Congo est excédentaire annuellement pour toute la période 1985-95 avec un taux de couverture en moyenne de 180%.

Nous ne disposons pas de statistiques ventilant les différents produits par mode de transport sur l'ensemble de la période. En 1993 et 1994 ⁽⁶⁾, les statistiques d'origine douanière indiquent que le tonnage de bois exportés est passé de 279 548 tonnes à

⁶ Cette période n'est pas la meilleure période de référence dans la mesure où le CFCO a connu une grève en fin d'année 1993.

534 227 tonnes. Sur la même période, le CFCO déclarait avoir transporté respectivement 184 400 et 182 800 tonnes de bois. Les parts de marché du CFCO sur cette période sont donc en nette diminution en particulier pour le bois qui représente plus de 90 % des tonnages exportés (hors hydrocarbures). Pour le sucre, le CFCO déclare avoir plus transporté que l'ensemble des exportations nationales enregistrées...

Tableau 1 : Comparaison des parts de marché pour quelques produits exportés

	Exportation s nationales	CFCO	Part de marché du CFCO			
			1993	1994	1993	1994
Bois (tonnes)	279 548	534 227	184 400	182 800	66 %	34 %
Sucre (tonnes)	18 210	11 003	28 100	22 700	154 %	200 %
Hydrocarbu res (tonnes)	9 001 933	8 848 399	92 500	80 400	1 %	0,9 %

Sources : - Stat-Info. N°1 Mai 1995. CNSEE. Ministère de l'Economie des Finances, chargé du Plan et de la Prospective- Statistiques du CFCO.

Pour le trafic de voyageurs, la situation est toute aussi surprenante. Nous ne disposons pas des données permettant de savoir si le nombre de déplacements a diminué, ou si un report modal s'est fait en direction du transport routier ou aérien. Par ailleurs, même si l'on n'a pas vérifié statistiquement le degré de relations entre accroissement de population et déplacement par train, on peut penser que cette augmentation de population de l'ordre de 3 % annuellement auraient dû conduire à un maintien du nombre de voyageurs, *ceteris paribus*.

Ce déclin du rôle du transport ferroviaire en matière de fret observé au niveau du CFCO se retrouve sur la quasi totalité des pays africains dotés de voies ferroviaires à partir du début des années 80. Il convient dès lors de rechercher les causes de la dégradation de situation du CFCO et, plus largement, des chemins de fer africains.

2. LES FACTEURS EXPLICATIFS

Cette baisse de trafic est imputable à plusieurs facteurs. Ceux-ci, généralement, se combinent, se renforcent mutuellement pour donner naissance à un cercle vicieux. On peut distinguer deux types de facteurs en fonction de leur caractère endogène ou exogène. Nous serons cependant amené à considérer cette distinction comme quelque peu artificielle. De nombreux facteurs envisagés comme indépendants de la volonté des dirigeants renvoient en fait à des facteurs endogènes, liés au fonctionnement de la société et de l'Etat.

2.1 Facteurs exogènes

Des événements dépassant largement le cadre du CFCO ont eu des incidences directes sur le trafic et les résultats de l'entreprise.

Parmi ceux-ci, on peut penser à la modification de l'environnement international avec en particulier la baisse des cours mondiaux de certains produits et la dégradation des termes de l'échange (7) qui ont joué en défaveur de l'économie nationale et du CFCO.

Les troubles politiques au niveau national ne sont pas à oublier. En 1994, par exemple, le trafic a été suspendu pendant deux mois suite entre autre aux affrontements dans le centre du pays.

Le faible niveau d'eau dans le fleuve Oubangi ne permet pas toujours d'offrir un niveau de tirant d'eau suffisant pour les pousseurs chargés d'acheminer par voie fluviale le bois du Nord du pays et de Centrafrique jusqu'à Brazzaville pour être chargé sur le chemin de fer.

Le trafic de la COMILOG a décliné progressivement à partir de 1989, date de la mise en service de du chemin de fer Transgabonais. Il a cessé définitivement lorsque le Transgabonais a pu transporter l'ensemble de ce fret. Cette réorientation du fret a eu un coût d'autant plus élevé que le trafic de manganèse assurait plus de 20 % des recettes du CFCO. A ce coût direct pour le CFCO s'est ajouté celui pour la collectivité. En effet, des travaux de réaligement de la voie devenue d'une capacité insuffisante pour l'évacuation du manganèse ont été entrepris dès 1976. Une voie de 91 km a été construite pour cela entre Loubomo et Biligua. Cette section de voie comportait 19 viaducs et 3 tunnels (8). Ce projet pharaonique a reçu le soutien actif de la Banque mondiale...

Les grèves des cheminots ont perturbé voire interrompu le trafic ferroviaire. En 1994, elle a même été l'un des événements (9) qui a été à l'origine du dérapage du programme arrêté dans le cadre de l'accord de confirmation du Fonds Monétaire International.

La présentation dans cet ordre de ces facteurs considérés comme exogènes n'est pas neutre. Il nous semble, en effet, que l'on passe progressivement dans cette liste non exhaustive de variables complètement exogènes à des variables de plus en plus endogènes. Il existerait alors une sorte de continuum entre ces facteurs. La grève des cheminots est apparemment un phénomène indépendant de la société. Or comment ne pas voir qu'elle renvoie en fait à la question des statuts de cheminots et du personnel du CFCO et plus largement à la gestion de la société.

2.2 Facteurs endogènes

Plusieurs facteurs liés au CFCO peuvent être mobilisés pour expliquer la diminution des volumes transportés. Cette dernière est lourde de conséquences sur les comptes du CFCO déficitaires depuis de nombreuses années.

7 Le FMI estime que le pays connaît une dégradation des termes de l'échange depuis 1991.

8 Un des tunnels, long de 4 623 mètres, a nécessité l'installation d'une usine de ventilation !

9 D'autres facteurs sont avancés tels que le manque à gagner des recettes non pétrolières au cours du premier semestre 1994 lié aux exonérations sur une base *ad hoc* et aux reclassifications de certaines importations sur des tarifs douaniers réduits.

Difficultés techniques

L'exploitation ferroviaire se heurte à des difficultés techniques qui ont des incidences négatives sur l'offre de transport tant sur le plan du volume que de la qualité de service. Les infrastructures (voies, moyens de télécommunications) souffrent d'une absence d'entretien régulier. Le matériel est ancien et souvent défectueux. Sa disponibilité insuffisante rend sa rotation longue.

Les statistiques sur l'évolution du parc illustrent ces difficultés. On assiste ainsi à une forte dégradation de la capacité de traction exprimée en termes d'unités-traction⁽¹⁰⁾. Celle-ci diminue de 17 points en 7 ans. En 1994 un peu plus du tiers seulement des unités-traction est disponible.

Tableau 2 : Nombre d'Unités-Traction et taux de service

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Total d'Unités Traction	92	81	72	72	72	70	60
Nombre d'Unités-Traction en service	48,5	43,3	41,0	32,4	27,9	21,1	21,9
Pourcentage d'Unités-Traction en service (%)	53	53	57	45	39	30	36

Source : Compte rendu d'activité et de gestion du CFCO

Cette diminution de la capacité de traction se vérifie également au niveau des deux principaux types de trafics (voyageurs, marchandises). Seul le trafic lié au service et aux manoeuvres connaît une augmentation des unités-traction-km affectées.

Tableau 3 : Répartition des Unités-Traction-Km par type de trafics

	1992	1993	1994	93/92	94/93	94/92
Marchandises	2 347,6	1 265	1 150,1	-46 %	-9 %	-51 %
Voyageurs	1 792	1 254	821	-30 %	-35 %	-54 %
Autres, manoeuvres et service	88,7	98,5	100,7	11 %	2 %	14 %
TOTAL	4 228,3	2 617,3	2 071,4	-38 %	-21 %	-51 %

Source : Compte rendu d'activité et de gestion du CFCO

D'autres indicateurs techniques⁽¹¹⁾ auraient pu être avancés pour illustrer ces difficultés fonctionnelles à l'origine des diminutions de trafic et des mauvais résultats financiers.

Pour pallier ces obstacles, il suffirait alors d'investir dans du matériel neuf, plus performant, susceptible d'augmenter la productivité générale des machines. Le CFCO s'est ainsi lancé dans une politique d'acquisition progressive de wagons grumiers de 21 mètres de long avec huit essieux, capable de supporter chacun une charge de 13,5 tonnes. Il est ainsi possible de constituer des trains chargés de 2 500 tonnes soit 600 tonnes supplémentaires par rapport aux anciens trains pour une longueur identique de 600 mètres.

¹⁰ Une unité traction correspond à une puissance de 800 KW

¹¹ La distance moyenne parcourue par une locomotive est passé de 61 575 à 34 043 kilomètres entre 1991 et 1994.

Le nombre de trains est passé sur la même période de 25 616 à 17 721 en 1994.

Supposons que l'Etat dispose grâce à des crédits IDA, ou de rentrées pétrolières exceptionnelles liées à un doublement du prix du baril de pétrole (passage de 15\$ actuellement à 30\$) de la capacité d'investir pour renouveler une bonne partie du matériel défectueux, les tendances de trafic et les résultats financiers en seraient-ils pour autant inversés ?

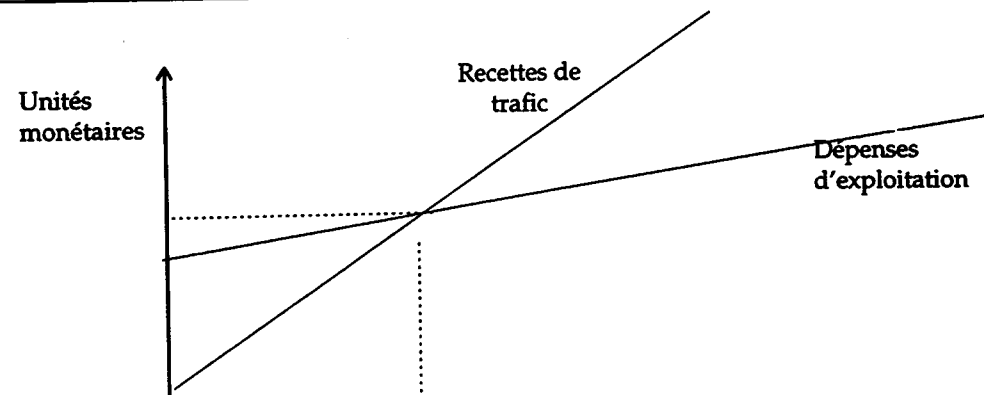
La réponse à une telle question est liée à l'analyse de la gestion de la société. Le déclin enregistré par le chemin de fer est à rechercher d'abord au niveau des chemins de fer eux-mêmes et de leur gestion. Une politique d'investissement dans un matériel, sans changement du fonctionnement général de l'entreprise équivaudrait « à mettre un garrot sur une jambe de bois ».

2.3 Gestion de la société

Les avantages du monopole naturel

La gestion du CFCO s'est faite dans le cadre d'un monopole. La théorie économique du monopole développée en particulier par J. SCHUMPETER insiste sur l'idée que les surprofits liés à la possibilité pour l'entreprise de fixer des prix supérieurs à ce que l'allocation optimale des facteurs autoriserait dans un cadre concurrentiel permettent le financement des innovations. Les consommateurs subiraient dans un premier temps des prix plus élevés mais ils bénéficieraient dans un second temps d'un gain de surplus de bien-être lié au développement de nouveaux produits et services.

Cette remarque est d'autant plus intéressante que le chemin de fer supporte des coûts fixes importants lors de sa construction. On note ainsi que les dépenses d'exploitation comprenant les coûts d'amortissement du matériel n'évoluent pas de la même façon que les recettes de trafic.



Le seuil de rentabilité *i.e.* le niveau de trafic à partir duquel les dépenses d'exploitation sont couvertes par les recettes de trafic est plus bas dans le cadre d'un monopole que celui d'une situation avec différents opérateurs. Il est possible également que le niveau de trafic requis pour assurer la rentabilité des investissements de différents opérateurs soit tel que le trafic total potentiel soit insuffisant et qu'aucun des

opérateurs ne décident d'investir. L'existence d'économies d'échelle de production joue en faveur du maintien d'un monopole naturel.

BAUMOL, PANZAR et WILLIG ont considéré que l'on avait affaire à un monopole naturel s'il était moins intéressant en termes de coûts et d'efficacité d'assurer une production donnée par des entreprises plutôt que par une seule. Les rendements croissants impliquent un monopole naturel.

2.4 Les faiblesses du monopole : le surcoût ou la surqualité.

Cependant, d'autres développements théoriques se sont penchés sur les faiblesses liées à cette situation de monopole. La théorie du bien-être avait fait remarquer qu'à partir du moment où le monopole peut fixer des prix qui ne sont plus égaux aux coûts marginaux mais aux recettes marginales l'égalité des taux marginaux de substitution aux prix relatifs n'est plus assurée. La théorie voyait même en cela un des arguments pour l'intervention de l'Etat sans que l'on sache si l'Etat devait prendre en charge directement cette production ou s'il assignait au monopole privé l'égalité du prix et du coût marginal.

Dans le cas présent, le CFCO est une des sections d'une entreprise publique (ATC). L'Etat est déjà présent. Or, de telles configurations ont été également l'objet d'analyse en particulier de la théorie de la bureaucratie⁽¹²⁾ et de la sociologie des organisations⁽¹³⁾.

Le propre de l'administration est d'évoluer dans une sphère non marchande *i.e.* échappant à la fixation d'un prix par une offre et une demande sur un marché. Le bureaucrate entendu comme le chef de bureau a une meilleure connaissance de l'organisation et des coûts de fonctionnement que l'autorité de tutelle qui lui confie un budget global. Il dispose ainsi d'une marge de manoeuvre, d'un budget discrétionnaire qu'il cherchera à étendre et à accroître. Deux solutions s'offrent à lui, s'attribuer une partie du budget discrétionnaire comme revenu personnel, mais conformément aux droits de propriété cela est illégal, ou étendre son activité, accroître les effectifs de son service, acquérir du matériel sophistiqué. Au total, pour ces approches théoriques, cette recherche de maximisation débouchera sur une surqualité, une sur production, un gaspillage ou des surcoûts.

Ce schéma explicatif apparaît applicable aux relations de l'Etat avec l'ATC, de l'ATC avec le CFCO et au sein du CFCO lui-même. Plusieurs configurations sont possibles. La situation a plus évolué vers des surcoûts que vers de la surqualité. Il est ainsi frappant de noter la déconnexion entre les recettes totales liées au trafic de voyageurs et de marchandises et le trafic lui-même depuis 1970 (Cf. Graphique 8). Il traduit l'idée que la variable de commande a été l'ajustement des prix. A une baisse de trafic répondait une hausse des prix.

¹² Cf. W. J. NISKANEN, J. BUCHANAN, G. TULLOCK, M. OLSON.

¹³ Cf. M. CROZIER

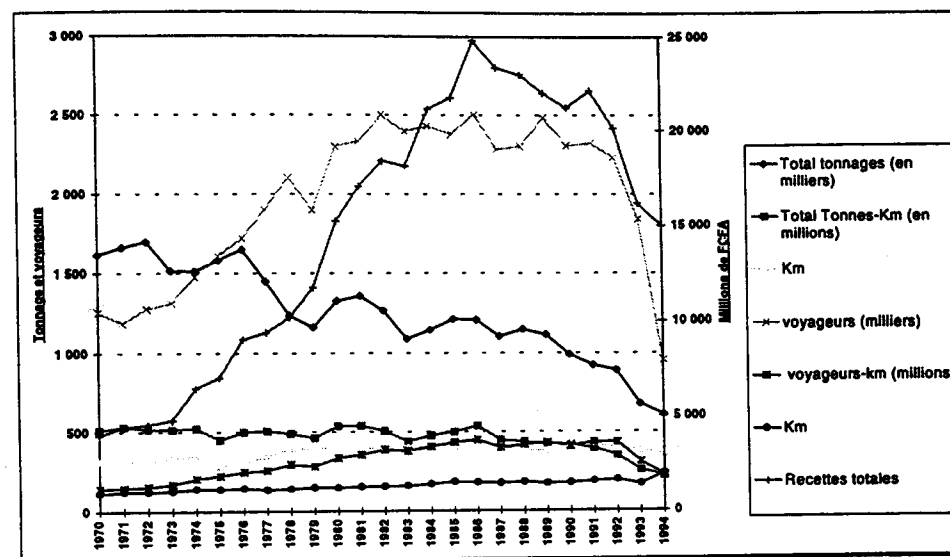


Figure 8 : Evolution des tonnages, des voyageurs et des recettes du CFCO

Pour affiner un peu plus cette relation entre volumes transportés et prix, il est possible de construire et de tester un modèle de régression multiple. Ce modèle intègre trois variables :

- les recettes de l'année n ,
- le trafic de l'année $n-1$
- les recettes de l'année $n-1$.

Nous avons considéré que les recettes perçues par le CFCO pouvaient être considérées comme le prix qu'avaient payé les chargeurs pour faire transporter leurs marchandises.

L'hypothèse que nous voulons vérifier est que le trafic est fonction du prix payé au cours de l'année n , du prix qu'ils avaient payé pour l'évacuer au cours de l'année $n-1$ et du volume que les chargeurs avaient pu faire passer par le chemin de fer l'année précédente.

$$T_N = F(R_N, R_{N-1}, T_{N-1})$$

Où

$$T_n = \text{le trafic l'année } n$$

$$R_N = \text{les recettes de l'année } n$$

$$R_{N-1} = \text{les recettes de l'année } n-1$$

$$T_{N-1} = \text{le trafic de l'année } n-1$$

Les résultats obtenus pour ce modèle sont plutôt satisfaisants (Cf. Tableau 4 et Figure 9) Les résultats sont consignés dans le tableau ci-après.

Tableau 4 : Résultats statistiques de la régression linéaire

R ²	0,89204251		
R ² ajusté	0,87584888		
Ecart type régression	362555,304		
	Coefficients	Ecart-type	Statistique t
Constante	441052,127	397931,44	1,1083621
Recettes année n	98,8603615	54,791583	1,80429833
Recettes année n-1	-116,658258	54,1315867	-2,15508662
trafic n-1	0,8939993	0,10499751	8,51448111

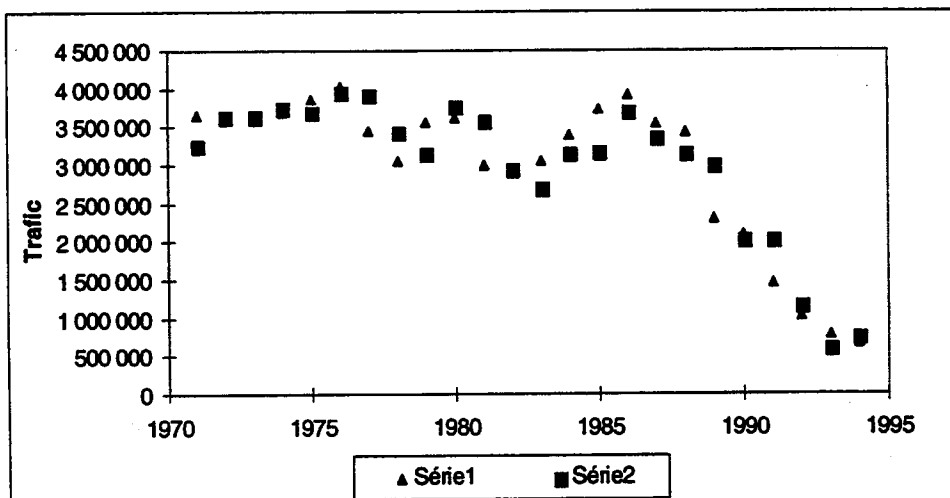


Figure 9 : Courbe de trafic effectif (série 1) et courbe de trafic estimé (série 2)

L'Etat et la compagnie de chemin de fer ont des relations ambiguës. L'Etat souhaite voir l'entreprise dégager des bénéfices mais il ne lui accorde pas de liberté, en particulier tarifaire dont jouissent les entreprises commerciales. La compagnie était alors déficitaire, situation à laquelle l'Etat répondait en accordant des subventions qui grevaient les finances publiques, ou en prenant à sa charge les dettes accumulées.

Le problème des surcoûts pour le CFCO

En matière de prix de revient pour le CFCO peu d'éléments existent. Un service de contrôle de gestion existe mais il ne semble pas produire de données. Un bureau d'étude (¹⁴) en 1991 avait cependant essayé de mettre en place une méthodologie de détermination du coût de revient pour l'année 1987 de différents types de transports (grumes, minerai...). Il s'agissait alors de décomposer les comptes et d'affecter selon des

clefs de répartition plus ou moins conventionnelles les dépenses réalisées selon des centres de coûts.

Il apparaissait *in fine* que le trafic de voyageurs contrairement au trafic de marchandises ne couvraient pas ses coûts variables.

Tableau 5 : Tableau des coûts variables et fixes et des revenus du CFCO en 1987 (Milliards de FCFA)

	REVENUS	COÛTS VARIABLES	PROFITS / PERTES (-)
Voyageurs	4,9	8,1	-3,3
Marchandises	14,9	12,1	2,8
Comilog	3,5	1,6	1,9
Sous-total	23,3	21,9	1,4
Autres revenus	0,8		
Coûts fixes		8,6	
Sous-total			-7,8
Solde général	24,1	30,5	-6,4

Ne disposant pas de l'ensemble des éléments comptables détaillés du CFCO, nous n'avons pas pu reventiler l'ensemble des dépenses selon les types de trafics. Il est néanmoins possible de réactualiser ce tableau en tenant compte des prix et des variations de trafic enregistrés sur la période. Le bilan de l'exercice de 1994 est en effet disponible.

Tableau 6 : Bilan du CFCO en 1994 (Milliards de FCFA)

	REVENUS	DEPENSES	PROFITS / PERTES (-)
Voyageurs	3,82		
Marchandises	8,30		
Comilog	0		
Autres revenus	1,5		
Matières fournitures, transports et autres services consommés		5,5	
Frais de personnel		12,2	
Impôts et taxes		0,04	
Frais financiers		2,5	
Annuité de renouvellement		6,2	
Quote part Direction Générale		0,9	
Solde général	13,7	27,4	-13,7

Nous présentons dans ce qui suit les calculs réalisés pour déterminer le prix de revient pour l'année 1987, suite aux travaux sur le coût variable réalisé par la société CPCS Litée. En recourant à des indicateurs comme le déflateur du PIB retenu dans les annexes statistiques du FMI et compte tenu des statistiques disponibles au niveau du

¹⁴ CPCS Litée, Etudes des prix de revient du CFCO. Rapport final. Août 1990

CFCO (recettes et dépenses générales et trafic), il est également possible de présenter des estimations de coût et de prix de revient pour l'année 1994.

Tableau 7 : Calcul des coûts variables et des prix de revient du CFCO pour 1987

1987				
	Côûts Variables	Trafics	Côûts unitaires Variables	
	Milliards de FCFA	Millins de voyageurs ou de tonnes	FCFA	Unité
Voyageurs	8,1	400	20,25	FCFA/VOY-KM
Marchandises	12,1	449,5	26,92	FCFA/T.KM
Comilog	1,6	458,7	3,49	FCFA/T.KM
	Coût fixes	Trafic	Coûts fixes ventilés	
	Milliards de FCFA	Millions de voyageurs ou de tonnes		
Couts fixes Totaux	8,6			
Voyageurs	2,87	400	7,17	FCFA/VOY-KM
Marchandises	2,87	449,5	6,38	FCFA/T.KM
Comilog	2,87	458,7	6,25	FCFA/T.KM
			Couts totaux ventilés	
Voyageurs			27,42	FCFA/VOY-KM
Marchandises			33,30	FCFA/T.KM
Comilog			9,74	FCFA/T.KM
Trafic	Revenus	Revenus unitaires	Revenus unitaires- coûts unitaires	Unité
	Milliards de FCFA	FCFA		
Voyageurs	4,90	12,25	-15,17	FCFA/VOY-KM
Marchandises	14,90	33,15	-0,15	FCFA/T.KM
Comilog	3,50	7,63	-2,11	FCFA/T.KM

Tableau 8 : Estimation des coûts fixes et des prix de revient selon les trafics pour 1994

1994				
	Coûts Variables Unitaires 1987	Trafic	Coûts Variables Prix 87	Coûts variables prix 94
	FCFA	Millions de voyageurs ou de tonnes	Milliards de FCFA	Milliards de FCFA
Voyageurs	20,25	226,5	4,59	6,17
Marchandises	26,95	222	5,98	8,04
Comilog		0	0,00	0
			10,57	14,21
Coûts fixes = dépenses totales - total coûts variables				
Dépenses totales 1994	Total coûts variables		Coûts Fixes	
Milliards de FCFA	Milliards de FCFA		Milliards de FCFA	
27,37	14,21		13,16	
	Coûts Fixes	Trafic	Coûts fixes ventilés	Unités
Couts fixes Totaux	13,16			
Voyageurs	6,58	226,5	29,05	FCFA/VOY-KM
Marchandises	6,58	222	29,64	FCFA/T.KM
Comilog			0,00	FCFA/T.KM
Le trafic Comilog n'existe plus en 1994				
			Couts totaux	
			Milliards de FCFA	
Voyageurs			49,30	FCFA/VOY-KM
Marchandises			56,59	FCFA/T.KM
Comilog			0,00	FCFA/T.KM
	Revenus	Revenus unitaires	Revenus unitaires- coûts unitaires	Unités
	Milliards de FCFA	FCFA	FCFA	
Voyageurs	3,80	16,78	-39,51	FCFA/VOY-KM
Marchandises	8,30	37,39	-28,47	FCFA/T.KM
Comilog			0,00	FCFA/T.KM

De la comparaison des résultats de 1987 et des estimations pour 1994, il apparaît que la situation des prix de revient s'est dégradée. Les écarts se sont creusés quels que soient les trafics entre les revenus et les coûts unitaires. Désormais, le CFCO perd 39 FCFA par voyageurs Km et plus de 28 FCFA par tonne-km transportée.

Cependant, non soumise à la sanction du marché concurrentielle à la différence d'une entreprise commerciale qui aurait supporté les erreurs de ses choix d'investissement et de stratégie, le CFCO a pu se maintenir en faisant supporter son

coût de survie à l'ensemble de la collectivité. Sa durée de vie aurait pu être à l'image de celle de toute administration *i.e.* quasi infinie si la contrainte de viabilité des finances publiques et de soutenabilité de la dette ne s'était pas posée au niveau de l'Etat.

Il s'est développé au sein de l'entreprise un certain nombre de rentes et de « faux droits ». Les agents exploitent plus ou moins leur position hiérarchique pour essayer d'accroître leur budget discrétionnaire. Il n'est dès lors plus surprenant de voir les convoyeurs ⁽¹⁵⁾ engagés par les chargeurs pour escorter leurs wagons sur le trajet être eux-mêmes des enfants de cheminots. Il est encore moins surprenant dans cette logique d'apprendre que les principaux chargeurs ou transitaires immobilisent les wagons les plus fiables sur quelques voies de gares pour répondre à une demande future, le tout avec l'accord du chef de gare.

Le personnel mesure plus ou moins les conséquences de telles pratiques. En tout cas, tous agissent selon le principe du *free rider* (passager clandestin), développé en économie sur les biens collectifs. Tous les individus souhaitent collectivement que l'entreprise fonctionne mais personne individuellement n'a intérêt à le faire. Pourquoi un agent cesserait de prélever une taxe informelle ou accroître son budget discrétionnaire alors que son collègue continue de le faire ? Il est alors impossible d'envisager dans un tel cadre une incitation à la limitation des coûts.

En outre, la gestion du chemin de fer s'est faite sur une base purement nationale. Ce choix est un facteur lourd de conséquences. On peut penser à des problèmes techniques tels que les différences d'écartement des voies ⁽¹⁶⁾. Mais en fait il s'agit bien de gérer l'ensemble des chaînes entre elles dans le cadre de réseaux. L'exemple du Transgabonais venu directement concurrencer le CFCO dans les années 80 est là pour le rappeler. L'intégration économique restera un vain mot si elle ne se traduit pas dans des secteurs comme le transport.

Un cercle vicieux s'est enclenché, combinant de façon cumulative ces facteurs exogènes et endogènes. Assistant à une dégradation de l'offre de transport tant en termes de coûts que de qualité de services, certains opérateurs congolais, centrafricains, ou tchadiens ont adopté de nouvelles stratégies d'expéditions. Certains forestiers ont choisi d'autres modes d'évacuation, comme le transport routier par le Cameroun. D'autres chargements se sont également accumulés au cours de période de grèves ou de conflits, nécessitant une fois la reprise du service fait un surplus de rotation des machines pour évacuer ce fret. Or, le nombre de machines en état de fonctionnement étant faible, il n'a pas été possible de répondre à cette demande. Les délais de service se sont accru de manière inversement proportionnelle à la satisfaction des clients. L'offre s'est ainsi désajustée de la demande.

¹⁵ Les tarifs des convoyeurs sont de l'ordre de 50 000 FCFA par wagon et par voyage. A cela s'ajoutent près de 10 000 FCFA de « frais de voyage » (3 000 FCFA pour le chef de gare devenu « le facteur » pour que le wagon soit intégré dans un train, 3 000 FCFA pour le responsable du train qui remarquerait que les freins du wagon sont usés, 3 000 FCFA à verser au chef de gare le long du trajet qui voudrait retirer des wagons du convoi avant une montée...)

¹⁶ Il existe différents types d'écartement de voies dans les réseaux africains : 1,435 mètre, 1,067 mètre, 1 mètre, entre 0,60 et 0,75 mètre

3. COMPARAISON AVEC D'AUTRES RESEAUX FERROVIAIRES

En fonction des statistiques disponibles pour quelques sociétés de transport ferroviaire, nous avons essayé d'établir quelques ratios qui permettront d'illustrer l'analyse (Cf. Annexe 1).

La comparaison entre des exemples différents pose des questions de validité de cette méthode. Il convient donc d'être prudent dans son interprétation pour ne pas considérer implicitement que l'une des références deviendrait « la norme de référence ». La comparaison utilisée ici se veut simplement illustrative et indicative.

De la comparaison des effectifs et du réseau des différentes sociétés, il apparaît que les effectifs relativement au réseau sont très importants au Congo. On compte 1,5 personnes par kilomètres de voies à SITARAIL, 2,21 à la CBCF, 3,7 à la RFCM, 4,3 à la SNCS, 5,6 à la SNCF contre pas moins de 9,4 personnes par km au CFCO.

Ces effectifs pléthoriques ⁽¹⁷⁾ au CFCO ont pour conséquence une masse salariale très lourde qui absorbe à 92% des recettes totales. Ce ratio n'est que de 50% à SITARAIL.

La productivité des agents mesurée par le rapport des entre les recettes de trafic et les effectifs pâtit également de cette situation. Elle n'est que de 2,5 millions de FCFA par agent au CFCO contre 3,7 millions de FCFA par agent à la RFCM, 4,3 millions de FCFA par agent au SNCS et 6,5 millions de FCFA par agent à la REGIFERCAM.

On note également le poids non négligeable des charges financières liées à la dette qui pèsent sur le CFCO.

L'ensemble de ces difficultés se traduisent par un résultat après impôts fortement négatif pour le CFCO de plus de 13 milliards de FCFA pour 1994.

4. PERSPECTIVES

Un cabinet international a été retenu pour l'audit général du CFCO et la détermination de solutions pour l'avenir de l'entreprise. L'introduction de forces de marché permettra de redynamiser la production ferroviaire. L'élimination des rentes se fera par l'introduction de contestabilité par les marchés.

L'introduction de contestabilité par les marchés ne signifie pas qu'il faille envisager des marchés contestables tels que BAUMOL, PANZER et WILLIG avaient pu les concevoir. Pour ces derniers un marché devient contestable à partir du moment où n'importe quelle entreprise peut y entrer sans que des barrières à l'entrée ne l'en empêchent. A cette condition nécessaire s'ajoute une condition suffisante : celle pour une entreprise de pouvoir récupérer les coûts fixes lorsqu'elle envisage de rentrer sur le marché et de sortir du marché. Ces conditions sont très difficilement remplies pour le transport ferroviaire.

Une fois ce principe acquis, il convient de s'interroger sur le niveau de réintroduction des forces de marché dans le transport ferroviaire. Plus précisément,

¹⁷ le CFCO est confronté au même problème que l'administration congolaise qui compte près de 70 230 fonctionnaires à la fin 1995. La masse salariale de la fonction publique représente 32% des dépenses totales.

doit-on se diriger vers une privatisation générale ou se limiter à une mise en concession de l'exploitation des chemins de fer en conservant un monopole pour l'infrastructure ?

Des travaux récents en économie sur les réseaux et leur gestion peuvent nous aider à répondre à cette question. Ils ont essayé de préciser les origines des externalités liées aux réseaux, qu'on avait peut-être attribué un peu rapidement à la seule infrastructure. Il est en effet possible de distinguer au sein des réseaux deux éléments, l'infrastructure ou « réseau primal » et la commande ou « réseau dual ».

Jusqu'à présent le transport ferroviaire était totalement intégré. Une même et seule entité s'occupait de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation des trains en s'appuyant sur le principe de subventions croisées entre les deux sphères. La distinction opérée entre infrastructure et commande permet d'envisager un devenir différencié de ces deux éléments. **Le principe qui guide cette désintégration verticale du chemin de fer est que des optimisations locales sont plus efficaces qu'une optimisation globale.**

Pour des raisons d'économies d'échelle et de coûts fixes irréversibles, une structure concurrentielle ne peut guère être envisagée pour les infrastructures. Une seule entreprise en situation de monopole public ou privé est alors à envisager⁽¹⁸⁾. Il faut toutefois inciter le gestionnaire de l'infrastructure à prendre en compte les attentes des autres opérateurs. S'il existe un hiatus entre eux, des problèmes se poseront pour le développement du réseau sauf à raisonner à réseau constant. En effet, il faudra que l'opérateur puisse savoir pour investir où est la rentabilité la plus forte.

Pour la commande, il est en revanche possible d'introduire des opérateurs économiques distincts de ceux en charge de l'infrastructure. Leur objectif est de rechercher les segments et les niches de rentabilité dans l'exploitation des trains. Il s'agit pour eux de coller à la demande et de proposer de nouveaux services aux clients.

Les économistes des réseaux proposent même de distinguer une interface supplémentaire entre l'infrastructure et la commande : une activité de répartition des sillons, de commutation confiée à un opérateur distinct des autres déjà opérant.

La mise en concession de l'exploitation des trains auprès de différents opérateurs semble difficile. Elle aurait posé la question de l'inter-opérabilité et de la sécurité des réseaux. En revanche, il est possible pour l'Etat et souhaitable pour l'ensemble de la collectivité de maintenir **une pression ou une menace concurrentielle potentielle**. Maintenir la possibilité de changement de concessionnaires en limitant les périodes de concession est l'un des moyens possibles. Cette possibilité est à sauvegarder même si les bailleurs de fonds qui prêtent sur des périodes longues de 15, 20 voire 25 ans souhaitent que les prêts soient garantis par un seul opérateur sur la période. Il est également possible de confier à d'autres opérateurs distincts de celui qui exploite les trains d'autres services traditionnellement assurés par l'entreprise ferroviaire (entretien, nettoyage, manutention...).

Le projet de réaménager une route en parallèle de la voie de chemin de fer Brazzaville Pointe Noire avec un financement CFD s'inscrit dans cette liste non exhaustive de moyens de stimulation et de lutte contre la captation de surprofits.

¹⁸ Cela d'autant plus qu'on raisonne dans un univers technologique relativement peu changeant en Afrique.

Enfin, une certaine prudence est de mise en la matière. **Il existe en effet le risque de voir se constituer derrière cette désintégration verticale une nouvelle intégration.** Certaines lignes sont reprises par des concessionnaires qui exercent déjà d'autres métiers tels que transitaires, transporteurs maritimes, transporteurs terrestres, chargeurs. Ils peuvent dès lors reconstituer un monopole tout aussi puissant que celui qu'ils étaient chargés de faire éclater. Une telle situation équivaldrait à tomber de Charybde en Scylla !

CONCLUSION

Nous avons à l'aide de la gestion et de la théorie économique essayé de comprendre les raisons de la chute du trafic du chemin de fer et la détérioration des résultats du CFCO. Quelques perspectives ont été tracées en insistant sur leur efficacité mais également sur leur condition de validité et d'adaptation. Il semble qu'une solution efficace pour l'ensemble de la collectivité soit le recours à une désintégration verticale de la société et à la contestabilité des marchés.

Mais affirmer que « *le chemin est assurément étroit, entre la sclérose commerciale des monopoles protégés et la détresse des infrastructures publiques laissées à la seule logique du marché* »⁽¹⁹⁾ ne signifie pas qu'il ne soit pas franchissable.

BIBLIOGRAPHIE

- BUDIN Karim, Les chemins de fer dans les économies des pays en voie de développement. Le cas de l'Afrique sub-saharienne, du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, de l'Inde et de la Chine. Actes du séminaire Repères, 10-14 Janvier 1994. New Delhi. Publié dans Rail International N°6-7, Juin Juillet 1994.
- CFCO, Compte rendu d'activité et de gestion du CFCO 1993.
- CURIEN Nicolas, GENSOLLEN Michel, *Economie des télécommunications. Ouverture et réglementation*. Ensptt. Economica. 1995.
- CROZET Yves, *Analyse économique de l'Etat*. Cursus. Armand Colin. 1993.
- FMI, Document cadre de politique économique. Décembre 1995.
- GREFFE Xavier, *Economie des politiques publiques*. Dalloz Sirey. 1994.
- International Road transport Union, *World Transport Data*. Genève. 1990. 415 p.
- « Le groupe SAGA développe un nouveau pôle ferroviaire en Afrique subsaharienne » Revue Générale des Chemins de Fer N°3, Mars 1994. Dunod. P75-77.
- OEST, *Mémento de statistiques des transports. Résultats 1994*. Paris. Décembre 1995. 240p.
- « Afrique subsaharienne ». Revue Générale des Chemins de Fer N°7-8, Juillet - Août 1995. Dunod.
- STAT-INFO, N°1, Mai 1995. CNSEE. Ministère de l'Economie des Finances, chargé du Plan et de la Prospective. République du Congo.

¹⁹ p 56. CURIEN Nicolas, GENSOLLEN Michel, *Economie des télécommunications. Ouverture et réglementation*. Ensptt. Economica. 1995.

THEME 5

**TRANSPORT, INTEGRATION REGIONALE
ET DEVELOPPEMENT LOCAL**

TRANSPORT LOCAL, TRANSPORT INTERNATIONAL : QUELLE ARTICULATION ?

Xavier GODARD
INRETS-DEST
Arcueil - France

1. INTRODUCTION : RECHERCHE D'ARTICULATIONS

Le réseau SITRASS couvrant l'ensemble du domaine du transport en Afrique sub-saharienne, on peut considérer que sa richesse potentielle et son originalité se situent aux interfaces des analyses sectorielles. Si l'expertise doit développer ses compétences sur des objets précis et avec des cadres méthodologiques bien rodés au sein d'approches sectorielles, la recherche peut (doit ?) se permettre davantage de liberté pour identifier des questions transversales, tenter des rapprochements inattendus, non conformes aux découpages traditionnels, en particulier administratifs, mais éventuellement porteurs d'interprétations nouvelles. Telle était l'ambition initiale de cette communication, malheureusement mal aboutie, et qui propose un schéma d'articulations possibles autour du thème principal du séminaire, mais sans que soient développées réellement les pistes suggérées. Que le lecteur nous le pardonne.

2. L'ETERNELLE QUESTION DU DEVELOPPEMENT ET DU RÔLE DES FACTEURS ENDOGENES ET EXOGENES

Le schéma d'un développement africain tiré par les échanges internationaux paraît difficilement recevable s'il ne s'accompagne pas d'une vision complémentaire où ce développement est aussi le fruit de dynamiques internes plus "locales", terme volontairement ambigu mais qui recouvre différents cercles de proximité et d'échelle géographique : urbain, régional au sein d'un pays, régional entre pays limitrophes.

Une politique de réduction des coûts de transport de la chaîne internationale s'avère certes indispensable pour que les pays africains aient une chance de s'insérer correctement dans le jeu du grand marché mondial, même si certains tendent à penser qu'il est trop tard. Mais la question est de savoir quelle dynamique interne les pays africains parviennent à impulser pour tirer parti ensuite des opportunités de ce marché mondial. Il paraît en effet illusoire de fonder le développement africain sur le seul accès au marché mondial à partir de l'exportation de quelques produits de base, comme l'histoire des deux dernières décennies l'a brutalement rappelé.

A l'évidence l'opposition entre des dynamiques locales et une dynamique internationale/mondiale ne doit pas être trop simpliste : l'ouverture internationale peut être un facteur déclenchant de processus de développement local comme en témoignent les exemples de projets aidés par des ONG du nord, ou financés par les transferts de ressources de travailleurs immigrés s'intéressant au développement de leur région d'origine.

On sait que les discours sur le développement autocentré ont été balayés par la vague mondiale de libéralisation des échanges, mais de nombreux observateurs estiment qu'en retour les particularismes régionaux resurgissent. Est-ce un facteur de

développement ou au contraire un frein à des évolutions vers la modernité ? Ces questions mériteraient de nombreux développements, mais notre propos est ici de rappeler le lien que les options des politiques de transport ont avec le modèle de développement.

3. EFFICACITE URBAINE ET COMPETITIVITE INTERNATIONALE

Il faut ainsi intégrer le changement de perspectives concernant le développement urbain, rapide et mal maîtrisé, que connaissent les villes africaines comme les autres villes en développement, mais avec des taux de croissance sans doute plus élevés en raison du retard du processus d'urbanisation sur ce continent. On sait que l'image du "biais urbain" qui voulait que la ville soit non productive et vive aux crochets des populations rurales est maintenant largement rejetée, à partir de multiples argumentaires où figurent des considérations à la fois économiques (la ville lieu de production performante du fait de la concentration des activités) et socio-culturelles (la ville lieu d'échanges sociaux et d'évolution des mentalités).

Les difficultés occasionnées par l'urbanisation rapide en Afrique sont multiples, et celles relatives aux transports urbains figurent en bonne place (c'était l'objet du séminaire Sitrass 2 de Ouagadougou). L'efficacité du système de transport d'une ville influe directement sur son efficacité globale d'échange, et si l'on raisonne en termes d'économie productive, sur sa productivité et celle de ses entreprises ou de ses administrations. Nous retrouvons alors par ce biais l'articulation avec la compétitivité internationale qui tend à être le mot d'ordre à la mode dans de nombreux pays. On peut d'ailleurs se demander si les évolutions mondiales ne conduisent pas à ce que se superpose une compétition internationale de villes à la compétition internationale des pays. Cette interrogation est sans doute prématurée dans le contexte africain où la constitution des Etats est récente et où la montée en puissance du pouvoir municipal est encore fragile.

Le cas particulier des villes-ports mériterait une analyse spécifique, sachant que les villes se sont constituées principalement aux noeuds d'échanges dans les chaînes de transport international : le Congo en est un bon exemple avec ses deux villes constituées l'une au point de rupture de la navigabilité du fleuve Congo (ou Zaire, la dénomination variant selon la rive...), l'autre au point de rupture pour le transport maritime. Il faudrait alors se demander en quoi l'efficacité portuaire dépend du contexte urbain de la ville-port qui accueille et développe cette activité, mais aussi en quoi la dynamique économique de la ville se nourrit de l'activité portuaire.

Une question particulière qui mériterait attention est l'interférence dans la politique de transport et circulation d'une ville des fonctions de transport et stockage des marchandises liées à l'activité portuaire (mais la même question se pose, à un degré moindre, dans les autres villes) et à l'activité commerciale qui en découle, et des fonctions de déplacements de personnes liés aux activités urbaines.

4. L'APPROVISIONNEMENT VIVRIER DES VILLES

L'approvisionnement vivrier des villes africaines et ses implications pour les systèmes de transport est une question récurrente finalement assez peu traitée, mais qui pourrait bénéficier d'un regain d'intérêt, notamment suite aux travaux menés par l'OCDE et le club du Sahel sur les perspectives d'urbanisation en Afrique de l'ouest.

Plutôt que de considérer le milieu urbain et le milieu rural comme concurrents dans l'affectation de ressources, il paraît plus juste de reconnaître que les villes sont un marché privilégié pour les productions agricoles du milieu rural, et qu'elles peuvent ainsi être facteur de développement rural. Les transferts de population du milieu rural vers le milieu urbain supposent des accroissements de productivité agricole d'une part, et l'amélioration des circuits de commercialisation et transport des produits d'autre part. Les conditions de commercialisation sont directement dépendantes de l'accessibilité des zones de production, et de l'état des routes ou des pistes qui les desservent.

La rapidité de l'urbanisation, la libéralisation des échanges et la diminution des coûts du transport international accentuent cependant la concurrence exercée par les produits offerts par le marché mondial à l'encontre des productions locales réalisées dans les pays africains. Il serait paradoxal que le marché des produits vivriers urbains échappe de plus en plus aux producteurs nationaux pour bénéficier aux producteurs internationaux. Ce schéma poussé à son extrême accroîtrait cette fois la coupure entre milieu urbain et milieu rural. Mais il faut se garder là encore de tout simplisme, car les économies sur les coûts d'approvisionnement vivrier grâce au marché mondial peuvent aider au financement de projets de développement. Il faut bien faire jouer un tant soit peu le principe de l'avantage comparatif. Cela signifie simplement que des processus de spécialisation doivent avoir lieu et que les chaînes de transport au niveau national doivent pouvoir s'inscrire dans cette problématique.

La dynamique de la mobilité régionale

L'intensité des échanges de personnes et de marchandises diverses entre les villes principales africaines et les régions environnantes (villes secondaires, milieu rural) est un test du dynamisme économique et social à l'oeuvre actuellement. L'un des exemples les plus significatifs est celui de la Côte d'Ivoire qui a vu se développer depuis une bonne dizaine d'années une offre moderne d'autobus artisanaux exploités sur les principales liaisons interurbaines du pays. La faiblesse des tarifs appliqués a favorisé les pratiques de mobilité, bien que tous les observateurs relèvent que la couverture des coûts d'amortissement des véhicules peut difficilement être assurée avec ces seules recettes tarifaires. D'autres exemples, tels celui de la liaison Yaoundé-Douala, peuvent être donnés d'une offre qui s'est accrue fortement sur certaines liaisons, favorisant l'expression d'une mobilité régionale malgré la crise économique. Deux facteurs ont permis cette dynamique : une amélioration significative du réseau routier, qui est un préalable, et la dérèglementation qui facilite l'entrée dans le secteur de nouveaux transporteurs dynamiques, même si ce n'est pas sans inconvénients.

On observera que les marges de rentabilité dégagées par une activité soutenue de transport interurbain de personnes, voire de marchandises dans le cas du Niger, ont permis dans le passé de financer une activité déficitaire de transport urbain : cela a été le cas à la fin des années 80 en Guinée avec la Sogetrag, ou au Burkina Faso avec la régie X9. Mais ce type de financement par subvention croisée, outre qu'il n'est pas conforme au dogme de la Banque mondiale, a été remis en cause par la concurrence plus rude qui s'est produite en interurbain et a rogné les marges bénéficiaires observées durant la phase antérieure. Des synergies positives entre activités urbaine et interurbaines doivent cependant subsister car il semble que, dans le cas du Mali, la SOTRACA y recourt depuis plusieurs années pour survivre dans un contexte où le

transport urbain ne suffit pas à assurer la couverture des coûts par les recettes tarifaires.

Ce décalage entre la rentabilité du transport interurbain qui serait positive alors que celle du transport urbain serait très difficile surprend lorsque l'on se place du point de vue de l'utilisateur. S'il n'y prend pas garde il risque de payer un prix équivalent pour son trajet terminal en milieu urbain (accès en taxi à la gare interurbaine) et pour son trajet en autobus de plusieurs centaines de kilomètres. C'est l'un des paradoxes du rapprochement des deux contextes fort différents de l'urbain et de l'interurbain.

5. CIRCUITS D'ECHANGES ET PROJETS D'IMMIGRATION

La mobilité régionale intérieure à un pays que nous venons d'évoquer a des prolongements évidents au niveau international : entre pays africains limitrophes d'une part, vers certains pays développés d'autres continents d'autre part. Les pratiques de migration sont très anciennes sur le continent africain. On relèvera, par rapport à notre objet, que la migration internationale peut être étroitement liée à des circuits d'échanges économiques. Elle peut être également liée à des réseaux de solidarité qui se manifestent avec d'anciens migrants installés dans tel ou tel pays lointain.

L'absence de perspectives d'emploi et d'amélioration des conditions de vie dans le pays est l'un des premiers facteurs de l'immigration. Une libéralisation des échanges économiques, et l'accentuation de la concurrence internationale ne peuvent que renforcer les mécanismes déclencheurs de l'immigration si des dynamiques de développement local ne sont pas appuyées. Un récent travail d'enquête à Dakar sur la mobilité des pauvres a révélé une forte proportion de personnes, jeunes vendeurs de rue, apprentis, qui avaient dont les perspectives d'avenir se focalisaient dans un projet d'immigration (aux USA, en Italie...) Ce même discours se retrouvait d'ailleurs chez des cadres, mais la faiblesse des échantillons ne permet aucune conclusion. On retiendra simplement que la compétitivité des pays africains sur le marché mondial pourra difficilement être atteinte sans projet collectif mobilisateur.

6. PISTES DE DESSERTE RURALE CONTRE GRANDS AXES ROUTIERS ?

On sait que l'offre d'infrastructures routières adaptées est une condition essentielle de l'efficacité des systèmes de transport, et une condition nécessaire mais certainement pas suffisante du développement : il n'y a pas d'effet automatique de développement des régions traversées par de nouvelles infrastructures, mais simplement des potentialités offertes.

Devant l'ampleur des besoins en infrastructures que connaissent les pays africains dans un contexte de rareté des ressources, des arbitrages difficiles doivent être réalisés, qui tendent trop souvent à être biaisés par des considérations politiques, certes légitimes, mais insuffisamment fondées sur une analyse économique rigoureuse. Un arbitrage stratégique a déjà été réalisé sous l'impulsion des bailleurs de fonds, en faveur de l'entretien routier existant, et contre la réalisation systématique de nouvelles infrastructures tant le diagnostic sur la dégradation du réseau existant était alarmant. ceci s'exprime notamment à travers le programme dit d'Initiative d'Entretien Routier (IER)

Un second arbitrage mérite attention, sans doute plus difficile car il suppose des analyses plus fines et plus éclatées, sur les priorités relatives aux axes routiers méritant

l'affectation des ressources collectives : faut-il concentrer les efforts sur les grands axes routiers, dans l'optique des grands flux d'échange tournés finalement vers l'international, ou convient-il d'accorder des efforts significatifs, même s'ils ne se traduisent pas par des budgets considérables, au réseau routier secondaire, voire tertiaire, comprenant les pistes rurales? Bien sur la réponse de principe ne peut être qu'une "réponse de normand" ménageant les deux termes de l'alternative, mais on perçoit que la focalisation sur un objectif d'efficacité des chaînes de transport international pour améliorer la compétitivité des produits africains sur les marchés internationaux risque de délaissier les objectifs de développement régional plus diffus mais nécessaire. Il y a bien plusieurs modèles de développement en jeu derrière ces options, présentées ici trop schématiquement. Cet aspect était perceptible lors des premiers travaux sur les coûts du camionnage qui ont été débattus lors du premier séminaire Sitrass de Yamoussoukro en 1989.

Cette question est apparue récemment à Madagascar, qui n'est certes pas un pays d'Afrique sub-saharienne, mais comporte de nombreuses analogies avec ces pays africains. Le réseau routier fortement dégradé depuis plusieurs décennies, soumis à l'agressivité combinée des véhicules et des cyclones, fait l'objet de programmes de réhabilitation et d'entretien, mais avec priorité au réseau national des grands axes. Le développement des productions vivrières ou des cultures de rente telles que la vanille se heurte à l'état dégradé du réseau des pistes rurales, qui doit donc être réintroduit dans la problématique des arbitrages. On perçoit d'ailleurs que la dynamique du développement rural lié à l'amélioration du réseau des pistes de desserte participe à la compétitivité internationale du pays. Le transport dans les zones peu accessibles constitue aussi un maillon de la chaîne de transport international, pour la vanille actuellement ou pour le riz plus tard si Madagascar parvient à dépasser le stade de l'autosuffisance, ce dont elle a le potentiel.

7. QUELLE INSERTION DANS LA MONDIALISATION ?

Après tout, les questions esquissées dans cette présentation ne sont pas nouvelles, mais elles prennent d'autant plus d'importance que le décalage risque de grandir entre des analyses qui demeurent sectorielles et des évolutions du comportement des acteurs qui impulsent au niveau mondial de nouvelles articulations, ni prévues, ni maîtrisées, mais pourtant déterminantes pour la qualité du développement de demain.

La question qui surgit à travers ce thème des chaînes de transport est bien celle des interdépendances, solidarités, compétition, rapports de force, qui relient les maillons de la chaîne. Quelle mondialisation voulons-nous? Ces questions ne sont d'ailleurs pas spécifiques aux pays d'Afrique sub-saharienne, mais elles prennent un relief particulier, surtout si l'on se demande, de façon un peu provocante, si le retard accumulé par l'Afrique en termes de rattachement à l'économie mondiale ne peut pas être transformé en atout pour le XXI^{ème} siècle.

Répondre aux questions qui viennent d'être esquissées mérite des travaux de recherche de qualité, il reste beaucoup de travail pour le réseau de recherche Sitrass.

TRANSPORTS ET INTEGRATION REGIONALE EN ZONE FRANC AFRICAINNE

Olivier NINOT
Université de Paris X
Nanterre - France

La Zone Franc africaine regroupe dans une union monétaire 13 pays africains (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée Equatoriale, Mali, Niger, République Centrafricaine, Sénégal, Tchad, et Togo) qui sont liés à la France par trois mécanismes essentiels : les comptes d'opérations dont disposent les institutions d'émission des monnaies (BEAC et BCEAO) auprès du trésor français; la convertibilité des francs CFA avec le Franc français; et la coordination des politiques monétaires de la Zone avec celle de la France. Cette Zone Franc africaine a connu quelques évolutions depuis 1945 (date de création des francs CFP et CFA) mais peu de changements en profondeur sont venus modifier ses principes. Même l'avènement des indépendances n'en a pas provoqué l'éclatement.

Or, depuis la conférence de 1991 à Ouagadougou, réunissant les ministres des finances des PAZF (Pays Africains de la Zone Franc), des changements profonds sont envisagés. Il s'agit pour les PAZF de mener une politique nouvelle, d'établir et de suivre un programme destiné à mettre en place une union économique sur la base de la Zone Franc : une politique d'intégration régionale. L'engagement de la Zone dans un tel processus lui donne une nouvelle dimension dans le sens où cet "espace monétaire", qui est déjà un cas unique s'oriente vers un resserrement des liens encore plus poussé, ce qui n'a jusqu'alors encore jamais été atteint en Afrique et rarement ailleurs. Mais de nombreuses questions se posent, et en premier lieu concernant la nature et les composantes de cette politique d'intégration, ainsi que sur son opportunité. En effet, s'il apparaît aux yeux du plus grand nombre que l'intégration régionale est aujourd'hui une "donnée structurelle"¹ et qu'elle est la seule stratégie possible pour enrayer la marginalisation croissante de l'Afrique, force est de constater que les efforts allant dans le sens de regroupements régionaux en ASS (Afrique sub-saharienne) se sont globalement soldés par des échecs.

Au delà des interrogations suscitées par la nature même de l'intégration régionale de la Zone Franc, l'objectif de cette communication est de présenter la question des transports dans ce processus, qui est à plusieurs titres une question cruciale : les transports sont en premier lieu des outils indispensables à l'intégration régionale; ils sont par ailleurs confrontés aux problèmes d'harmonisation des politiques et des réglementations en tant qu'objets des processus de régionalisation. Ainsi la question des transports et de l'intégration régionale peut se poser d'au moins deux manières différentes : quels transports pour une intégration ? et quelle régionalisation des transports ?

¹ Ministère de la Coopération et du Développement, *Dossier d'information. Zone Franc. 1994.*

1. INTEGRATION COMME UNE DONNEE STRUCTURELLE

Quelles sont les dynamiques qui sont à l'origine de la politique d'intégration régionale en Zone Franc ? Pourquoi la Zone Franc s'oriente-t-elle aujourd'hui vers une politique d'intégration régionale alors que son origine et ses principes ont souvent été discutés et remis en cause², notamment après la dévaluation ?

Il est vraisemblable que le vieil adage selon lequel "l'union fait la force" soit le maître mot de la dynamique des économies de demain. Les processus de libéralisation et de mondialisation de l'économie s'accompagnent en effet de la formation de "blocs" économiques et politiques (zone dollar, Union Européenne, Association des Nations d'Asie du Sud Est,...). Il semble donc essentiel pour l'Afrique de prendre part à ce mouvement pour ne pas se retrouver encore un peu plus marginalisée. La littérature traite abondamment ce concept d'intégration régionale, et lui accorde habituellement de multiples vertus, parmi lesquelles celles d'engendrer des économies d'échelles, de favoriser les synergies, de profiter des complémentarités, avec pour effets : une rationalisation des investissements, une accumulation accrue du capital, un développement des échanges, de l'industrialisation, etc... qui devraient engendrer un décollage économique. Il est en général jugé particulièrement adapté à l'ASS où la logique d'État-Nation et l'arbitraire des frontières ont souvent été dénoncés, où les marchés sont morcelés, et où les ressources (notamment en capital) sont rares. Ainsi, pour le Ministère de la coopération³, "l'intégration régionale est une donnée structurelle", et pour C. K. BANNY⁴, Gouverneur de la BCEAO (Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest) depuis 1990, "l'intégration régionale est aujourd'hui un impératif absolu. Un non choix".

Dans le cas de la Zone Franc, la dynamique de l'intégration répond aussi à des impératifs sous-jacents qui méritent d'être abordés. Impliquée étroitement par des liens financiers dans le fonctionnement de la Zone Franc, principal partenaire économique des PAZF⁵, bailleurs de près de la moitié de l'APD (Aide Publique au Développement) totale qui leur est versée⁶, la France exerce une véritable hégémonie (on préfère parfois le terme d'ingérence) sur cette partie de l'Afrique. Or, cette hégémonie, garantie par la présence du franc CFA, est mise en danger d'une part, par le renforcement du poids des institutions de Bretton Woods à travers les PAS (plans d'ajustement structurels), et d'autre part, par la perspective de la monnaie unique européenne qui pourrait signifier la disparition de la Zone Franc si celle-ci ne se transforme pas. Ce processus d'intégration qu'elle a impulsé, permet donc à la France de préserver et même renforcer sa présence en Afrique, et fixe aussi le cadre d'application des mesures de redressement (comme la dévaluation de 1994) recommandées par le FMI et la Banque.

L'intégration régionale en Zone Franc revêt donc quelques caractères particuliers. Le principe retenu à Ouagadougou prévoit de "transformer

² J. DEGBELO titrait ainsi un article paru dans la revue Afrique 2000 : "La dévaluation du Franc CFA : une mesure inopportune dans une zone moribonde". Afrique 2000 n°17, 1994.

³ Ministère de la Coopération et du Développement, *Dossier d'information. Zone Franc*. 1994.

⁴ Dans une interview accordée à Jeune Afrique. n° 1748; juillet 1994.

⁵ Selon le Ministère de la coopération, 25 % des exportations des PAZF sont destinées à la France; le stock d'investissement directs français dans les pays de la zone en 1992 avoisinait 10,6 milliards de FF; et les investissements des entreprises françaises représentent environ 50% des investissements étrangers en Zone Franc.

⁶ environ 1,95 sur 4,07 milliards de dollars en 1993 selon le CAD.

progressivement l'union monétaire (Zone Franc) en une véritable communauté économique avec des règles et règlements communs et des autorités économiques régionales." (Mme E. AVICE, ancien Ministre de la coopération, réunion de Ouagadougou, 25 avril 1991). Ceci sous-entend une orientation plutôt volontariste, ou interventionniste, l'intégration par les règles étant préalable à l'unification économique; les actions portent ici, moins sur les marchés que sur l'encadrement juridique. Cette intégration par les textes devrait être facilitée par la monnaie unique, et par l'héritage commun sur le plan de la langue, des institutions et des systèmes administratifs. Par ailleurs, la France jouerait un rôle majeur dans cette phase d'intégration institutionnelle, en offrant notamment une possibilité de jumelage à ce niveau. A terme, un renforcement des liens entre la France et les PAZF, selon un processus "gravitationnel"⁷, pourrait conduire à une intégration eurafricaine, institutionnelle d'abord, puis commerciale et monétaire.

Dans l'immédiat, le processus d'intégration de la Zone Franc n'est pas homogène, il connaît en effet deux niveaux et deux rythmes différents en UEMOA et en zone BEAC, et les relations de coopération entre les deux unions monétaires sont jusqu'à présent très limitées; les deux monnaies n'ayant d'ailleurs pas de liens particuliers si ce n'est d'être rattachées au Franc français, et d'avoir la même parité.

2. ZONE FRANC ET AUTRES ESPACES INTEGRATION : UN CERTAIN MANQUE DE REUSSITE

Quatre grands espaces d'intégration (sans compter l'OUA) occupent actuellement l'aire géographique dans laquelle s'inscrit la Zone Franc.

L'UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine) est le dernier aboutissement des efforts d'intégration du sous-ensemble Ouest-africain de la Zone Franc : créée le 10 janvier 1994 à Dakar, elle a mis fin à la CEAO (Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest). Malgré de nombreuses disparités cet espace est probablement le plus homogène. L'héritage historique (notamment linguistique et administratif), les quelques infrastructures existantes, le dynamisme de ses commerçants, et un tissu humain relativement dense, sont ses atouts. Des écarts importants de niveau de développement⁸, et la situation d'enclavement de trois pays, sont ses principaux handicaps. Profitant d'une base monétaire commune et des mécanismes de la TCR (Taxe de Compensation Régionale), les échanges se sont développés au sein de la CEAO jusqu'aux années 1980. Dix ans après, 10,5 % du total des exportations de la CEAO étaient encore destinés aux pays de la communauté, ce qui était le record en Afrique de l'Ouest : ce chiffre était de 5,7 % pour la CEDEAO, et 3 % seulement pour l'UDEAC⁹. A titre de comparaison, le score de la CEE à la même époque était de 60 %. Avec l'avènement de l'UEMOA, des progrès ont été accomplis dans les domaines des assurances, de la prévoyance sociale, l'institut Afristat a été créé, et de nombreux autres chantiers sont en cours.

⁷ Intégration verticale selon E. BERG, "L'intégration économique en Afrique de l'Ouest, problèmes et stratégies", Revue d'économie du développement n° 2, 1993; et H. GERARDIN, *La Zone Franc. Tome II.* 1994.

⁸ En 1991, selon la Banque, le revenu par tête atteignait 822 \$/an/habitant en Côte d'Ivoire, et 298 \$/an/habitant au Niger.

⁹ P et S GUILLAUMONT, "L'intégration économique : un nouvel enjeu pour la zone franc" Revue d'économie du développement n° 2, 1993.

La CEDEAO (Communauté Economique des Etats d'Afrique de l'Ouest) qui réunit dans un même espace des pays anglophones, francophones et lusophones, et 9 monnaies différentes est le plus vaste espace d'intégration africain, mais elle n'a jamais rencontré les succès espérés. La part des exportations régionales dans les exportations totales n'a que peu augmenté : de 4,75 % en 1975, elle n'a pas réussi à atteindre 6 % en 1990. Cet espace en mal d'homogénéité et d'efficience, est largement dominé par le Nigeria qui rassemble plus de la moitié de la population de la communauté, et qui contribue à 45 % du PIB. Cet espace est en outre, rendu politiquement fragile par la guerre civile au Liberia, et la précarité de la situation politique du Nigeria qui cherche néanmoins à y renforcer par son leadership politique, la prééminence établie par sa puissance économique. La CEDEAO est aussi le théâtre de la rivalité entre anglophones et francophones (pour qui l'espace d'intégration privilégié reste la zone Franc), les premiers considérant que "l'ingérence" française exercée par le biais du CFA est un des principaux freins à l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest¹⁰. Les efforts de la CEDEAO se sont en outre heurtés à trop de contraintes (notamment monétaires qui n'ont pas été entièrement résolues avec la dévaluation du CFA), et ont du mal à se concrétiser : le schéma de libéralisation des échanges, jugé par ailleurs inadapté (il donne la priorité aux produits industriels en délaissant les produits agricoles), a été plusieurs fois reporté et reste sans effets¹¹. De plus, la CEDEAO qui bénéficie aussi du soutien des grands bailleurs, ne connaît cependant pas l'appui que donne la France à la Zone Franc, et se cantonne dans une logique de coopération Sud-Sud. Ceci lui confère indéniablement une réelle autonomie politique mais aussi une certaine forme de fragilité.

L'UDEAC (Union Douanière des Etats d'Afrique Centrale), créée en 1964, qui était un peu tombée en désuétude, se trouve aujourd'hui relancée par la politique d'intégration engagée dans la Zone BEAC et dans l'ensemble de la Zone Franc. Cet espace est cependant plus disparate que son homologue Ouest-africaine UEMOA, et correspond à un creux démographique, sans réseaux de transports efficaces. Ici le processus d'intégration est très lent : la difficile mise en place de la réforme fiscal-douanière engagée en 1993, et les retards d'application de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire en Afrique Centrale) en sont révélateurs.

La CEEAC (Communauté Economique des Etats d'Afrique Centrale), créée en 1983, rassemble les pays francophones d'Afrique centrale : UDEAC et CEPGL (Communauté Economique des Pays des Grands Lacs qui regroupe le Burundi, le Rwanda, et le Zaïre), ainsi que Sao Tomé. Elle s'élargira peut être à l'Angola. Si elle existe sur le papier cette communauté n'a toutefois pas vraiment d'existence réelle, et se trouve politiquement très handicapée par les situations intérieures des pays de la CEPGL.

3. OBSTACLES ET LIMITES DE INTEGRATION REGIONALE

Il ne s'agit pas de faire ici une liste exhaustive de ces obstacles et limites mais de présenter ceux et celles qui semblent fondamentales et qui posent le plus problème. De

¹⁰ J.O. IGUE, *Le territoire et l'Etat en Afrique*. Karthala. 1995.

¹¹ A. BUNDU, "La CEDEAO et l'avenir de l'intégration en Afrique de l'Ouest." in *Intégration et coopération régionale en Afrique de l'Ouest*. ss dir R. LAVERGNE. Karthala CRDI. 1996.

nombreux auteurs admettent que la réussite d'une intégration régionale dépend de trois facteurs essentiels : la performance économique, l'homogénéité de la communauté et l'engagement politique de chacun de ses membres, auxquels nous pouvons ajouter la stabilité politique. Or, ces conditions n'ont jusque là jamais été remplies en Zone Franc ni dans les autres espaces d'intégration.

Tout d'abord, la perspective d'une intégration pose un problème de coûts à court terme, liés à la perte de rentes fiscales et douanières, mais aussi à la fermeture prévisible d'unités de production non rentables car les pays d'ASS ont développé des économies plus concurrentielles que complémentaires. Bon nombre de pays ne sont pas prêts à assumer ces coûts, d'autant qu'il n'existe pas de PAS régionaux permettant d'envisager une gestion de ces coûts et un programme de redressement économique à l'échelle supranationale.

Ensuite, la fragilité et la précarité de la situation économique de la plupart des PAZF, et du contexte politique pour quelques uns, les rend réticents à abandonner une partie de leur souveraineté au profit d'une institution supranationale, et conduit les Etats à se tourner vers des priorités plus urgentes que les actions de coopération inter-africaines. Ce manque d'engagement se traduit aussi par "lioubli" fréquent de payer les contributions communautaires¹².

Nous avons déjà évoqué le manque d'homogénéité des espaces d'intégration (y compris de la Zone Franc), ajoutons que les mesures d'intégration s'accompagnent généralement dans un premier temps d'effets asymétriques favorables aux pays les plus riches¹³, ce qui accentue du même coup les hétérogénéités et rend le processus d'autant plus délicat à mettre en place.

La multiplicité et la sur-politisation des espaces d'intégration ont contribué à la dispersion des efforts et à la production "d'interférences spatiales" sources de conflits, comme entre la CEAO, puis l'UEMOA, et la CEDEAO.

La nature essentiellement institutionnelle et réglementaire de la politique d'intégration en Zone Franc compte aussi parmi les facteurs de blocage : elle est par définition assez éloignée des réalités les plus concrètes et ne peut compter sur un appui des acteurs économiques. En outre, ces mesures sont souvent confrontées à un défaut d'application dû notamment à la lourdeur des institutions et au courant non respect des règlements.

C'est à cette échelle d'observation que se pose la question des transports. Ils sont des outils de "terrain" (par opposition aux mesures réglementaires et institutionnelles) qui sont indispensables à l'intégration régionale.

4. LES TRANSPORTS COMME OUTILS DE L'INTEGRATION

Il est nécessaire pour promouvoir l'intégration régionale de disposer d'un réseau d'infrastructures de transport complet et en bon état, d'une organisation et de réglementations internationales efficaces, et d'un secteur compétitif. Or, Sur ces trois points, la Zone Franc comme l'ensemble de l'ASS connaît des difficultés.

¹² Seuls le Togo, le Nigeria, la Côte d'Ivoire, et le Burkina Faso règlent régulièrement leurs contributions au budget communautaire de la CEDEAO depuis 1975. D. C. BACH "Crise des institutions et recherche de nouveaux modèles". In *Intégration et coopération régionale en Afrique de l'Ouest*. Karthala 1996.

¹³ La Côte d'Ivoire par exemple, a le plus profité de l'accroissement des échanges au sein de la CEAO. COUSSY; HUGON, *Intégration régionale et ajustement structurel en ASS*. La documentation Française 1991.

De nombreux travaux présentés lors des séminaires SITRASS ont montré que le transport est relativement cher en Afrique (et même plus chers qu'en France en 1988 selon l'étude menée par les équipes du réseau SITRASS). Nous ne mentionnerons que deux exemples pour illustrer ces propos : en 1990, le transport d'un conteneur entre l'Europe et l'Afrique de l'Ouest coûtait 700 000 CFA pour environ 5 à 6 000 km par la mer, et de 900 000 à 1 000+000 CFA pour les quelques 1000 à 1500 km de route qui peuvent séparer une capitale enclavée d'un port¹⁴ ; l'autre exemple est fourni par le cas du Burkina Faso dont les dépenses annuelles pour les transports internationaux de marchandises s'élevaient en 1994 à 40 milliards de CFA¹⁵ (le PIB du Burkina en 1994 était de 850 Milliards de CFA).

Plusieurs explications sont généralement fournies parmi lesquelles nous pouvons retenir : la faible productivité des facteurs, le niveau élevé des coûts (lourdeur des coûts fixes en raison notamment du faible kilométrage parcouru, surconsommation de facteurs kilométriques), la surcapacité des parcs, les trop nombreux contrôles routiers qui s'accompagnent de "tracasseries" coûteuses pour les transporteurs (on pouvait dénombrer en 1992, environ 60 contrôles entre Abidjan et Ouagadougou, soit quelques 800 000 CFA¹⁶), et aussi la faillite des Etats dans leur rôle d'acteurs (faillite de la plupart des sociétés d'Etat, dans le transport ferroviaire, maritime ou routier) comme dans leur rôle d'organismes et de régulateurs. Les réglementations techniques, tarifaires et fiscal-douanières sont inadéquates (le meilleur exemple est fourni par les tarifications routières obligatoires), et ne sont que rarement harmonisées d'un pays à l'autre.

En outre, le reproche est fait aux Etats de ne pas ré-allouer les ressources tirées du transport à l'entretien des infrastructures qui nécessiterait pourtant la mobilisation de toutes ces ressources et même plus encore¹⁷. De ce manque d'entretien provient la piètre qualité des infrastructures routières africaines dont par ailleurs, seulement une petite partie, excédant rarement 25 % des réseaux nationaux, est revêtue.

Mais, plus important encore que la faible qualité des infrastructures (routières ou ferroviaires), c'est la densité et l'orientation générale du réseau qui ne lui permettent pas de se présenter comme un atout déterminant pour l'intégration régionale. En effet, si la construction routière est avec l'urbanisation, la transformation la plus tangible des espaces Ouest africains depuis les indépendances, il n'en demeure pas moins que, mis à part au Nigeria, le réseau routier est très lâche, notamment en Afrique centrale où la densité du couvert végétal, la mauvaise tenue des sols et les faibles densités de population sont autant d'obstacles à l'édification de routes.

Par ailleurs, l'observation du réseau d'infrastructures permet de relever divers éléments qui témoignent de sa pauvre dimension régionale.

¹⁴ M. OUMAROU, dans "les échos du SITRASS", juin 1991.

¹⁵ A. MASSOU, "Burkina : la bataille de la mer", Jeune Afrique Economie n° 1721, 1994.

¹⁶ R. REZENTHEL, "La coopération et la solidarité, des facteurs de réussite pour les ports africains", Journal de la marine marchande, 15/12/95.

¹⁷ On peut estimer les coûts annuels d'entretien des réseaux routiers nationaux du Niger et du Sénégal à respectivement 4,9 et 13 milliards de CFA. Y. AOULOU, MFI n°447 (1995).

5. FAIBLE DIMENSION REGIONALE ET LIMITES DE CET OUTIL

Tout d'abord, le faible nombre de liaisons internationales révèle que la constitution d'un réseau international cohérent n'a pas été une des préoccupations majeures des Etats en matière d'infrastructures¹⁸. À ceci, nous pouvons retenir quelques éléments d'explication.

En premier lieu, le concept de *self-reliance* qui a prévalu après les indépendances a conduit les nouveaux Etats à raisonner dans un cadre strictement national plutôt que d'entreprendre des actions concertées. Ainsi, le Togo et le Bénin abandonnèrent le projet de se doter d'un port commun, et chacun construisit une infrastructure similaire (en 1965 et 1968) séparées l'une de l'autre par une centaine de kilomètres.

En outre, des politiques furent parfois à l'origine de cette logique exclusivement nationale : rappelons qu'à la suite de la dissolution de la fédération du Mali, la ligne Dakar-Bamako, avait été divisée en deux fragiles réseaux jusqu'en 1963; évoquons le cas du Transgabonais¹⁹ qui permet désormais au Gabon de prendre en charge le transport du manganèse exploité sur son territoire, s'affranchissant du même coup de sa dépendance vis à vis du voisin Congo.

Par ailleurs, l'absence d'unité politique des groupements régionaux (CEDEAO, CEAO,...) et la très faible identification des populations à ces espaces peuvent certainement être mises en relation avec l'absence de grandes infrastructures transnationales.

Enfin, des problèmes d'ordre financier se sont aussi parfois opposés à la réalisation d'infrastructures internationales comme ce fut le cas pour la liaison routière reliant le Bénin au Burkina : le premier n'a jamais réuni les fonds nécessaires à la réalisation de l'infrastructure.

L'orientation méridienne majeure du réseau d'infrastructures met en exergue sa finalité première, issue de la période coloniale et finalement poursuivie après les indépendances, qui est d'assurer le drainage des produits miniers et agricoles destinés à l'exportation.

Cette orientation met aussi en lumière le rôle moteur du désenclavement dans les dynamiques régionales. C'est en effet paradoxalement grâce au processus permettant aux pays enclavés d'entretenir leur extraversion économique, que sont apparues des formes originales de coopérations inter-africaines dans le domaine des transports : des accords routiers ont été signés (exemple des accords TRIE de la CEDEAO), des coopérations furent développées dans le domaine portuaire, et dès 1960, la Haute-Volta et la Côte d'Ivoire s'associaient au sein de la Régie Abidjan-Niger (RAN), pour gérer en commun le chemin de fer reliant les deux capitales; l'Organisation Commune Bénin-Niger (OCBN) réunit de façon analogue le Niger et le Bénin.

J.O. IGUE parle de la "non-fonctionnalité" du réseau routier Ouest-africain en constatant sa fonction d'extraversion prééminente. Il est vrai que ce réseau contribue manifestement plus à une intégration au marché mondial qu'à une intégration des pays africains.

¹⁸ Sauf pour les cas particuliers des pays corridors comme le Togo, où les infrastructures à vocation internationale furent développées un peu aux dépens du réseau national.

¹⁹ Voir notamment : "Le train de la discorde", Jeune Afrique n°1614, 12/91.

Pourtant, il existe des infrastructures à vocation proprement régionale comme les routes internationales "côtière" et "trans-sahélienne", et les nombreuses liaisons entre les capitales et quelques autres villes importantes, qui constituent un indéniable atout pour l'intégration régionale. Mais, d'une part, ces infrastructures restent toutefois peu nombreuses pour assurer une cohésion et une unité à l'espace politique Zone Franc, et d'autre part, elles n'ont pas eu d'effets significatifs sur le développement des échanges. Là se trouvent les limites de l'outil : tout en étant un des outils essentiels de l'intégration, ils n'en sont pas pour autant les garants. Ils ne peuvent pas créer d'échanges dans des espaces où il n'existe pas préalablement des potentialités.

C'est donc une fois encore l'occasion de constater la faible complémentarité des économies africaines, qui s'exprime uniquement dans les échanges alimentés traditionnellement par le sel, l'or, le bétail, et la kola, et aujourd'hui par des produits manufacturés (majoritairement importés) et quelques produits agricoles.

C'est aussi l'occasion de constater "l'inopportunité"²⁰ des espaces de l'intégration, et celui de la Zone Franc plus particulièrement qui comprend de grands espaces vides sans dynamique possible, alors que naissent spontanément, en son sein et à sa périphérie, des espaces cohérents, basés sur le commerce transfrontalier dit "informel" qui sont eux, des espaces réellement intégrés.

Dans ce processus d'intégration de fait, le Nigeria occupe une place centrale, de même qu'il paraît incontournable dans les schémas d'intégration régionale tant il occupe une place stratégique au coeur de l'espace ouest africain, en offrant de surcroît les meilleures liaisons terrestres possibles entre l'UEMOA et l'UDEAC, ainsi que des possibilités de désenclavement pour Niamey et N'Djamena, grâce à un réseau routier intérieur exceptionnel pour la région. On pourrait facilement imaginer une densification routière progressive à partir du foyer nigérian : le schéma d'intégration régionale sur la base de la Zone franc n'apparaît donc pas toujours comme le plus évident qui soit.

Ces questions du dépassement des intérêts strictement nationaux et du cadre spatial à retenir pour les actions de coopération inter-africaines doivent donc être soulevées dans le cadre d'une régionalisation des transports.

6. QUELLE APPROCHE REGIONALE PRIVILEGIER POUR LES TRANSPORTS ?

La coopération inter-africaine en matière de transport est une réalité déjà ancienne, qui a connu des fortunes diverses, et qui se trouve désormais relancée dans le cadre du processus d'intégration en Zone Franc mais aussi indirectement par le contexte mondial.

Parmi toutes les actions entreprises, deux exemples de coopération ancrées sur la Zone Franc méritent d'être mentionnés : Air Afrique et l'ASECNA. Cette dernière réunit 15 Etats (Zone Franc plus Mauritanie) et intervient dans les domaines de la maintenance des installations aéroportuaires, de la sécurité, etc.... Son efficacité en matière d'économies d'échelle et de compétitivité ainsi que sa longévité (elle fut créée en 1960) autorisent à la présenter comme l'exemple type de coopération réussie.

Malgré les difficultés qu'elle connaît actuellement, la compagnie aérienne mérite elle aussi d'être citée en exemple car, outre la densité de sa déserte, facteur

d'intégration, elle a été le fruit d'une démarche volontaire de la part des pays membres pour un dépassement des logiques nationales et la mise en commun des ressources, ce qui reste aujourd'hui encore, un cas unique. Structurellement fragile, Air Afrique n'a pas eu le temps de se développer réellement et de se renforcer. Elle a souffert d'un manque de rigueur dans la gestion, et elle fut aussi touchée de plein fouet par l'arrêt de la croissance économique des pays membres au cours des années 80, par la stagnation du trafic, et par le renforcement de la concurrence depuis la libéralisation du marché. En outre, la présence de 11 Etats membres qui constituent sa force est aujourd'hui une source de difficultés de gestion et de coordination.

Rappelons aussi que le désenclavement a fait naître des formes de coopération originales et efficaces comme la RAN (aujourd'hui compagnie privatisée : SITARAIL), ou l'OCBN. Les deux liaisons ferrées assurent aujourd'hui encore entre 60 et 70% du trafic de transit du Burkina et du Niger à partir d'Abidjan et de Cotonou, mais ces infrastructures n'ont jusqu'alors pas porté de flux majeurs alimentés par des produits proprement régionaux. Plus récemment des coopérations portuaires sont apparues. À Lomé par exemple, les pays enclavés bénéficient de conditions préférentielles au niveau des tarifs, du traitement du fret, des entrepôts²¹, et sont invités à participer à la politique et au développement du PAL (Port Autonome de Lomé). Quand on sait que le Burkina dépense annuellement quelques 10 milliards de CFA pour les seuls frais portuaires²², on saisit l'importance de ces coopérations.

Beaucoup d'autres entreprises en faveur d'une coopération inter-africaine dans le secteur des transports n'ont pas eu la même efficacité.

Citons l'exemple, dans le domaine aérien encore une fois, du traité de Yamoussoukro signé en 1988 et renouvelé en 1994 qui prévoyait notamment la création de compagnies aériennes régionales. Mais les projets d'Air Mano, ou d'Air CEDEAO n'ont jamais abouti, par manque de cohérence dans les politiques, par manque de dévouement des Etats signataires (préférant parfois conclure des accords commerciaux avec des compagnies étrangères plutôt que favoriser la dimension inter-africaine), et aussi à cause des protectionnistes nationaux sur les espaces aériens. Ce défaut de collaboration entre les compagnies aériennes n'a par exemple, pas permis d'achats groupés et a accru leur dépendance à l'égard des compagnies étrangères (pour l'achat de pièces notamment). Enfin, avec le renforcement de la concurrence, le danger de voir la plupart des compagnies africaines disparaître est réel; aussi la coopération régionale semble être une solution pour faire front.

Citons aussi l'exemple de l'UAC (Union Africaine des Chemin de fer), qui est un institut spécialisé de l'OUA, et le pied africain de l'UIC (Union Internationale des Chemin de fer). Elle n'a eu guère d'influence jusqu'à sa collaboration avec la CFD et la Banque Mondiale en 1988, pour mettre en place un programme de restructuration des chemins de fer africains. Même avec cela, ses actions menées au niveau inter africain dans le secteur ferroviaire sont encore très discrètes.

Face aux mesures de libéralisation engagées par les grands bailleurs, le besoin de renforcer les liens de coopération entre les pays africains s'est accru dans le souci d'opposer un front uni aux opérateurs étrangers.

²¹ Le Burkina, le Mali et le Niger y disposent de magasins de transit d'une surface totale de 20 000m² couverts.
²² A. MASSOU, op. cit.

²⁰ J.O. IGUE, op. cit.

Ainsi, dans le secteur portuaire et maritime, bon nombre d'actions ont été lancées par la CMEAOC-TM (Conférence des Ministres des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre, Transports Maritimes) et ses organisations spécialisées (AGPAOC, ACNMA, etc...) dans les domaines aussi divers que la production d'information, la politique maritime et portuaire, l'organisation du transit et du désenclavement, la maintenance des installations portuaires, etc..., le projet d'une compagnie maritime inter-africaine a aussi été émis. Les objectifs sont ambitieux mais la CMEAOC n'est pas non plus à l'abri des problèmes que sont le fréquent non paiement des cotisations et les différents entre pays membres (qui sont au nombre de 25), et le gigantisme de cette institution (par sa composition et ses objectifs) peut nuire à son unité et à son efficacité.

Quant aux entreprises menées dans le cadre du processus d'intégration de la Zone Franc, elles sont pour l'heure, peu nombreuses, et se mettent doucement en place. Mais comme la Zone bénéficie par sa monnaie à la fois d'une certaine cohésion et de l'appui inconditionnel de la France, on peut légitimement attendre beaucoup de ces entreprises.

Retenons simplement qu'en UDEAC, un ambitieux programme régional de réforme (PRR) prévoit une régionalisation des investissements en infrastructures, et comporte un volet fiscal-douanier ainsi qu'un volet transport de transit appelé TIPAC (Transports Inter-Etats des Pays de l'Afrique Centrale) qui met en place une procédure de transit inter-Etat unique et simplifiée, et qui définit par ailleurs, des "itinéraires structurants de transit"²³ (voir ci-contre). Ces axes s'intègrent à un réseau régional, et devront jouer le rôle de lignes de force de l'aménagement de l'union en ordonnant autour d'eux, dans un schéma régional des voies de communication, les investissements nationaux et internationaux. Ce programme de réformes se heurte cependant à plusieurs obstacles dont le détournement de trafic depuis la Guinée Equatoriale favorisé par la difficile harmonisation des procédures douanières, n'est pas des moindres.

Ce dernier exemple nous incite aussi à nous interroger sur l'efficacité des mesures, d'autant qu'il est facile de constater par ailleurs un décalage entre les ambitions et les moyens engagés. Comment les mesures d'harmonisation des règles, des tarifs, des procédures douanières, etc... peuvent elles être appliquées si l'on ne se dote pas en même temps de forces coercitives chargées de le faire ? Or, ce dernier point est presque systématiquement oublié. Pire encore, le désengagement des Etats dans l'ensemble des secteurs d'activité prôné par les institutions de Bretton Woods risque de les priver de ressources importantes nécessaires pour pouvoir assurer leurs fonctions de réglementation et de régulation dans lesquelles ils sont déjà partiellement défaillants. Or, si ces fonctions doivent revenir à des organismes supranationaux, outre le problème des fonds qui se poserait aussi pour eux, s'ajouterait l'impossibilité de pouvoir être relayés efficacement par les appareils d'Etat au niveau de chaque territoire national.

Finalement, après cette rapide présentation, il nous semble que le secteur des transports, pilier des intégrations régionales (en Zone Franc ou ailleurs), aurait beaucoup à gagner dans le développement de coopérations inter-africaines et dans la mise en place de ces intégrations. Mais encore faut-il que les objectifs soient réalisables

²³ B. N'DALA, "Itinéraires structurants de transit de l'UDEAC et détournement de trafic", Transports 03-04/1995.

et que les participants se donnent les moyens d'y parvenir. Si la définition d'un cadre institutionnel et réglementaire supranational est impératif, il n'en demeure pas moins que les actions de coopération concrètes et pratiques pourraient sans doute être privilégiées à court terme; l'appui des bailleurs paraît indispensable, et il semble manifeste que les actions de coopération doivent s'organiser d'abord entre un nombre relativement restreint de pays, formant des groupements inter-Etatiques cohérents et cohésifs. Ces groupements peuvent prendre naissance au sein de la Zone Franc qui, malgré les critiques qu'on peut lui faire, constitue un riche substrat.

Nous conclurons cette communication par une dernière interrogation, qu'en tant que géographe nous ne pouvons ignorer, celle d'une éventuelle réorganisation de l'espace intégré par les transports, que nous pourrions formuler ainsi : quelle intégration par les transports ? Cette question est sans doute prématurée à l'aube (ou presque) des processus d'intégration, cependant, la logique est là et toute interrogation à son endroit est légitime.

En premier lieu, nous pouvons nous demander si la poursuite de la logique de régionalisation pourrait conduire au développement d'un *feederling* pour la desserte maritime de la Zone Franc et plus généralement de l'ensemble de l'Afrique de l'Ouest. Le projet d'une compagnie maritime inter-africaine et une coopération portuaire accrue pourraient y contribuer. Cependant, la configuration géographique de l'Afrique et les faibles volumes concernés se prêtent-ils à ce type de desserte ?²⁴ (qui n'est avantageux que si les économies réalisées par le regroupement des flux sont supérieures aux coûts engendrés par les opérations de transbordement). La logique régionale a un réel intérêt mais elle n'est probablement pas appropriée à toutes les situations, ni applicable sur n'importe quel espace et dans n'importe quel contexte.

En second lieu, nous pouvons poser la question de l'apparition d'espaces centraux, de pôles, ou de points nodaux dans cet espace Zone Franc en voie de transformation. Il se structure pour le moment surtout sur les axes méridiens du désenclavement, qui relie des pôles d'attraction côtiers à de vastes hinterlands sahéliens. Si elle parvient à y créer de nouveaux flux, l'intégration régionale devrait modifier cette organisation : contribuera-t-elle à développer la dimension Est-Ouest, à renforcer le poids du Sud, ou bien à rééquilibrer l'espace vers le Nord ?

BIBLIOGRAPHIE

- COUSSY J. et HUGON P. (sous la direction de), *Intégration régionale et ajustement structurel en Afrique sub-saharienne*. Paris, Ministère de la coopération et du développement, La Documentation Française. 1991. 306 p.
- GEMDEV (collectif), *L'intégration régionale dans le Monde : innovations et ruptures*. Paris, Karthala. 1994.

²⁴ Voir notamment les travaux d'Elisabeth GOUVERNAL (INRETS).

²⁵ Notamment au Cameroun, en Côte d'Ivoire et au Mali.

GRENON et VUILLET (sous la direction de), *Processus régionaux d'intégration en Afrique de l'Ouest : rapprochements institutionnels ou espaces spontanés*. Université de Laval, Québec. 1994.

IGUE J. O., *Le territoire et l'État en Afrique. Les dimensions spatiales du développement*. Paris, Karthala. 1995. 277 p.

INRETS-LET. *Actes des séminaires SITRASS I; SITRASS II; SITRASS III*.

LAVERGNE R. ss dir, *Intégration et coopération régionales en Afrique de l'Ouest*. Karthala CRDI. 1996. 182 p.

NINOT O. *Transports et intégration régionale en Zone franc. et une illustration à partir du corridor togolais*. Mémoire de DEA de géographie tropicale et pratique du développement. Université de Paris-X. 1996. 119 p.

POURTIER R., *Atlas de la Zone Franc en Afrique subsaharienne*. Paris, Ministère de la coopération et du développement, La Documentation Française. 1995. 112 p.

SNRECH S., *Perspectives à long terme en Afrique de l'Ouest : une vision de l'avenir à l'horizon 2020. Eléments de synthèse*. West African Long Perspective Studies, CILSS, Club du Sahel, OCDE. 1994.

LA QUESTION VIVRIERE SENEGALAISE AU-DELA DU TRANSPORT

Jérôme LOMBARD
INRETS-TRACES
Villeneuve d'Ascq - France

INTRODUCTION

Je proposerai dans cette communication de restituer le thème de l'atelier " Coût de transport, écoulement et compétitivité des produits vivriers locaux " dans une problématique plus générale.

La situation en Afrique de l'Ouest, relevée dans la bibliographie, s'avère pour le moins paradoxale. Des analyses très précises, faites par le LET et l'INRETS à la fin des années 80, soulignent le coût prohibitif des transports de marchandises par camion dans quelques pays de la région²⁵, dont la première conséquence est de freiner le développement des filières nationales de produits vivriers. Par ailleurs, des recherches poussées sur le " vivrier marchand " ²⁶, en particulier en Côte d'Ivoire, montrent très nettement une commercialisation sans précédent de produits vivriers des campagnes ivoiriennes vers les villes, et principalement Abidjan.

Les mêmes études montrent aussi que ces grandes tendances cachent des situations variées. Ainsi, selon les régions productrices, les filières sont inégalement développées. De même, pour ce qui concerne le transport par camion, les coûts varient fortement d'une catégorie de transporteurs à l'autre, selon le type de route emprunté, et selon la destination de l'expédition.

Qu'en est-il alors exactement ? Ces analyses menées durant la même décennie, mais sans aucune liaison entre elles, renvoient inévitablement à différents référents. Dans un premier temps, les politiques de l'Etat, tant dans le domaine économique que dans celui des infrastructures, ne peuvent être ignorées. Elles conditionnent largement l'existence, le développement et la pérennité de telles filières. Dans un deuxième temps, le potentiel de commercialisation et de circulation, très variable selon les régions considérées, demande un examen approfondi. Troisième temps, les stratégies d'acteurs, quels qu'ils soient, déterminent fortement les choix de cultures, les mises en vente sur les marchés, les flux écoulés, les modes de consommations en ville.

Il me semble que c'est seulement à la suite de la prise en compte de ces trois catégories de référents qu'une analyse de la compétitivité des produits vivriers est possible. Elle n'intervient qu'en dernier ressort dans l'analyse, au même titre que le transport n'est que la condition ultime de l'acheminement des marchandises.

L'élargissement de la problématique pose en fait la question de la place des campagnes, et plus particulièrement celle des produits agricoles vivriers, dans la société et l'économie d'un pays. Les flux qui en découlent, leur niveau et leur destination expriment précisément l'état des marchés, c'est-à-dire les possibilités de toucher les villes où de plus en plus de consommateurs habitent.

²⁶ Expression chère à Jean-Louis Chaléard (1996).

L'exemple du Sénégal est très éclairant. La politique économique dominante, qui a prévalu à l'époque coloniale et pendant les 20-25 premières années après l'Indépendance, a favorisé l'arachide paysanne pour l'exportation (1ère partie). A l'inverse, le développement chaotique des filières de produits vivriers nationaux, à destination des marchés urbains, exprime à mon avis l'impossibilité de conquérir de tels marchés, couverts presque totalement par la filière des importations généreusement favorisée (2ème partie). Les systèmes de transports sont tout organisés au service des productions et marchés les plus rentables, et satisfont difficilement les besoins d'écoulement des produits vivriers quand ils existent (troisième partie).

1. LE SENEGAL REDUIT À LA PRODUCTION ET À L'EXPORTATION D'ARACHIDE

L'arachide a fortement marqué de son empreinte les sociétés paysannes du bassin arachidier, l'économie nationale du Sénégal et les systèmes de transport.

1.1 La production de l'arachide : une exploitation très profitable

L'exploitation de l'arachide est totalement liée au système économique colonial mis en place au Sénégal à la fin du XIX^e siècle. Selon M. Mbodj et Ch. Becker (à paraître/a), "...Dès l'origine, l'arachide est le pivot du système économique que la France met alors en place...dans l'ensemble du Sénégal". Culture de case, l'arachide s'est vue propulsée culture de plein champ et systématiquement favorisée dans le nord-ouest du Sénégal (entre Thiès et Saint-Louis) puis dans le centre-ouest (vers Diourbel), enfin vers l'est (Kaolack et au-delà, voir carte 1). Paul Péliissier (1966) montre bien l'avancement vers l'est de l'arachide, l'ouverture de nouvelles pistes et de nouvelles clairières. Les maisons de commerce françaises avaient des représentants dans les plus petites bourgades rurales - les Libano-Syriens - qui achetaient l'arachide pour elles, en échange de quoi ils vendaient des produits alimentaires ou manufacturés aux populations.

Avec l'indépendance du Sénégal, le système a changé, les maisons de commerce ont été remplacées par des organismes d'Etat chargés d'acheter l'arachide et de vendre aux coopératives de producteurs des intrants et des vivres. En outre, de grands programmes de développement rural ont été lancés, souvent initiés par des sociétés françaises puis repris par des organismes sénégalais. Le développement de l'arachide dans les terroirs a vu ainsi se mobiliser le CNRA²⁷ de Bambey, la SODEVA²⁸, et l'ONCAD²⁹. Les résultats de la politique agricole ont été mitigés : l'arachide a continué de progresser dans les terroirs, les surfaces cultivées ont été étendues. Mais globalement, cet effort national a inégalement rapporté aux paysans : les cours de l'arachide ont fortement varié depuis l'indépendance, alors que dans le même temps, le coût de la vie ne cessait de s'amplifier.

1.2 Les réseaux au service d'une économie dominante

La progression de la culture dominante dans les terroirs sénégalais - mais aussi la diffusion soutenue des produits importés, alimentaires et manufacturés - trouve son prolongement dans le développement simultané des voies de communications. Pour acheminer l'arachide des lieux de production vers les ports, l'administration coloniale fait construire un réseau de voies ferrées : d'une part, en direction du nord vers Saint-Louis,

d'autre part en direction de l'est vers Kaolack et Tambacounda. Peu à peu, des branches nouvelles s'ajoutent et permettent ainsi l'écoulement de la production en même temps que l'exploitation de nouvelles terres jusque-là difficilement accessibles. La carte 2 montre nettement la répartition en "doigt de gant" des zones de production d'arachide le long des voies ferrées³⁰.

La voie d'eau a également connu sa période de gloire, jusqu'au à la fin du siècle dernier pour le fleuve Sénégal, jusqu'à la seconde guerre pour les autres fleuves (Casamance et Saloum). Avec la mise en service du rail (1885), puis du réseau routier pour l'évacuation des arachides (entre-deux guerres), les régions de l'intérieur sont désormais accessibles autrement, et le déclin des trafics fluviaux commence. Aujourd'hui, plus aucun cargo, fut-il de petite taille, ne circule sur le fleuve Sénégal, alors que l'écoulement de la gomme arabique a fait, au début du siècle, la splendeur d'escales comme Podor ou Matam. Plus au sud, les ports de Fatick et Kaolack, situés à l'intérieur des terres, sur les berges du Sine et du Saloum, étaient des plaques tournantes du commerce de l'arachide. Aujourd'hui, les quais sont déserts et seules quelques pirogues remontent encore jusqu'à Kaolack.

C'est donc dès l'entre-deux-guerres que les routes, dont les tracés ont épousé ceux des voies ferrées, concurrencent directement ces dernières pour l'acheminement des produits agricoles - arachide en premier lieu - ou pour la distribution intérieure des produits importés. Le réseau devient très rapidement complet et de bon niveau dans le centre-ouest du Sénégal, c'est-à-dire dans le Bassin Arachidier. Même là où les pistes en latérite existent, elles sont utilisables toute l'année par de simples véhicules de tourisme et par des camions.

Au contraire, les régions peu concernées par l'arachide sont restées longtemps dépourvues de communications correctes. Selon R. Nguyen-Van Chi-Bonnardel (1978), la situation dans ces régions périphériques s'est améliorée, mais l'écart avec le Bassin Arachidier n'a guère été comblé. Des bouts de réseau de mauvaise qualité subsistent et entravent la circulation, notamment au Sénégal Oriental : entre Matam et Bakel le long du fleuve Sénégal, entre Bakel et Tambacounda, entre Tambacounda et Kedougou. Les financements actuels de la Banque Mondiale ou d'autres banques annoncent des changements en perspective dans les réseaux : réhabilitation d'anciens réseaux, bitumage de pistes, créations de routes d'intégration. Le Sénégal voit en fait son réseau routier tardivement complété.

1.3 Transporter exclusivement l'arachide

A l'époque coloniale, l'évacuation des arachides vers les ports se faisait encore beaucoup par rail. Dès 1945, le transport routier émerge, et avec l'Indépendance, prend le dessus sur le transport ferroviaire. Aujourd'hui, l'arachide et d'autres productions comme le charbon de bois ou le bois brut sont acheminés, vers les villes et les usines, exclusivement par route.

Du commerce au transport de l'arachide

Chaque année, à partir de janvier, les routes sont parcourues de camions remplis de sacs d'arachides qui se dirigent vers Dakar - là où se trouve la plus grande usine de trituration des graines. Lorsque les récoltes sont bonnes, les rues de la capitale menant à

²⁷ CNRA : Centre National de Recherche Agronomique

²⁸ SODEVA : Société de Développement et de Vulgarisation Agricole

²⁹ ONCAD : Office National de Coopération et d'Assistance au Développement

³⁰ Aujourd'hui, le réseau ferré est en déclin : il est peu utilisé, difficilement entretenu, et certains tronçons ont disparu, comme celui reliant Louga à Linguère, dans le nord du Bassin Arachidier. Depuis 1945, aucune voie nouvelle n'a été construite.

l'usine sont encombrées de camions attendant leur tour pour décharger. R. Nguyen-Van Chi Bonnardel indique que, dans les années 60³¹, " le trafic routier étant tout entier fondé sur l'arachide, 80 % du trafic s'effectuent de décembre à avril..." Aujourd'hui, l'arachide est moins prépondérante, mais ces proportions montrent combien les systèmes de transport - ferroviaires puis routiers - ont été façonnées par l'arachide. " Dès que se termine la campagne d'évacuation des arachides, la demande de transport à un tel point que la majorité des transporteurs doivent interrompre leurs activités et mettre leurs camions sur cale "32.

Selon Y. Hazemann (1992), dès 1945 et jusqu'à présent, les commerçants sont très présents dans les transports. A l'époque coloniale (Nguyen-Van Chi-Bonnardel, op. cit.), les transporteurs d'arachide sont souvent les traitants eux-mêmes qui achètent les graines aux paysans et leur vendent des produits manufacturés, du riz, etc... Ces commerçants possèdent quelques camions et s'occupent notamment de la première évacuation des points de collecte vers les lieux majeurs de regroupement des arachides. Après l'Indépendance, la reconversion des traitants de l'arachide en véritables transporteurs - par suite de l'étatisation de la filière - multiplie l'offre de transport, le nombre d'entreprises, et exacerbe la compétition.

L'apparition d'un organisme comme l'ONCAD donne au transport un rôle prééminent. Selon Mbodj et Becker (à paraître/b), 1 800 coopératives sont créées dans tout le Bassin Arachidier, soit autant de points de traite et de lieux d'évacuation, contre 300 environ à la fin des années 50. Très lié au pouvoir politique, l'organisation des transports, mise en place par l'ONCAD, devient très pernicieuse : l'office finance l'achat de camions neufs par des transporteurs qui les lui louent par contrat. Ces transporteurs, selon Mbodj et Becker, sont en fait des hommes politiques, des personnalités religieuses qui en viennent à concurrencer directement les transporteurs de profession qui, eux, disposent souvent d'un parc vétuste.

Les réformes de années 80 font disparaître l'ONCAD, puis la SONAR³³ qui lui succède. Le nombre de coopératives est réduit ce qui allonge le coût du transport des arachides des villages éloignés aux lieux de commercialisation (Mbodj et Becker, à paraître/b). Les coopératives gardent le contrôle de la commercialisation et traite librement avec les transporteurs.

La filière arachidière est donc devenue au cours du temps un marché très rentable pour les transporteurs. On peut dire que les groupes sociaux intéressés au développement de l'arachide sont aussi - mais pas seulement - ceux qui transportent sur les routes. Dans le détail cependant, des disparités entre transporteurs sont progressivement apparus. Les contrats passés par l'ONCAD avec les transporteurs, l'allongement des distances aux coopératives ont principalement favorisé les grands transporteurs, souvent affidés au pouvoir politique, aux familles influentes, notamment religieuses, très présentes dans la production et le commerce de l'arachide.

³¹ Nguyen-Van Chi Bonnardel (op. cit.), p323.

³² Nguyen-Van Chi Bonnardel (op. cit.), p323.

³³ SONAR : Société Nationale d'Approvisionnement du monde Rural

2. RIZ D'ASIE CONTRE ARACHIDE³⁴

Les commerçants et transporteurs ont profité de l'extension de la consommation de riz dans le pays alors que, dans le même temps, ils ignoraient les marchés vivriers.

2.1 L'importation de céréales étrangères

Le riz importé est directement le produit d'une politique économique coloniale qui a privilégié la culture d'exportation destinée à la métropole, et l'importation et la consommation de riz provenant d'Indochine. Avec l'Indépendance du Sénégal, le riz garde toutes les faveurs du pouvoir en place. Son commerce rapporte aux caisses de l'Etat - par l'intermédiaire de la Caisse de Péréquation et de Stabilisation des Prix (CPSP) - et sa distribution nationale, jusque dans les petites bourgades rurales, est juteuse pour les commerçants-transporteurs, puisque le prix de vente est fonction de la distance³⁵.

Les importations frauduleuses de riz, en provenance de Gambie, se sont également multipliées dans les années 80. L'analyse des échanges céréaliers, faite dans le sous-espace ouest-africain³⁶, montre cependant que ces flux ont profité à des régions du Sénégal mal desservies par les importations officielles, c'est-à-dire le Sénégal Oriental ou la haute-Casamance.

Les choix sont néanmoins clairs et favorisent nettement plus le riz importé que les céréales locales.

2.2 Riz des villes, mil des champs : l'impossible développement des filières nationales

Aujourd'hui encore, l'arachide reste une des seules possibilités de rentrées d'argent pour les paysans du Bassin Arachidier. Les céréales peuvent-elles être vendues massivement et devenir cultures marchandes ?

La commercialisation

Selon JM. Yung (1985), seul le sud du Bassin Arachidier peut arriver à fournir des excédents commercialisables de mil et de sorgho. Or les ventes, dans les exploitations agricoles du Bassin Arachidier, ne sont pas dominantes, l'essentiel des revenus étant normalement assuré par l'arachide ou d'autres sources. L'objectif annuel est toujours celui d'assurer coûte que coûte un minimum de sécurité alimentaire.

Dans les régions du fleuve Sénégal et de haute-Casamance, des programmes nationaux ont fortement poussé les paysans à produire du riz pluvial ou irrigué. Les productions restent cependant essentiellement consommées sur place³⁷, et peu disponibles sur le marché des céréales. Les coûts de production rendent en outre très prohibitifs la commercialisation dans l'ensemble du territoire sénégalais.

Avec le développement des organismes étatiques de développement agricole, l'idée est à la fois de satisfaire les besoins des consommateurs urbains, mais aussi de créer des stocks de sécurité en milieu rural. L'ONCAD tente de mener de pair les deux objectifs,

³⁴ A. Chéneau-Loquay souligne en 1988 : "...Le pouvoir colonial a cherché à ne pas inciter l'autochtone à produire du riz pour sa consommation propre, pour ne pas concurrencer le riz d'indochine, et l'inciter, par contre, à cultiver de l'arachide en distribuant des semences, en créant des routes au moyen des travaux forcés pour évacuer la production, et puis surtout, en faisant payer l'impôt en argent..." (p218).

³⁵ Selon JM. Yung (1985).

³⁶ Analyse menée dans le cadre d'un programme financé par l'OCDE et le CILSS à la fin des années 80. Voir J. Coste et J. Egg (1991).

³⁷ Selon Ph. Lavigne Delville (1991).

mais rares sont les années où il y parvient³⁸. Dans les années 80, l'Etat crée un nouvel office dont le but de l'office est d'assurer une présence d'agents-acheteurs et des prix garantis³⁹. En fait, le système n'a pas fonctionné longtemps, l'absence fréquente sur les marchés des agents du CSA étant préjudiciable à toute politique de sécurisation du marché.

Le commerce de céréales a donc été totalement réglementé, contingenté, limité à quelques intervenants institutionnels. Le système, pendant 25 ans, a été fermé aux opérateurs privés - les commerçants - qui pourtant apparaissent nettement plus souples que les structures étatiques. Avec la libéralisation des politiques économiques intervenues dans les années 80, ces opérateurs privés sont un peu plus présents sur les marchés, mais n'investissent pas beaucoup dans ce type de marchés qu'ils considèrent comme étant trop peu sûr.

Le marché urbain

En aval, le vaste marché urbain de l'agglomération dakaroise existe, celui des grandes villes régionales comme Thiès, Kaolack ou Saint-Louis également. Les céréales produites dans le pays sont très prisées mais jugées trop chères et souvent moins pratiques que le riz brisé importé. Concernant la part occupée par les céréales nationales dans les consommations en ville, la comparaison avec d'autres pays n'est pas inutile. Jean-Louis Chaléard fait remarquer à propos de la Côte d'Ivoire que "...le développement tardif de l'urbanisation n'est sans doute pas étranger à la part importante du ravitaillement national dans l'alimentation urbaine"⁴⁰. Il ajoute : "cet aspect distingue sans doute la Côte d'Ivoire d'autres pays d'Afrique occidentale. Par exemple, au Sénégal, l'urbanisation plus précoce et la production vivrière moins abondante, compte tenu du développement de l'arachide et des conditions naturelles, rendent le ravitaillement des villes, notamment de Dakar, moins facile. En même temps, les villes du Sénégal se développent à une période où il est facile de faire venir du riz d'Indochine, dans le cadre de l'Empire, alors que l'explosion urbaine ivoirienne se produit au moment de la guerre du Vietnam et de la décolonisation indochinoise. Tout ceci peut favoriser un appel aux importations au Sénégal et un recours au marché intérieur en Côte d'Ivoire"⁴¹.

Conclusion

La domination des productions de rente et des mouvements migratoires vers la capitale (que nous n'avons pas développés) régissent encore une grande partie de la circulation des hommes et des biens. Le panorama des transports est dominé par les courants de « montée » vers Dakar et de « descente⁴² » vers l'intérieur. Les transporteurs, eux-mêmes, sont partie prenante de ce mouvement de balancier, transportant de l'arachide - mais aussi du charbon de bois et du bois - vers les villes - et du riz importé, de la farine de blé, du sorgho américain dans l'intérieur (notamment dans le cadre de l'aide alimentaire).

³⁸ L'année 1978 est la seule année où l'office réussit à acheter puis à stocker plus de 100 000 tonnes, sans succès puisqu'il n'en écoulera qu'une infime partie sur les marchés urbains

³⁹ CAA ou Commissariat à l'Aide Alimentaire, puis CSA ou Commissariat à la Sécurité Alimentaire

⁴⁰ Chaléard (op. cit.), p97.

⁴¹ Chaléard (op. cit.), p97.

⁴² Termes de « montée » et de « descente » chers à R. Nguyen-Van Chi-Bonnardel.

3. LE TRANSPORT APRES L'ARACHIDE ?

L'organisation des transports au Sénégal est le produit de l'organisation économique et sociale actuelle. Peut-on envisager d'autres circulations qui correspondraient à des mutations autant économiques que sociales ?

3.1 D'autres flux ?

L'évolution sociale et économique des campagnes sénégalaises pourrait favoriser d'autres flux : entre les villages et les gros bourgs, entre les villages et les villes voisines, capitales départementales ou régionales, entre la capitale nationale et les campagnes de l'intérieur. Les transports contribuent ainsi au succès d'expériences comme la création de collèges dans de petites bourgades de l'intérieur, destinés entre autres aux élèves des villes. De même, dans la région du fleuve Sénégal, les circulations de personnes, d'informations et d'argent, entre les différents territoires de la migration et les villages de départ⁴³, impliquent des réseaux de transport plus ou moins performants. Qu'en est-il pour le « vivrier marchand » sénégalais ?

Les chemins de l'arachide ne mènent pas tous à Dakar

L'arachide, encore elle, a vu au cours des années 80 sa commercialisation habituelle perturbée, en raison de la stagnation du prix d'achat au producteur. En 1984-85 en particulier, les paysans ont vendu d'importantes quantités à des commerçants du marché parallèle, détenu par les grandes familles musulmanes de Touba⁴⁴. Ces flux varient évidemment selon les années, selon le niveau des cours, officiel et parallèle. Mais Touba, autant que Dakar, est devenue aujourd'hui l'autre capitale de l'arachide, notamment pour les graines provenant de la Gambie anglophone, et les grandes familles musulmanes mourides constituent un maillon indispensable du commerce de la graine. Elles maîtrisent en outre une partie des transports au Sénégal, de grands transporteurs s'affichant ouvertement Mourides.

Du poisson, des tomates, des fruits...

D'autres productions que l'arachide génèrent des trafics dont les flux irriguent l'ensemble du Sénégal. Par exemple, les productions de conserves de tomates dans le delta du fleuve Sénégal, les importantes cultures de canne à sucre dans le même delta, *leniebe*, ou haricot, dans le nord du Bassin Arachidier. De même, produits de cueillette (feuilles à sauce par exemple), petit élevage, constituent autant de filières qui pourraient être encouragées. Les fruits trouvent aussi preneurs lorsque les filières sont organisées : oranges, mangues, bananes, proviennent de l'est ou du sud du pays et sont bien accueillis dans les villes.

Le poisson séché ou fumé depuis longtemps, le poisson frais de plus en plus, ces produits remontent de Saint-Louis, de Mbour, de Kayar, vers l'intérieur du pays. Les circuits s'arrêtaient à quelques dizaines de kilomètres de l'océan, mais de plus en plus, profitant du bon réseau routier et de l'amélioration des matériels de transport - les camions frigorifiques notamment apparaissent - les commerçants approvisionnent l'intérieur. Ces

⁴³ Voir pour cela le numéro spécial d'Hommes et Terres du Nord de 1994 dont le thème est : *Le Nord s'intéresse au Sud, le Sud interpelle le Nord.*

⁴⁴ De la confrérie musulmane des *Mourides* qui est dirigée de la ville de Touba, dans le centre-est du Bassin Arachidier.

marchés deviennent rémunérateurs et attirent aussi d'anciens pêcheurs ou d'autres professions⁴⁵.

L'avenir des nouvelles filières

Ainsi, aux circulations traditionnelles engendrées par la culture de l'arachide, qui restent prédominantes, se superposent d'autres circulations de produits, interrégionales, transfrontalières, en partie sous-tendues par des organisations sociales et économiques changeantes. Ces flux, cependant, ne dominent pas et donc n'intéressent pas les commerçants et les transporteurs : les filières de produits nationaux n'ont pas le développement espéré, les emplois dans les villes secondaires sont rares et, dans l'intérieur du pays, les activités autres que l'agriculture sont d'une manière générale peu nombreuses pour servir de soubassement à un développement régional générant des flux nouveaux.

La faible présence des commerçants sur le marché des produits nationaux, notamment céréaliers, trouve sa compensation dans les circulations intra-familiales. En effet, l'éclatement spatial des sociétés paysannes du Sénégal se traduit par des échanges entre différents membres de la famille, situés dans les villages, dans les petites villes, dans les capitales locales ou nationales, et même dans les grandes villes à l'étranger (en France, mais aussi en Afrique ou aux Etats-Unis). Une partie de la commercialisation des produits agricoles vers les villes repose ainsi sur cette structure familiale éclatée et s'opère principalement par l'intermédiaire de femmes (Lombard, 1990). Elles profitent alors pleinement de leurs familles dont une partie a migré en ville et des systèmes de transports de voyageurs devenus relativement performants. L'accès au marché urbain leur est ainsi facilité sans que les prix s'en trouvent fortement majorés. Les allers retour peuvent se faire dans la journée (pour une ville proche), ou sur deux trois jours, et même sur une semaine pour une grande ville régionale ou la capitale.

3.2 Une culture locale du transport

La faiblesse des flux intra- et inter-régionaux trouve son prolongement dans la polarisation géographique du secteur du transport. La capitale concentre en effet une bonne partie des entreprises de transport, et voit converger toutes les lignes de transport de voyageurs et de marchandises. C'est le résultat de migrations saisonnières ou temporaires très importantes vers la capitale, de trafics de marchandises orientés majoritairement dans un seul sens.

Néanmoins, dans les bourgades rurales, dans les petites villes du Bassin Arachider ou de la région du fleuve Sénégal, il semble qu'une certaine culture locale du transport existe, avec un tissu d'entreprises de transport, une gare routière qui concentre les activités annexes (entretien-réparation par exemple). En pays *serrer* par exemple, dans la bourgade de Niakhar (entre Diourbel et Fatick, voir carte 1), le "garage" est devenu un lieu majeur de l'activité locale. Certes, celle-ci est réduite, mais désormais plusieurs liaisons quotidiennes, à heure fixe, existent avec Dakar, ainsi que dans le sens inverse. Dans ce gros bourg, sous-préfecture d'arrondissement, l'entreprise concernée a été créée par un ressortissant de la localité, et quelques emplois de chauffeurs et de mécaniciens ont vu le jour. Ce cas de figure se retrouve dans de multiples bourgs ruraux ou petites villes du Bassin Arachidier ou de la région du fleuve Sénégal.

⁴⁵ En mars 1996, à Lille (France), lors d'une rencontre avec des étudiants sénégalais, je demandais à l'un d'entre eux ce qu'il espérait pour l'avenir. Ce dernier me répondit : "...monter une entreprise de commercialisation des produits pêchés par mon père, en achetant un camion frigorifique, et les distribuer dans la vallée du fleuve Sénégal".

3.3 Disparités entre transporteurs : un objet de recherche

Cette dispersion spatiale du transport et de ses acteurs rend compte de dynamiques innovantes : entrepreneuriat, investissement, fret nouveau. Pour en prendre la véritable mesure, la mise en place et l'affinement d'une typologie des transporteurs s'avèrent, au Sénégal comme ailleurs en Afrique, indispensables⁴⁶. Ces entrepreneurs sont-ils issus de l'économie de rente, ou bien tentent-ils de travailler d'autres produits ? Quelles sont leurs origines, et notamment leur sources de financements ? Dans quelle mesure les retombées de la migration ne se retrouvent-elles pas dans le développement d'un secteur du transport ? Comment se greffent-ils sur des réseaux commerçants ?

La domination des grands transporteurs illustre la nécessité d'une telle typologie. R. Nguyen-Van Chi-Bonnardel distingue ainsi différents types de transport : primaire pour l'évacuation des arachides jusqu'aux points de groupage, secondaire jusqu'aux huileries et ports. Ces analyses datent des années 60-70, mais les conclusions semblent toujours d'actualité. Les premiers transports sont en général effectués par de petits porteurs qui tournent moins et qui transportent moins que les gros porteurs affectés aux transports secondaires. Or, les gros porteurs sont en général la propriété d'entrepreneurs de grande taille, contrairement aux petits porteurs. Cela reste à vérifier aujourd'hui, mais cela tendrait à montrer que la partie rémunératrice du transport est aux mains de grands transporteurs, par ailleurs largement favorisés par le pouvoir politique. Ces remarques ne remettent pas en cause les conclusions des travaux de l'INRETS et du LET sur les coûts de camionnage : bien au contraire, ils confirment ce qui est dit, notamment sur la Côte d'Ivoire, à savoir que les coûts varient fortement d'une catégorie de transporteurs à l'autre, selon le type de route emprunté, et selon la destination de l'expédition.

CONCLUSION

L'orientation économique, donnée au Sénégal sous l'administration coloniale et poursuivie depuis l'indépendance, a abouti à la monoculture de l'arachide, à l'exploitation forcée des ressources naturelles, au développement inégal des populations paysannes, à l'appauvrissement des terroirs, à la dégradation de l'environnement rural.

D'autres dynamiques sont cependant en cours mais n'ont jamais vraiment été encouragées⁴⁷. La valorisation des produits agricoles locaux, le soutien aux villes secondaires et aux petites bourgades, sont des réalités encore trop peu affirmées et trop peu prioritaires. A partir du moment où les populations rurales peuvent valoriser, localement ou en ville, leurs produits, leurs savoir-faire, d'autres perspectives sont à envisager.

Les transports sont essentiels pour faciliter les échanges, les transferts d'idées ou de techniques. D'une façon générale, si les systèmes de transports répondent un peu plus à

⁴⁶ S. Bredeloup proposait déjà en 1989 une telle typologie pour comprendre comment chaque acteur fonctionne, et surtout combien les évolutions, les parts de marchés sont bien différentes selon le type de transporteur.

⁴⁷ Voir à ce sujet, dans les Cahiers du GEMDEV, JP. Peemans (1994), p247 : "...les objectifs sectoriels de reconstruction d'une sphère de développement doivent inclure une redéfinition des rapports villes-campagnes, notamment à travers la promotion de politiques alimentaires centrées sur la qualité et assurant aux producteurs des revenus décents tout en ne les obligeant pas à sacrifier les équilibres naturels".

une organisation économique qui ne vise pas seulement à faire remonter des produits des campagnes vers le port de Dakar, mais qui favorise d'autres produits, leur contribution au développement des territoires est hautement positive.

Les systèmes de transport peuvent être considérés comme des vecteurs de l'intégration régionale. Plusieurs questions méritent donc d'être insérées dans des programmes de recherche et intéressent aussi les aménageurs :

- qu'en est-il de l'évolution, d'un côté, de cette forme d'économie de rente dans les terroirs africains - et sénégalais en particulier - dont il est question ici, et de l'autre, du développement de politiques économiques plus favorables aux territoires, aux populations, aux produits locaux ?

- quel est le rôle pris par le transport de voyageurs et de marchandises dans ces échanges multiples ? La hiérarchisation du secteur du transport est-elle le produit d'une économie arachidière, ou peut-elle être au service d'un autre développement ?

- l'émergence d'une culture du transport est-elle réelle dans les villes, notamment les villes secondaires ? Traduit-elle tout autant le maintien d'une économie d'exploitation dans laquelle ce niveau géographique ne serait qu'un intermédiaire, que le développement de politiques régionales intégrant territoires urbains et ruraux ?

REFERENCES

- Bredeloup S. (1989), « Les acteurs du transport en Afrique sub-saharienne - Essai de typologie », dans LET-INRETS, *Economie et politiques du camionnage en Afrique sub-saharienne*, Lyon-Arcueil, Actes du SITRASS1.
- Bouf D., Godard X., Keita B. et Klein O. (1989), *Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique sub-saharienne - Cas du Mali*, Arcueil-Lyon, INRETS-LET, rapport pour le Ministère de la Coopération.
- Chaléard J.L. (1996), *Temps des villes, temps des vivres - L'essor du vivrier marchand en Côte d'Ivoire*, Paris, Karthala.
- Champaud J., Lombard J., Sivignon M. (1985), *Villes secondaires et développement régional au Sénégal*. Paris, ORSTOM, rapport de convention ORSTOM/ACA/CCE.
- Cheneau-Loquay A. (1988), « Les relations entre l'espace et l'énergie en Casamance », dans Grenier Ph. (dir.), *Energie et espace au Sénégal*, Talence, CEGET, travaux et document de géographie tropicale n°62.
- Coste J. et Egg J., coord., (1991), *Echanges céréaliers et politiques agricoles dans le sous-espace ouest-africain - Quelle dynamique régionale ?*, Paris/Montpellier/Cotonou, IRAM/INRA/UNB, rapport final.

Hazemann Y. (1992), « Routes et routiers du Sénégal au XXIème siècle : les sources de l'histoire des transports », dans d'Almeida-Topor H. et al. (éds), *Les transports en Afrique - XIX-XXIèmes siècles*. Paris, L'Harmattan.

Gonin P. et Lombard J. (1994), « Le Nord s'intéresse au Sud, le Sud interpelle le Nord », *Hommes et Terres du Nord*, n°4.

Lake L.A. et Touré S.N. (1985), *L'expansion du Bassin Arachidier, Sénégal 1954-1979 : approche cartographique et interprétation dynamique*. Paris, Amira, note n°48.

Atlas Jeune Afrique (1980), *Sénégal*. Paris, Editions Jeune Afrique.

Lambert J., Diaz Olvera L. et Silué S. (1989), *Politiques de réduction des coûts de camionnage en Afrique sub-saharienne - Cas de la Côte d'Ivoire*, Arcueil-Lyon, INRETS-LET, rapport pour le Ministère de la Coopération.

Lavigne Delville Ph. (1991), *La rizière et la valise*, Paris, Syros-Alternatives.

Lombard J. (1990), *Echanges régionaux et pratiques de production-consommation des paysans du Sénégal : les cas du Sine-Saloum et des Terres Neuves*. Paris/Montpellier/Cotonou, IRAM/INRA/UNB, rapport de mission.

Mbodj M. et Becker Ch (à paraître/a), « De la traite à la crise agricole : historique des échanges commerciaux dans le Siin », dans Lericollais A., coord., *Les paysans Sereer (Sénégal) - Permanences et changements*, Paris, ORSTOM, 20p.

Mbodj M. et Becker Ch (à paraître/b), « De la traite à la crise agricole : la crise trentenaire de l'économie arachidière », dans Lericollais A., coord., *Les paysans Sereer (Sénégal) - Permanences et changements*, Paris, ORSTOM, 27p.

Peemans JP. (1994), « Les problèmes de l'articulation des espaces ruraux et urbains dans l'évolution des théories et doctrines du développement », dans Cahiers du GEMDEV, *Mutations sociales et articulations des espaces ruraux et urbains*, n°21, 225-254.

Pélissier P. (1966), *Les paysans du Sénégal - Les civilisations agraires du Cayor à la Casamance*. Saint-Yrieix, Imprimerie Fabrègue.

Nguyen-Van Chi-Bonnardel R. (1978), *Vie de relations au Sénégal - La circulation des biens*, Dakar, IFAN.

Yung JM. (1985), *La filière mil dans le Bassin Arachidier au Sénégal*. Paris, MRE/CODEV, rapport de mission.

Presse

Le Monde Diplomatique, Les premiers pas de l'Afrique verte, avril 1987.
Sud Hebdo, Dakar, 2 mai 1991.

ORGANISATION DE LA CIRCULATION DES PRODUITS VIVRIERS EN PERIODE DE DEVALUATION : CAS DE LA CÔTE D'IVOIRE

Dowo YOBOUET

INSET

Yamoussoukro - Côte d'Ivoire

INTRODUCTION GENERALE

La Côte d'Ivoire (CI) est un pays essentiellement agricole. Sa population cosmopolite, naguère en majorité rurale, est en train de subir des bouleversements qualitatifs et quantitatifs ; le taux de croissance naturel démographique annuel est d'environ 3,5%. La population, en 1994, est estimée à plus de 13 millions d'habitants contre seulement 6,5 millions en 1975 et environ 10 millions en 1990. La proportion "population rurale/population urbaine" était dans les années 60/70 d'à peu près 80% contre 20%. Cette proportion est entrain de s'inverser pour se situer à 60% contre 40%. ABIDJAN y joue un rôle moteur ; en effet, cette ville à elle seule, héberge une proportion importante de la population ivoirienne : 19,5% de la population nationale en 1990 et plus de 20% en 1995.

Ce glissement progressif de la population vers la ville engendre des problèmes majeurs au nombre desquels l'approvisionnement en vivres des populations. Aussi cette urbanisation rapide sans remettre véritablement en cause l'équilibre alimentaire du pays n'en constitue pas moins une menace. Car ceux qui émigrent vers les villes sont les principaux producteurs des aliments de base. Le dépeuplement des campagnes pourrait rimer avec baisse, à terme, de la production alimentaire nationale.

Ce nouveau contexte devrait (doit) conduire à imaginer de nouvelles stratégies de production, de distribution, et d'organisation de la circulation des produits vivriers plus efficaces voire plus rationnelles pour faire face à cette transformation en profondeur du marché des produits vivriers locaux que suscite l'urbanisation.

L'attrait du gain financier pousse les producteurs à évacuer des quantités de plus en plus importantes vers les villes. Face à cette croissance rapide des flux des produits vivriers locaux, l'on constate que, très souvent le système de distribution, resté archaïque depuis l'indépendance, est un frein à la circulation rationnelle et compétitive des produits vivriers locaux. La chaîne de distribution est complexe, hétérogène et atomisée ; les acteurs nombreux et spéculateurs à souhait. Les aires de distribution très variées ; les méthodes de commercialisation instables, changeantes et évolutives : nous avons affaire à un marché diversifié, complexe car les normes y ayant cours subissent des mutations rapides.

Cette situation, déjà confuse, est exacerbée par la dévaluation du F CFA de janvier 1994 qui a d'ailleurs eu, entre autres conséquences, de provoquer des bouleversements importants sur le secteur. On peut citer le renchérissement des coûts de distribution qui dépend étroitement des transports. La CI, un PVD, n'a aucune technologie ; et, est de ce fait, dépendante de l'occident en matière d'équipement, en particulier dans le secteur automobile. Les transports s'en trouvent particulièrement affectés (voir étude DCGTx).

La dévaluation a également provoqué une baisse significative du pouvoir d'achat des populations urbaines clientes des produits vivriers (PV). Une récente étude menée par AKINDES48 montre des substitutions importantes opérées à ABIDJAN entre PV locaux et PV importés. Cette tendance est la même à l'échelle nationale. Voici donc un nouveau facteur supplémentaire de densification du trafic de PV locaux vers les villes. Il faut une capacité de transport suffisante pour répondre à la nouvelle demande dans un contexte où la dévaluation a tendance à limiter la marge d'action des transporteurs.

L'inorganisation des marchés du transport des PV locaux confrontée aux effets de cette dévaluation, l'hétérogénéité et le morcellement des chaînes de circulation des PV locaux, l'absence de véritables stratégies logistiques d'organisation du secteur..., sont autant de facteurs qui affectent la compétitivité de la distribution des PV locaux. Au total, les structures de distribution sont restées artisanales et inefficaces ; les filières de production-distribution-consommation sont incohérentes : des pôles d'excédent existent aux côtés de zones déficitaires (centres de pénurie). La complémentarité interrégionale ne joue que très faiblement. L'évacuation presque à sens unique est orientée principalement vers les grands centres urbains et surtout vers ABIDJAN.

Le système de transport, dominé par les artisans transporteurs (54% du parc et 90% des transporteurs), est coûteux pour tous les acteurs : transporteurs, chargeurs, consommateurs, pouvoirs publics...

La dévaluation est venue frapper un secteur rongé déjà par de nombreuses tares dont l'inorganisation qu'elle risque d'aggraver.

Cette communication tentera de répondre aux interrogations suivantes :

- quels mécanismes caractérisent la distribution des PV locaux ? et comment agissent-ils sur la compétitivité du secteur ou encore quels sont les principaux facteurs de compétitivité du secteur ?

- à quels niveaux se manifestent le plus les effets de la dévaluation ; n'offre-t-elle pas l'occasion aux pouvoirs publics de réorganiser le secteur ?

- quel type d'intervention doivent opérer les pouvoirs publics pour laisser au secteur son originalité ?

Cette intervention comprendra trois parties :

- 1 - Principales caractéristiques de la distribution des produits vivriers locaux ;
- 2 - Impact de la dévaluation ;
- 3 - Tentative d'organisation : rôle de l'Etat.

1. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE LA DISTRIBUTION DES PRODUITS VIVRIERS

Cette première partie met en relief la complexité de la distribution des produits vivriers (PV) en Côte d'Ivoire. Elle portera essentiellement sur :

- les généralités,
- l'organisation de la distribution

48 (1) voir "marchés tropicaux et méditerranéens" N° 2566 de janvier 1995

1.1 Généralités sur le secteur

La CI produit une vaste gamme de PV. Les zones de production et de consommation des principaux PV sont très mal coordonnées entre elles.

les principales cultures vivrières

Les statistiques du Ministère de l'Agriculture et des ressources animales présentent les productions des principales cultures vivrières. Parmi celles-ci six ont une production annuelle au moins égale à 300 000 tonnes depuis près de dix ans. Par exemple en 1992 on a enregistré pour :

- le riz	: 660 000 t
- l'igname	: 2 758 000 t
- le manioc	: 1 502 000 t
- la banane	: 1 226 000 t
plantain	
- le maïs	: 514 000 t
- le taro	: 323 000 t

(source : annuaire des statistiques agricoles 1992

p137)

La base alimentaire de la CI est constituée essentiellement du riz, de la banane plantain et de l'igname. La forte production de manioc s'explique par le fait que l'on l'utilise aussi pour fabriquer de l'*attiéké*, sorte de couscous à l'ivoirienne très prisé dans les « maquis » sorte de restaurants populaires. La banane plantain mure est aussi utilisée pour préparer de l'*aloco* (frites de banane mure).

La population en augmentation rapide et l'urbanisation accélérée sont en dernier ressort les principaux facteurs explicatifs de cette croissance rapide de la production - consommation de PV.

Zones d'émission (production) ; zones de réception (consommation)

La production des PV est très peu maîtrisée. De part les habitudes alimentaires des régions, on peut attribuer à chaque région telle ou telle culture vivrière. Mais il a rarement existé une vue panoramique complète des statistiques des vivriers au niveau régional. Cependant du fait de cette spécialisation l'on admet généralement que :

- l'igname est produite au centre, au nord et au nord-est,
- le riz au centre et au centre-ouest,
- la banane plantain au sud, sud-ouest et centre-ouest.

Cependant, l'on sait que les campagnes et les zones rurales sont les grandes pourvoyeuses des villes et centres urbains en produits alimentaires locaux. Les quelques statistiques parcellaires et fiables qui existent font état de 29 000 t de riz produites au Sud en 1994 (voir le mensuel CI agricole n°2, avril 1996, P.11) ;

45 500 t de riz pour le sud - ouest et 52 000 t de maïs (voir document AISA nov. 1993, p.64).

Entre les zones de production (émissions) et les zones de consommation (réception) il existe des flux diffus d'intensité variable difficiles à quantifier. Ces flux sont organisés par niveau :

- au niveau local ce sont des flux entre les campagnes et les centres urbains les plus proches,
- au niveau régional on a les relations :

- . entre deux sous préfectures ou
- . entre une sous préfectures et un grand centre urbain
- au niveau national on les liaisons :
 - . campagnes/ grands centres urbains
 - . campagnes/ Abidjan
 - . sous préfectures / Abidjan.

Mais il existe une mauvaise coordination entre les zones de production et de consommation. « *Le problème alimentaire de la côte d'Ivoire est décrit à travers l'image des mangues qui pourrissent à Korhogo, des bananes qui moisissent à Méagui et des légumes qui périssent à Kotobi* ». (Koné Yaridiouma)⁴⁹

On voit ici apparaître un premier niveau d'hétérogénéité. D'autres caractéristiques peuvent être mises en relief par l'étude de la distribution proprement dite.

1.2 Organisation de la distribution

La distribution des PV en CI est complexe, morcelé et hétérogène. On peut cependant l'appréhender selon trois critères :

- la distance,
- les moyens de transport et
- les tarifs pratiqués

Lla distance et les itinéraires

Ici interviennent trois niveaux ; il y a respectivement la courte distance, la moyenne distance et enfin la longue distance.

la courte distance

Nous avons décidé de considérer comme courte toute distance d au maximum égale à 50 km ($d \leq 50$ km). La distribution se fait des zones rurales vers les premiers centres urbains de proximité qui peuvent être des centres terminaux ou intermédiaires. Les principaux intervenants sont les paysans producteurs eux mêmes auxquels des grossistes ou d'autres intermédiaires achètent les PV soit pour les revendre en détail dans un centre urbain terminal, soit pour les faire transiter par un centre urbain intermédiaire pour une destination plus lointaine.

Les principaux intervenants sont donc les paysans, les acheteurs (grossistes ou particuliers) et les transporteurs.

La moyenne distance

La moyenne distance est la distance d comprise entre 50 et 150 km ($50 < d \leq 150$ km). Cette distance sépare une campagne d'un centre urbain intermédiaire ou terminal au delà de 50 km. Selon l'origine du transport, campagne ou centre urbain, on a comme acteurs les paysans et/ou les autres intermédiaires (acheteurs individuels grossistes et transporteurs).

⁴⁹ (1) KONE YARIDIOUMA « analyse de l'efficacité des circuits de commercialisation de l'igname et de la tomate dans le nord est de la Côte d'Ivoire : cas de la sous préfecture de Bondoukou » thèse de doctorat « 3ème cycle CIRES Abidjan, 1994

La longue distance

Est considérée comme longue distance toute distance supérieure à 150 km ($d > 150$ km) ; elle sépare une campagne d'un centre urbain ou deux centres urbains. Les intervenants sont, selon les cas soit les paysans, soit les autres intermédiaires.

Les acteurs et les moyens de transport

La nature des moyens de transport varie selon la distance

sur la courte distance

Il faut distinguer la collecte primaire de l'évacuation vers un centre urbain.

La collecte primaire, est le plus souvent l'oeuvre des paysans producteurs eux mêmes. Ils utilisent leurs propres moyens ; ce sont en général le portage, les deux roues, des petits tracteurs ou des charrettes à traction animale ou humaine.

L'évacuation vers le centre urbain est assurée par de petits transporteurs à l'aide de véhicules dont la charge utile (CU) n'excède pas 5 tonnes. Dans 90% des cas le transport est mixte (voyageurs et marchandises) dans des minicars de 17 places avec des porte-bagages.

sur la distance moyenne

Les paysans interviennent au tout premier niveau avec les moyens décrits précédemment. Ensuite l'on a affaire à des transporteurs moyens disposant de véhicules de CU comprise entre 10 et 24 tonnes. Ces véhicules sont vieux (10 à 20 ans) et assurent près de 90 % du trafic. Les quelques 10 % restants sont évacués par transport mixte à l'aide de cars de 30 à 50 places.

sur la longue distance

Le transport est réalisé par des transporteurs de métier avec des véhicules de grand gabarit de CU égale à 38 tonnes. On y rencontre parfois des véhicules moyens dont la CU varie de 15 à 24 tonnes. Les transporteurs de marchandises assurent plus de 90 % du trafic. Les 10 % restants se font par transport mixte avec des cars de plus de 50 places.

itinéraires et coûts d'exploitation associés

Sans avoir la prétention de faire une typologie exhaustive des itinéraires empruntées à l'occasion de la distribution des PV locaux on peut cependant en donner les grandes caractéristiques :

- sur la courte distance⁵⁰ les routes empruntées sont en très grande partie du type RT-1, RT-2 et RT-3. Avec des coûts d'exploitation moyens d'environ 344,12 FCFA/km (minicars) et 325,30 FCFA/km (véhicule de CU \leq tonnes).
- Sur la moyenne distance² ce sont en général des routes qui sont en majeure partie du type R-2 avec des coûts d'exploitation de 533,22 FCFA/km pour les

⁵⁰ DCGTx, « coûts d'exploitation des véhicules en milieu interurbain », Abidjan, mai 1995 ; dans ce même document la DCGTx fait une typologie des route ; ainsi on a :

- RT1 = route en terre en bon état à terrassement définitif
- RT1-2 = route en terre en milieu de vie
- RT2 = route en terre en état moyen
- RT2-3 = route en terre = $(1/3RT2 + 2/3 RT3)$
- RT3 route enterrée en mauvais état
- R1 = route neuve revêtue
- R1-2 = route revêtue en milieu de vie = $\frac{1}{2} \times (R1 + R2)$
- R2 = route revêtue en fin de vie

véhicules de CU≤15t et de 727,12 FCFA/km pour les ensembles articulés de CU≤24 t ; les autocars de moins de 50 places y ont un coût d'exploitation de 392,70 FCFA/km.

- Sur la longue distance² les routes sont du type R-1 et R-2. On y a les coûts d'exploitation suivants : 806,74 FCFA/km pour les ensembles articulés de CU > 24 t ; et 394 FCFA pour les cars de plus de 50 places.

1.3 Les tarifs pratiqués

Il n'existe pas de tarifs officiels respectés par tous les acteurs et pour tous les produits. Pour certains comme le riz, il y a des prix officiels, en général, foulés aux pieds par les acteurs eux mêmes.

La négociation prédomine dans le transport mixte où souvent et selon les circonstances le chargeur qui voyage avec ses PV ne paie que le ticket voyageur.

Sur la courte distance le prix est fixé à la criée mais surtout par négociation et à la tête du client. Le degré de connaissance (amitié ou lien de parenté) peut être un facteur important de baisse de prix. On peut affirmer qu'il n'y a pas de système de fixation de prix préétabli.

La formation du prix est flexible et tient compte de beaucoup de facteurs :

- niveau de la demande
- taux de chargement
- état du véhicule
- circonstances du chargement
- etc.

Concernant les moyenne et longue distance la négociation prédomine ; mais souvent il existe des tarifs acceptés et respectés par tous les acteurs. Cependant il est difficile de donner un niveau de ces prix car il est variable selon les périodes et les villes. Mais en général il est insuffisant pour couvrir les frais d'exploitation du véhicule. Le transporteur est contraint à la surcharge avec les conséquences dommageables que cela peut entraîner.

Cette première partie montre que le transport des produits vivriers est complexe, hétérogène et morcelé. On utilise à des proportions variables le transport de marchandises et de voyageurs.

Selon la distance les itinéraires varient également avec les coûts d'exploitation. Les tarifs pratiqués ne sont pas réglementés et son fixés sur la base de la négociation et parfois de la spéculation.

Les acteurs sont nombreux ; mais on peut en distinguer 5 grands types :

- les paysans
- les grossistes approvisionneurs
- les transporteurs publics
- les détaillants

Ce système de distribution n'est pas toujours efficace et entraîne de très grandes pertes ; les pratiques informelles y prédominent, les infrastructures de distribution sont soit inexistantes soit insuffisantes.

2. L'IMPACT DE LA DEVALUATION

La dévaluation a eu des très nombreux effets sur l'économie ivoirienne certains ont été identifiés d'autres pas encore. Mais on a le plus parlé du renchérissement du coût de la vie avec une inflation moyenne de 30% selon le gouvernement ivoirien.

Le secteur des transports, dépendant par nature de l'étranger a subi cette hausse de façon brutale . les coût d'exportation des véhicules destinés au transport interurbain se sont accrus d'au moins 30% (DCGTX) . Malgré son caractère hétérogène le transport des produits vivriers. a été profondément affecté ; modifiant du coût de nombreux paramètres relatifs au secteur.

Pour les produits vivriers l'impact de la dévaluation est perceptible au niveau de leur importance dans la consommation et sur la distribution.

2.1 Accroissement de la valeur d'usage des vivriers

La dévaluation en renchérisant les prix des aliments importés a du coup modifié le comportement alimentaire des Ivoiriens.

Une prise de conscience face aux produits locaux

Le slogan « *consommer ivoirien c'est malin* » s'est traduit pour le secteur des vivriers par :

- Un ajustement budgétaire au profit des produits locaux de 17% en moyenne,
- Une augmentation de la consommation du riz local au détriment du riz importé,
- Une chute de la consommation du riz de luxe
- Un rôle plus accru des secteur informel alimentaire.

Au delà de ces facteurs, il faut noter la prise de conscience politique d'assurer l'autosuffisance alimentaire. Ainsi pour le riz local l'Etat se propose d'aménager plus 20 000 ha pour accroître la production au riz local.

Augmentation de la valeur économique des produits

En plus de la consommation directe qui s'est accrue, la valorisation économique par la transformation est de plus en plus perceptible ; en effet de nombreux produits industriels à base de produits locaux sont de plus en plus sur le marché. On a par exemple des liqueurs à base d'orange, de coco, de café ou de cacao ; la CI. vient de lancer le BRO, du pain par incorporation de 10 % de farine de manioc à la farine de blé.

C'est donc environ 20.000 tonnes de farine de manioc par an ce qui nécessitera 100 000 tonnes de tubercules de manioc. Ces quantité vont accroître si l'opération se réalise avec succès.

Les produits vivriers locaux prennent de plus en plus d'importance dans l'économie Ivoirienne après dévaluation. Leur valeur économique et/ ou marchande s'accroît dans les centres urbains surtout ceux qui ont une forte population. Cet état de fait accentue le déficit déjà perceptible entre zones de production et zones de consommation. Avec la dévaluation, il y a désormais une demande internationale des P.V ivoiriens dans les pays voisins. Il y a souvent eu des pénuries locales, parce que les grossistes ont préféré l'exportation au marché local.

Cette nouvelle situation, accroît les flux de transport entre zones rurales et les principaux centres cubains.

2.2 Impact sur la distribution

La distribution comporte les acteurs et le transport

Au niveau des acteurs

L'on observe l'arrivée de nouveaux acteurs avec les opportunités de gain devenues plus nombreuses ; Les paysans tentent de gérer eux mêmes toute la filière des P.V. Ce comportement reste encore trop marginal pour être analysé efficacement.

Les autres acteurs ont vu leur nombre s'accroître. Mais le comportement d'ensemble reste marqué des pratiques d'avant la dévaluation.

Au niveau du transport

La Côte d'Ivoire à l'une des fiscalités routières les plus pesantes. La dévaluation n'a pas remis véritablement cette contrainte, pire, elle a contribué à accroître les coûts d'exploitation qui se sont accrus d'au moins 30 % selon la PCGTX. Les artisans transporteurs méconnaissant totalement ces coûts appliquent des tarifs qui ne leur garantissent pas toujours une recette d'exploitation suffisante. La conséquence ce sont les nombreuses et incessantes pannes, les immobilisations et le vieillissement prématuré du parc. Toutes choses ne favorisant pas une distribution efficace et rationnelle des produits vivriers.

Face à un secteur rongé par l'inefficacité, pourtant reconnu utile au développement économique que peut faire l'Etat ?

3. ROLE DE L'ETAT

Depuis la suppression en 1994 de la Caisse Générale de Péréquation, l'Etat n'intervient plus dans la distribution des produits vivriers sauf au niveau de l'encadrement à travers l'OCPV, l'ANADER, la CIDT et la PALMINDUSTRIE.

Le nouveau rôle de l'Etat pour améliorer la circulation des Produits Vivriers doit consister en des mesures d'ordre général et en des actions plus spécifiques. Ce troisième point se contentera d'énumérer quelques recommandations

3.1 Les mesures générales

Dans un contexte d'ajustement structurel caractérisé par la privatisation l'Etat doit créer pour chaque secteur les règles à suivre

Créer un cadre réglementaire

Il s'agira pour l'Etat de mettre en place les mécanismes de la rentabilité en limitant son intervention par l'adoption d'une réglementation claire et rationnelle. Celle ci concerne notamment l'accès à la profession, la tarification en s'efforçant de mettre en place une fiscalité souple

Jouer sur les facteurs de compétitivité

Il convient d'améliorer l'Etat Général du réseau routier afin de baisser les coûts d'exploitation kilométriques.

Les autres facteurs de compétitivité sont :

- La distance
- L'état du véhicule
- Les quantités transportées
- Le produit transporté
- L'offre et la demande de transport

L'Etat selon les cas et à travers une réglementation souple et évolutive peut jouer sur ou plusieurs de ces facteurs

3.2 Les mesures spécifiques

Il s'agit pour l'Etat d'intervenir sans s'impliquer lui même dans le secteur. Il pourra à cet effet favoriser :

- l'installation de privés dans le secteurs, lesquels vont réaliser des infrastructures à péages ;
- La création de coopératives des producteurs
- Les regroupements des petits transporteurs afin de gérer en pool leurs véhicules

CONCLUSION

La dévaluation avait entre autres objectifs de relancer la compétitivité de l'économie par la hausse des coûts des produits importés. Le secteur des transports qui dépend étroitement de l'étranger à été atteint sérieusement par cette inflation. La distribution des PV en a souffert et tente à son propre niveau une réorganisation qui reste empreinte de ses pratiques irrationnelles séculaires.

Vu l'importance grandissante de ces produits dans l'économie, l'Etat se doit d'intervenir dans son organisation en favorisant la création d'infrastructures de rationalisation de la circulation de flux des PV. Aussi, l'Etat peut-il contribuer à une réorganisation efficace des acteurs en les encourageant à des regroupements ; ce qui peut être un facteur d'utilisation avec des économie d'échelle des moyens dont ils disposent.

La dévaluation a également contribué à recentrer la consommation des populations vers les produits locaux ; mieux, toute une économie endogène des ressources locales est en train de naître.

Avec le redressement économique de plus en plus perceptible, ce sont sans doute les fondations du système économique dans son ensemble qui se transforment tant quantitativement que qualitativement. Au delà de PV cette nouvelle donne doit pousser à mettre en forme une nouvelle philosophie de gestion de manière à assurer non seulement l'autosuffisance alimentaire mais à intégrer la notion même d'autosuffisance à l'opinion publique nationale.

BIBLIOGRAPHIE

- AISA « 5^{èmes} assises de l'AISA », San-Pedro, Novembre 1993.
 AKINDES Francis « L'impact premier de dévaluation sur la consommation alimentaire des Abidjanais » (in marchés tropicaux et méditerranéens n°2566 du 13/01/1995.)
 DCGTx « coûts d'exploitation des véhicules de transport routier en milieu interurbain », Abidjan, mai 1995.
 DIOMANDE Kanvaly « ajustement réel et monétaire en Côte d'Ivoire » CIRES, Abidjan décembre 1994.

DOWO Yobouet « le rôle des transports routiers dans l'intégration de l'économie traditionnelle : cas de la distribution des produits vivriers en Côte d'Ivoire » Thèse de doctorat 3^{ème} cycle, Aix -en-Provence 1984

ECHUI Aka « le transport dans le marché de distribution de riz en Côte d'Ivoire », ENSTP,

YAMOOUSSOUKRO, 1989

KONE Yaridiouma « analyse de l'efficacité des circuits de commercialisation de l'igname et de la tomate dans le Nord-est de la Côte d'Ivoire : cas de la sous préfecture de Bondoukou », doctorat 3^{ème} cycle en économie rurale CIRES, Abidjan, 1994

TOGUYENI Youseph « Gares routières et marché de gros : quelles structures pour le camionnage en Côte d'Ivoire », ENSTP YAMOOUSSOUKRO, Juin 1990

LISTE DES ABREVIATIONS

AISA : Association ivoirienne des Sciences Agronomiques

ANADER : Agence Nationale d'Appui au Développement Rural

CI : CÔTE D'IVOIRE

CIDT : Compagnie Ivoirienne de Développement des Textiles

CIRES : Centre Ivoirien de Recherche Economique et Social

CU : Charge Utile

DCGTx : Direction et Contrôle des Grands Travaux

OCPV : Office de Commercialisation de Produits Vivriers

PV : Produits Vivriers

TRANSPORTS ET ENJEUX VIVRIERS AU CONGO

Dieudonné MBOUKOU-MBOUNGOU

ACRETAT

Brazzaville - Congo

INTRODUCTION

Les transports et l'autosuffisance alimentaire constituent sans nul doute les grands handicaps de l'Afrique contemporaine. Ces handicaps sont aujourd'hui rendus plus cruciaux par la dernière dévaluation du franc C.F.A. qui a renchéri les prix à l'importation aussi bien des denrées alimentaires que des équipements en transport.

Au Congo, la lecture de certaines données statistiques fait apparaître que le pays connaît depuis des années une baisse de la production paysanne commercialisée, un déficit croissant dans l'approvisionnement vivrier des zones urbaines et une hausse vertigineuse des prix des produits vivriers locaux. Cet état de choses est, semble-t-il, à mettre sur le compte d'un certain nombre d'éléments qui en dernière analyse portent la marque du système des transports. En effet, la production vivrière et son écoulement marchand se trouvent largement affectés par les transports et les difficultés de déplacement en milieu rural congolais.

En amont, la marche à pieds et le portage humain utilisés par le paysan comme mode et moyen de transport limitent sérieusement la production et l'insuffisance de l'offre qui en résulte a pour conséquence un niveau relativement élevé des prix sur les marchés.

En Aval, l'insuffisance de l'infrastructure de circulation, le mauvais état de celle-ci entraînent une mauvaise organisation et une irrégularité des transports. L'offre des transports apparaît très sélective et il en résulte une désorganisation des circuits commerciaux qui ne s'étalent pas dans le temps et dans l'espace à l'image des petites productions paysannes. ce qui limite davantage la production et renchérit les prix.

La présente communication se propose de cerner cette incidence transport en s'appuyant sur l'exemple de quelques produits vivriers qui utilisent les transports routiers et / ou ferroviaires de leurs lieux de production aux lieux de consommation finale.

Ce qui nous conduit :

- à présenter de manière succincte le système des transports congolais dans son ensemble;
- à analyser l'incidence transports sur la production, l'acheminement et l'écoulement des produits vivriers locaux,
- à mesurer l'influence des prix de transport sur les prix des produits vivriers locaux.

1. LE SYSTEME CONGOLAIS DES TRANSPORTS

Parler de système de transports, entendu comme un ensemble d'éléments interdépendants et cohérents, constitue certainement un abus de langage au Congo. L'ensemble y apparaît en effet très fragmentaire et inorganisé, et l'observation fait apparaître plutôt quelques trois systèmes ou sous-systèmes sans intégration parfaite.

On peut distinguer :

- un premier sous-système dans lequel évoluent les paysans, sous-système où l'infrastructure de circulation (sentiers, chemins, pistes, rivières...), les modes et les moyens de transport (marche à pieds, portage humain, pirogue) ne permettent que des échanges très faibles et limités;
- un second sous-système dans lequel évoluent des commerçants-transporteurs exploitant les liaisons villes - campagnes;
- un troisième sous-système qui intègre l'économie congolaise à l'économie mondiale, sous-système dominant sur lequel repose toute la structuration actuelle du territoire congolais.

Un effort d'appréhension de l'ensemble peut être fait à travers l'infrastructure de circulation et l'organisation qui s'y greffe.

1.1 L'infrastructure de circulation

L'ossature principale est constituée par 795 Kilomètres de voies ferrées et 5.000 Kilomètres de voies navigables. A cette ossature se raccordent ou s'ajoutent quelques 17.000 Kilomètres de routes et pistes d'intérêts divers et d'utilisation plus ou moins permanente.

En réalité seules les voies carrossables, aujourd'hui en très mauvais état, essayent d'irriguer le pays.

En effet, non seulement les voies ferrées et fluviales sont linéaires et ponctuelles mais aussi et surtout au Congo elles ne font que border le pays : à l'Est pour le fleuve (qui sert en même temps de frontière avec le Zaïre) et à l'extrême Sud-ouest pour le chemin de fer.

Ce qui nous donne en termes d'indicateurs de densité du réseau (routier essentiellement) :

- Par rapport à la superficie du pays :

$$\frac{17.300 \text{ Km}}{342.000 \text{ Km}^2} = 0,050 \text{ Km/Km}^2$$

- Par rapport à la population du pays :

$$\frac{17.300 \text{ Km}}{2.685.387 \text{ hbts}} = 0,0063 \text{ Km/hbt ou } 6,3 \text{ Km/1000 hbts}$$

Il apparaît à l'évidence une insuffisance de l'infrastructure de circulation qui, conjuguée à son très mauvais état actuel, ne peut alors manquer d'incidence sur l'organisation (des transports) qui s'y greffe.

1.2 L'offre de transport

Nous distinguons principalement l'offre ferroviaire et fluviale à travers les prestations de l'Agence Transcongolaise des Communications (A.T.C) et l'offre routière par des micro-transporteurs routiers qui font du ravitaillement des milieux urbains.

Le chemin de fer Congo-Océan (C.F.C.O), sous entité de l'A.T.C qui gère les transports ferroviaires, offre aux populations agglomérées le long de la voie quelques trois régimes de transport pour l'évacuation de leurs produits vers les grands centres urbains.

Ces trois régimes (Ordinaire, Accélééré, Express) sont théoriquement basés sur la rapidité et le prix : Plus le C.F.C.O. s'engage à transporter rapidement, plus le prix à payer est élevé.

Les transports sur le Congo (fleuve) permettent quant à eux de relier Brazzaville aux régions nord du pays. Ils interviennent dans l'acheminement des produits de pêche et de culture des zones riveraines du nord.

L'offre routière enfin, est essentiellement le fait des micro-transporteurs assurant un transport mixte de personnes et de marchandises.

Les transports routiers sont en réalité embryonnaires et se concentrent sur les seules Routes Nationales qui relient les grandes villes à certains espaces ruraux. Sur les routes secondaires et les routes de desserte locale, les transports restent l'occasion.

Cet écrémage du marché qui transparait est à mettre sur le compte de l'état des routes qui aujourd'hui accusent une dégradation très poussée. Pour ne citer que quelques exemples, dans la région de la Bouenza, il faut au moins 1H30 pour relier Yamba à Loutété à peine distants de 27 Kilomètres. Dans le pool, il faut une journée (12 heures) pour relier Brazzaville à Boko distants de 136 Km. Les transporteurs ne peuvent alors risquer leurs véhicules sur des kilomètres de vase que lorsqu'ils s'assurent un large profit en pratiquant des prix de transport élevés.

Il sied de signaler que ces micro-transporteurs n'ont aucune base comptable ; il en résulte une fixation erratique des prix reposant sur des éléments parfois subjectifs. La pénibilité et l'accessibilité constituent, semble-t-il, une base de tarification pour ces transporteurs qui visent souvent un amortissement immédiat de leurs véhicules.

De cette lecture sommaire, il apparaît que les transports de manière générale sont insuffisants, irréguliers et sélectifs. Ils constituent ainsi un élément dirimant dont l'incidence est double sur les prix des produits vivriers locaux :

- une première incidence indirecte qui se mesure d'abord en termes de quantités produites et écoulées. L'offre des produits vivriers étant insuffisante, car tributaire de la faiblesse et de l'irrégularité des transports, il en résulte un excédent de la demande que le marché essaye de réguler par un certain niveau de prix;
- une deuxième incidence directe par laquelle les prix élevés des transports sont répercutés sur les prix de vente des produits vivriers en milieu urbain.

2. L'INCIDENCE DE LA CONTRAINTE TRANSPORTS

Cette incidence est à apprécier aussi bien en amont qu'en aval de la production vivrière marchande

2.1 L'incidence amont de la contrainte de transport

La production paysanne et sa première évacuation nécessitent ou occasionnent de nombreux trajets aller - retour entre les villages et les plantations agricoles.

En effet, du fait de ses activités de production, activités souvent éloignées des lieux d'habitation, le paysan congolais effectue plusieurs déplacements journaliers sur un rayon parfois supérieur à 10 kilomètres.

Autour de l'habitat rural congolais, on observe une répartition hétéroclite des cultures qui ne tient pas compte de l'éloignement. Le paysan, tributaire de la nature, répartit ses cultures en fonction de la qualité des différents types de sols qu'il reconnaît, des végétations herbeuses ou arbustives, des cours d'eau qu'il recense dans son milieu.

Le village s'entoure souvent d'arbres fruitiers et les champs où s'effectue une culture mixte (plantes variées possédant des propriétés et des périodes de maturation différenciées) apparaissent plus loin.

Cet éloignement des cultures s'explique aussi par la présence du petit bétail dont disposent les paysans, bétail souvent livré au hasard de la nature. Le principe étant " au bétail de trouver seul sa subsistance ", les plantations doivent, par conséquent, être éloignées des lieux d'habitation pour éviter les dégâts aux cultures.

Face à cet éloignement, le paysan congolais n'a que la marche à pieds et le portage humain comme mode et moyen de transport. En effet, à plus de 90% le paysan congolais utilise l'énergie humaine pour transporter ses produits et 85% au moins de ses activités impliquent du transport entre son lieu d'habitation et ses plantations. Ce qui fait apparaître le paysan congolais comme un transporteur à plus de la moitié de son temps de travail.

Le temps et l'énergie ainsi absorbés par les transports constituent à l'évidence une entrave considérable à la production. Il faut en effet au paysan congolais entre une heure et trois heures de temps de marche aller-retour pour couvrir journalièrement la distance séparant son village de sa plantation. Ce qui entame largement le temps et l'énergie affectés à l'activité réellement productive. Le temps de travail réellement productif, l'énergie disponible sont davantage réduits quand le paysan a des activités éparses et doit, par conséquent, visiter plusieurs plantations dans la journée.

Le portage humain largement utilisé comme moyen de transport se caractérise, pour sa part, par une certaine lenteur et surtout par son faible débit. Pour ne parler que des seules récoltes par exemple, le paysan n'évacue ou ne rentre (vers le village) que la seule quantité qu'il est capable de porter en un ou deux voyages journaliers. Selon les produits et la distance, il s'agit au maximum de un ou deux paniers (ou sacs) d'un poids variant entre 10 et 30 kg.

En plus de cette première contrainte amont, le milieu rural, mieux le paysan congolais se trouve confronté à une seconde contrainte transports - insatisfaite - pour la commercialisation de sa production.

2.2 L'incidence aval de la contrainte de transport

La brève présentation faite du "système" congolais des transports nous a révélé que l'infrastructure de transport, du fait de son mauvais état et de son faible maillage, occasionne une insuffisance, une irrégularité et une sélectivité de l'offre des transports.

En saison pluvieuse par exemple, saison des récoltes, il faut 6 à 7 heures pour couvrir une vingtaine de kilomètres. Aucun transporteur ne se risque alors sur ce genre de routes quand bien même un trafic réel y existe.

La conséquence de tous ces aspects est une désorganisation des circuits commerciaux qui ne peuvent pas couvrir tout l'espace rural. L'écroulement du milieu

auquel se livrent commerçants et transporteurs entraîne une marginalisation de nombreuses régions qui ne peuvent ainsi contribuer à l'offre globale destinée à alimenter les marchés urbains.

Pour ne prendre que quelques exemples :

a) En 1994, une étude du F.A.O. a estimé la production totale rurale du manioc à 800 000 tonnes dont 400 000 tonnes évacuées et commercialisées. La consommation urbaine étant estimée à 450 000 tonnes, il en est résulté un déficit de 50 000 tonnes comblé par des importations.⁵¹ Cette même étude a estimé la production annuelle de l'arachide de bouche à 20 000 tonnes avec 3 000 tonnes de commercialisées

Face à une consommation urbaine évaluée à 10 000 tonnes, il apparaît là encore un déficit en arachide de bouche de 7 000 tonnes.

b) La demande en pommes de terre à Brazzaville est estimée à quelque 5.000 tonnes par an; or l'offre paysanne atteint difficilement 500 tonnes. En outre la pomme de terre est une denrée assez lourde sur laquelle les transporteurs routiers appliquent des prix de transport élevés. La conjugaison de ces deux éléments (jeu de l'offre et de la demande, prix du transport) fait que la pomme de terre est perçue au Congo comme une denrée de luxe car vendue chère en milieu urbain.⁵²

c) Dans la région de la Bouenza, une récolte de 100 régimes de banane douce destinée à la ville nécessite :

- * deux jours de coupe et d'évacuation par portage vers le village;
- * un jour d'évacuation par route vers la gare ferroviaire;
- * un à deux jours de chargement dans le wagon (lorsque celui-ci est immédiatement disponible),
- * un à deux jours de transport par voie ferrée pour couvrir les 240 kilomètres séparant la gare d'expédition (Madingou) à Brazzaville.

Pour une denrée aussi périssable, la durée totale d'environ une semaine paraît trop longue. Ce qui conduit à un manque d'engouement pour la production de cette denrée.

d) Dans la région du Niari, la production et la récolte du riz se font en forêt à 5 ou 6 km des habitats ruraux. Le paysan doit ainsi rentrer sa récolte sur cette distance pendant une semaine au moins. Il doit en outre acheminer son produit sur 20 km environ pour atteindre Mossendjo qui est le point d'ouverture de la zone par voie ferrée. C'est autant de contraintes transports qui limitent la production et la commercialisation du riz congolais à moins de 1 000 tonnes/an pour une consommation urbaine estimée 150 000 tonnes.

A travers ces différents exemples, il apparaît que le paysan congolais rencontre ou éprouve de sérieuses difficultés dans l'augmentation et/ou le choix de l'affectation de ce qu'il arrive encore à produire.

Naturellement, la tendance ne peut être qu'au repli sur soi-même; partout s'observent alors des microespaces ruraux anémiques incapables d'entretenir des relations d'échanges solides.

⁵¹ Projet F.A.O. Identification d'une politique de commercialisation des produits agricoles, F.A.O., Brazzaville 1994.

⁵² 3 à 4 petites patates sont vendues entre 200 et 250 C.F.A et 4 moyennes ou grosses à 500 ou 1000 C.F.A.

Cette faiblesse des quantités produites et écoulées occasionne une relative cherté des prix des produits sur les marchés, cherté à laquelle s'ajoute celle résultant de la répercussion des frais de transport.

3. PRIX DE TRANSPORTS ET PRIX DES PRODUITS VIVRIERS LOCAUX

3.1 Tarification et formation des prix de transport routier

Résultat d'une confrontation de l'offre et de la demande sur le marché, fruit d'une concertation entre transporteurs ou souci d'ordre public, la formation des prix de transport au Congo paraît complexe.

Cette complexité résulte du fait qu'au Congo, le prix de façon générale est l'expression des rapports multiples entre différents secteurs et opérateurs. La désarticulation de l'économie dans son ensemble, le cloisonnement de celle-ci de par ses différents marchés font qu'il s'agit d'une fixation erratique des prix.

La préoccupation prioritaire de l'agent économique congolais est, semble-t-il, la réalisation d'un profit en misant sur le prix. Or très souvent autour d'un produit se constitue une longue chaîne d'agents (vendeurs et revendeurs) qui ne tiennent aucune comptabilité susceptible de leur éclairer sur les coûts supportés.

Il en résulte une tarification basée parfois sur la seule cupidité des agents économiques.

En matière de transports, depuis 1994, les prix sont librement fixés par les transporteurs sur des bases, semble-t-il, non comptables.

Les prix des transports routiers par exemple sont souvent fonction de l'accessibilité des lieux ou simplement tirés au juger par le chauffeur ou le contrôleur.

Autrement dit, ils dépendent dans une bonne mesure du "bon sens" du transporteur ou de ses préposés.

Quelques tarifs ou prix observés dans la région du Pool et des plateaux sont à ce propos assez illustratifs.

Dans le Pool par exemple, entre Brazzaville et Kinkala (78 km), le voyageur paye 600 F CFA alors qu'il paye 2 000 F CFA sur Mindouli - kindamba (58 km) et 1 000 F CFA sur Brazzaville - Boko distants de 136 km.

Dans la région des Plateaux, sur Djambala - Ngo (135 km), les prix varient entre 1 750 et 2 000 F CFA alors que sur Djambala - Lékana (45 km), le voyageur paye entre 2 000 et 2 500 F CFA. Le prix moyen sur ce parcours de 45 km correspond à la moitié du prix payé (4 500 F CFA) sur Djambala - Brazzaville distants de 383 km. Le tableau présenté en annexe illustre bien ces disparités des prix observées d'une région à l'autre, d'une route à l'autre selon son état.

Les marchandises quant à elles sont simplement jugées à vue d'oeil par le contrôleur. Celui-ci soupèse généralement une ou deux fois le colis en regardant parfois discrètement le chargeur pour vérifier son humeur. Signalons que ce jugement approximatif est souvent contesté par le chargeur qui fait alors montre d'une certaine capacité de négociation dans la fixation du prix définitif.

En termes de coûts supportés par les transporteurs, un effort d'appréhension de leur structure peut être résumé de la manière suivante :

- Coûts fixes. Ceux ci sont essentiellement faits de dépenses administratives et fiscales et des charges salariales. Dans les dépenses

administratives on recense la taxe routière, l'autorisation de transport public, la patente, l'impôt sur le Chiffre d'affaires, l'assurance. Les charges salariales sont quant à elles faites du salaire du chauffeur (20 à 30 % de la recette mensuelle) et celui du contrôleur (20 à 40 000 F CFA/mois) ;

- Coûts variables. Ceux ci sont dominés par les pneumatiques (12 à 21% du coût total), le carburant, les lubrifiant et certains frais de route (barrières de route).

Signalons que de façon implicite, les transporteurs constituent une provision aux amortissements en mettant de temps en temps une certaine somme de côté pour le renouvellement de leur parc.

Selon les pratiques de la zone d'exploitation, l'état du réseau et selon que tous les éléments sont payés ou pas, le coût total au kilomètre présente un minimum de 541 F CFA et atteint un maximum de 800 F CFA, voire plus.

Mais de manière générale, ces coûts ne sont pas supportés par les transporteurs qui fraudent souvent (mauvaise déclaration sur la valeur du véhicule par exemple), négligent certains postes (entretien, usure hors de l'acceptable) ou refusent simplement de payer (taxes routières, autorisation de transport, impôts,...).

Il en résulte donc une tarification aléatoire qui conduit à des prix de transport élevés, prix que les commerçants répercutent systématiquement sur le marché des produits vivriers.

3.2 L'exemple de quelques produits vivriers locaux

Région de la Bouenza

Dans la région de la Bouenza, 0,25 tonne d'arachide en sacs (5 sacs de 50 kg) transportée par route entre Mabombo et Madingou (41 km) coûte 17 000 F CFA, soit un prix à la tonne kilomètre de 1 658,53 F CFA.

A ce prix il faut ajouter celui relatif au transport ferroviaire entre Madingou et Brazzaville (240 km). Pour ce transport ferroviaire, les produits vivriers locaux sont soumis au barème 012 pour les envois rapides et au barème 023 ou 703 pour un envoi ordinaire⁵³

Ce prix de transport par voie ferrée comprend :

- Le prix du service de transport proprement dit,
- Les droits d'expédition (660 FCFA),
- La taxe sur le chiffre d'affaires (17,85%),
- L'étiquette (55 F CFA)
- Le convoyage - sécurité (100 F CFA/colis),
- La manutention (10 F CFA/kg)

Ainsi, pour nos 0,25 tonnes d'arachide expédiée en régime rapide, le transport proprement dit est de 8 400 F CFA (0,25 x 139,33 x 240) s'y ajoutent :

- Les droit d'expédition : 660 F CFA
- La T.C.A. : 17,85 % de 9060 F CFA, soit 1617,21 F CFA
- Les frais de sécurité : 100 F CFA x 5 = 500 F CFA
- Les frais de manutention : 10 x 250 kg = 2 500 F CFA

⁵³ Le barème 012 correspond à un prix à la tonne kilomètre de 1 39,33 f cfa, le barème 023 a 71,92 f cfa et le barème 703 a un prix à la tonne kilomètre de 27,79 f cfa.

A ces frais légaux, il faut ajouter 2 500 F CFA au moins de pourboire pour diligenter le chargement, la traction et la mise à disposition du wagon.

Ce qui nous donne un total par voie ferrée de 16 177,21 F CFA.

Le transport global (route plus fer) revient alors à 33.180 F CFA, soit 6636 F CFA par sac (82% du prix d'achat au paysan).

Ce sac, acheté 8.000 F CFA au producteur se retrouve ainsi avec une valeur d'au moins 14 636 F CFA, valeur à laquelle il faut ajouter la marge bénéficiaire du commerçant (2 à 5 000 F CFA) pour trouver le prix de vente en gare ferroviaire de Brazzaville.

Dans la même région de la Bouenza, 6, 96 tonnes de manioc roui (58 sacs de 120 kg), préacheminées par route entre Makassi et Loudima (137 km), coûtent au chargeur 1 6 000 F CFA (location véhicule).

Le transport ferroviaire entre Loudima et Brazzaville (300 km) en régime ordinaire (barème 703) revient à 147 060,88 F CFA (transport proprement dit plus divers frais et taxes).

Ce qui nous donne un prix global de transport (route plus fer) de 263 060,88 F CFA, soit 4 540 F CFA par sac (90,71% du prix d'achat au producteur).

Le prix de revient au commerçant est donc de 9 540 F CFA (5 000 F CFA d'achat plus 4 540 F CFA de transport). En y ajoutant la marge bénéficiaire du commerçant tournant autour de 2.000 et 5 000 F CFA, ce sac de manioc est vendu au marché de la gare ferroviaire de Brazzaville entre 11 500 et 15 000 F CFA.

La comparaison de ces deux types de régime de transport (Accélééré et Ordinaire) fait apparaître que le régime Ordinaire atténue les prix de transport. Il faut cependant souligner que ce régime souffre d'une lenteur telle que les produits arrivent souvent à destination en mauvais état. Pour ce régime, il faut en effet 2 à 5 jours d'attente et de chargement du wagon, 2 jours d'acheminement, 1 jour pour la mise à disposition à destination. Ce qui apparaît relativement long pour les commerçants et leurs produits.

Région des Plateaux

Dans la région des Plateaux, un sac de haricot contenant environ 22 quakers⁵⁴ est acheté au producteur à 8 000 F CFA. Ce sac supporte entre 8 et 10 000 F CFA de frais de transport pour être acheminé à Brazzaville. Il est alors revendu entre 20 et 30 000 F CFA.

En termes d'unité de mesure, le quaker, acheté à 365 F CFA auprès du paysan de Djambala, supporte entre 364 et 455 F CFA de frais de transport. Ce pot est alors revendu à Brazzaville entre 750, 850 ou 875 F CFA.

Dans cette même région des Plateaux, le transport de 90 sacs de cossettes de manioc entre Gamboma et Brazzaville (350 km) revient à 400 000 F CFA

(location gros véhicules). Ce qui nous donne environ 4 445 F CFA par sac. A ces frais de transport s'ajoutent certaines dépenses de route (barrières de police) variant entre 5 et 10 000 F CFA,

Le prix de revient d'un sac est ainsi égal à 12 560 F CFA (8 000 d'achat plus 4.560 de frais de transport). Ce sac est alors revendu au marché de la gare routière nord de Brazzaville entre 16 et 18 000 F CFA.

⁵⁴ Contenant du lait Guigoz utilisé au Congo comme unité de mesure et pesant 750g

La chaîne de revendeurs qui se constitue souvent par la suite fait que le prix de vente au consommateur final (ménage) atteint 20 à 25 000 F CFA.

Au regard de tout ce qui précède, il apparaît que les transports ont une influence considérable sur les prix des produits vivriers locaux. Ce qui les rend parfois moins compétitifs par rapport à certains produits importés de loin ou des pays voisins.

A titre d'exemple, l'arachide en provenance du Tchad se vend entre 250 et 275 F CFA le quaker, alors que celle produite localement est vendue à 300 ou 375 F CFA le quaker. Le haricot ou les cossettes de manioc produit localement coûtent plus chers que ceux en provenance du Zaïre (même si à ce niveau la faiblesse de la monnaie zaïroise explique en partie le faible niveau des prix zaïrois).

Quant au riz, les difficultés de transport, qui influent sur la production et l'écoulement marchand, ont rendu le produit congolais moins compétitif par rapport au produit asiatique. Le Congo, aujourd'hui ne produit presque plus un seul grain de riz. Les estomacs des congolais, par conséquent leur évolution, se trouvent ainsi contrôlés par l'extérieur.

Face à cet état de choses, et en guise de conclusion, quelles propositions faire ?

4. QUELQUES ELEMENTS DE REPONSES

Telle que présentée, la réalité congolaise actuelle conduit à une recherche d'éléments de réponse dans des directions certainement diverses. Pour notre part, nous estimons qu'une des voies dont il faut attendre des effets d'atténuation de la situation présentée est l'amélioration du système des transports.

Par amélioration du système des transports, nous entendons :

- Une amélioration de l'infrastructure de circulation devant permettre aux transporteurs d'irriguer les milieux ruraux aujourd'hui enclavés. Il est vrai que la question des effets transports est complexe; mais nous osons croire que dans le cas du Congo, une amélioration, une réalisation de l'infrastructure de transport aura des effets susceptibles d'améliorer la production et la commercialisation des produits vivriers. Les régions congolaises sont d'ailleurs comparables aux régions décrites par les premiers théoriciens de l'économie spatiale, régions pour lesquelles toute action entreprise avait un effet car tout y était à faire ou à construire ;

- Une meilleure organisation de l'activité ou de la profession de transporteur. Il s'agit en fait d'une formation des transporteurs leur permettant d'acquérir un minimum d'outils de gestion, une certaine culture d'entreprise. La tenue d'une comptabilité par exemple devrait permettre à ces transporteurs de bien appréhender leurs coûts et de les répercuter de façon raisonnable sur les prix de transport.

La tarification reposerait ainsi sur certaines bases objectives tels le poids, la distance ;

- Une exploration et une exploitation de certains Moyens Intermédiaires de Transport (M.I.T) quasi inexistantes en milieu rural congolais.

Ces M.I.T (deux roues, traction animale) apparaîtraient comme une réponse, une solution transitoire ou complémentaire face à une réalité caractérisée par une

prédominance du portage humain et une insuffisance prolongée des moyens évolués de transport (rendus plus chers par la valeur actuelle du franc CFA).

Moyens pour économiser du temps et de l'énergie au paysan, ces M I T pourraient permettre un accroissement de la productivité mais aussi une plus grande intégration à la sphère des échanges en constituant la base d'une chaîne logistique paysanne de production - commercialisation.

INDICATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

- ACRETAT. Résultats de l'enquête sur les coûts du camionnage au Congo. Brazzaville, Décembre 1995.
- Banque Mondiale. Moyens intermédiaires de transport en Afrique au sud du Sahara. Document n° 161F Washington, D.C. 1992.
- C.F.C.O. Tarifs voyageurs et marchandises, fascicule N° IX, Recueil des prix. Chemin de Fer Congo Océan.
- D. MBOUKOU - MBOUNGOU. Système des transports et équilibre du développement urbain et rural au Congo. Thèse pour le Doctorat nouveau régime en Economie, Université d'Aix - Marseille II, Aix - en - Provence, 1991.
- Y. OFOUEME - BERTON. L'approvisionnement des villes en Afrique, produire, vendre et consommer les légumes à Brazzaville. Thèse pour le Doctorat en Géographie, Université Michel de Montaigne - Bordeaux III, Bordeaux, 1996

SYNTHESE DES DEBATS

RAPPORTEUR GENERAL

BERNARD SCHEOU (LET, FRANCE)

avec l'aide de :

D. BEMBA (ATC, CONGO)

I. DIOUF (SOTRAC-ASERT, SENEGAL)

B.M. EHOULA (DIGATT-ACRETAT, CONGO)

H. NGABMEN (ENSP-GIRET, CAMEROUN)

B.N. ZORO (B.N.E.T.D -AIDET, COTE D'IVOIRE)

L'étendue du sujet dont il est question, à savoir tout ce qui concerne le fonctionnement de la chaîne de transport, nous incite à présenter la synthèse des débats selon les différents aspects traités en partant d'abord d'une appréciation générale des problèmes posés avant d'examiner plus en détail les différents modes de transport et le cas des pays enclavés.

1. DE LA CHAINE DE TRANSPORT ET DE LA COMPETITIVITE DES PRODUITS

Envisager les transports sous la forme d'une chaîne, c'est avoir une approche globale, une approche en terme de système. Il est évident que la compétitivité des produits à l'exportation dépend intimement de l'ensemble de la chaîne de transport. L'efficacité de celle-ci est donc une condition nécessaire à la bonne santé économique.

1.1 L'importance de chaque maillon de la chaîne

Dans une chaîne, l'efficacité dépend d'une part de chacun des maillons et d'autre part de chacun des passages d'un maillon à l'autre. Chaque maillon doit être efficace et ne pas peser sur les autres. Par exemple lorsque le fleuve n'est pas praticable une partie de l'année, la chaîne de transport est coupée et c'est toute la chaîne qui en pâtit. L'examen du fonctionnement de la chaîne de transport a plutôt porté sur les maillons de la chaîne, donc sur les modes de transport.

1.2 Comment améliorer la chaîne de transport ?

Le fonctionnement de la chaîne de transport peut être amélioré. Des innovations organisationnelles comme par exemple le désengagement de l'Etat en Côte d'Ivoire dans la filière du café et du cacao ou le transport de café en vrac ont permis de réduire les coûts de transport.

2. DES TRANSPORTS TERRESTRES

2.1 La forte hiérarchisation des prix et des coûts routiers

L'accent a encore une fois été mis sur la forte hiérarchisation des coûts et des prix. Les facteurs déterminants sont le type de véhicule, la distance d'expédition, la quantité ou le volume transporté, la nature du transport et/ou de la marchandise. Les comparaisons des enquêtes 1995 sur les coûts de transport ont montré qu'en Afrique Centrale (Cameroun), ceux-ci sont plus élevés qu'en Afrique de l'Ouest (Côte d'Ivoire et Burkina Faso). L'importance des écarts entre les prix et les coûts a amené les participants à se poser la question de la validité de la méthode d'estimation des coûts. En effet, du fait de l'inexistence d'une comptabilité fiable tenue par les opérateurs, il est difficile de connaître les coûts réels et ceux-ci font l'objet d'une reconstitution. En particulier s'est posée la question savoir si la typologie classique petit, moyen et gros transporteur correspondait à la réalité du secteur et il a été conclu que des recherches de typologies plus conformes à l'organisation structurelle des transports devaient être entreprises.

2.2 La faiblesse des prix par rapport aux coûts pour le transport routier

La faiblesse des prix par rapport aux coûts obligent les transporteurs à se maintenir par des pratiques licites de réduction des charges comme le non amortissement, l'utilisation de pièces d'occasion ou adaptables et par des pratiques illicites comme des surcharges,... Une autre solution est la pluri-activité et le transporteur est le plus souvent aussi commerçant ou agriculteur. Ces différentes sources de revenus permette au transporteur de maintenir une activité transport le plus souvent déficitaire. Selon certains, cette activité serait maintenu même déficitaire en raison de l'image gratifiante et du statut social qu'elle véhicule. La non rentabilité économique serait compensée par une rentabilité sociale.

2.3 Les péages routiers

Le nombre important de péages routiers grèvent les transporteurs. La situation est catastrophique sur certains axes. Les temps cumulés passés en contrôle peuvent atteindre de 2 à 3 heures de temps supplémentaires pour un trajet de 600 km. Certains préconisaient la solution des convois utilisée au Togo, qui consiste à remplacer les différents barrages routiers par une escorte le long de la route. Mais cette solution qui a l'avantage de réduire le nombre de points de contrôle et les taxes payées auquel s'ajoute celui de la sécurité, manque de souplesse du fait de l'insuffisance de la fréquence des convois.

2.4 La réforme des chemins de fer est nécessaire

L'inefficacité et/ou la désintégration des réseaux de chemins de fer en Afrique sub-saharienne dont l'exemple type est le CFCO (Congo) ne serait pas du au monopole mais uniquement à la mauvaise gestion. Tous les participants sont d'accord avec l'idée qu'il faille réformer les chemins de fer que ce soit sous forme de concession ou de privatisation de l'exploitation. Cette réhabilitation est une première phase qui peut donner lieu à long terme, à la mise en place par les Etats de nouvelles lignes de manière à relier en réseau les lignes réhabilitées et réformées.

2.5 La concurrence rail-route doit être harmonieuse

Des principes de cohérence et d'harmonie doivent régir la concurrence rail-route. Les usagers doivent payer le coût d'entretien et de renouvellement des infrastructures. Mais une séparation nette des produits de chaque mode (par exemple il s'agit de ne pas faire payer les taxes sur le gazoil au mode ferroviaire) est nécessaire. Cette séparation devrait permettre d'accroître l'efficacité et la compétitivité de chacun des modes. L'Etat doit prendre ses responsabilités et prendre à sa charge, outre les investissements initiaux, au moins partiellement le coût du service public. Le passage à la concession ou à la privatisation de l'exploitation peut permettre de trouver un équilibre entre le rail et la route, les voyageurs ayant intérêt à se tourner vers la route, le chemin de fer restant compétitif pour les transport de marchandises et débarrassé de ses boulets, il pourrait envisager l'avenir avec optimisme.

3. DU TRANSPORT MARITIME

Le constat est unanime : les transports maritimes d'Afrique sub-saharienne ne sont pas compétitifs malgré un avantage géographique, la proximité avec l'Europe.

3.1 Les raisons de la faible compétitivité des transports maritimes

Un examen des raisons de cette faible compétitivité a permis de mettre en évidence une inadaptation du secteur maritime face aux mutations technologiques structurelles et organisationnelles qu'il a subi et continue de subir. Cette inadaptation se traduit par des manques d'abord au niveau du cadre institutionnel des institutions de gestion du secteur, ensuite à celui de l'évolution de la demande et enfin au niveau des tendances de l'offre.

3.2 Recommandations

Il est apparu urgent :

- de procéder à une reformulation des politiques menées afin de tenir compte de l'ouverture des marchés tout en sauvegardant la dynamique communautaire.

- d'améliorer la compétitivité du commerce international en agissant sur l'ensemble des facteurs, en particulier sur les coûts de passages portuaires, sur les procédures administratives et douanières, sur les infrastructures de desserte portuaire, sur la qualité des services d'acheminement en provenance ou à destination des ports, sur la fiabilité et la performance des équipements portuaires

- de développer l'expertise et les services offerts aux usagers en réorientant les missions des académies maritimes et en créant des banques de données fiables par le biais d'observatoires nationaux et régionaux.

- d'accorder une attention particulière au traitement des pays enclavés.

4. DE LA DESSERTÉ DES PAYS ENCLAVÉS

Les pays enclavés sont pénalisés dans l'exportation et l'importation des marchandises du fait de la distance qui les sépare des ports. Cette distance représente des coûts supplémentaires de transport, d'autant plus qu'il peut arriver que les itinéraires n'empruntent pas la voie la plus courte, les pays côtiers n'ayant pas forcément les mêmes priorités dans le choix des itinéraires pour ce qui est de l'investissement et de l'entretien. Différentes solutions ont été envisagées, en particulier de la part des représentants des pays enclavés.

4.1 Lancer un appel à la solidarité des pays côtiers

Nul n'a contesté le fait que les bonnes volontés sur le papier ne se traduisent pas dans les faits et que certains pays côtiers font preuve au mieux d'indifférence et au pire de mauvaise volonté. Pourtant le corridor, c'est d'abord un ensemble de partenaires qui doivent être performants dans leur ensemble pour constituer une communauté d'intérêt. Et la traversée des pays côtiers apportent des revenus à ceux-ci à différents niveaux (les péages routiers officiels et officieux, les dépenses en essence, en nourriture, les frais portuaires).

4.2 Faire jouer la concurrence entre les corridors

Cette prise de conscience d'intérêts communs et de l'existence des avantages à retirer du passage des transporteurs se fait plutôt dans les pays côtiers dont les corridors sont en concurrence avec ceux d'autres pays côtiers. Il est alors possible pour les pays enclavés de faire jouer la concurrence entre les différents corridors. Mais cela suppose une information régulière sur les états techniques et commerciaux de chaque corridor (la création d'observatoires pour permettre de suivre l'évolution des performances des corridors se justifie-t-elle pour autant ?) et il est difficile pour un transporteur de modifier son mode de fonctionnement qui se base sur un réseau de contacts et sur un ensemble d'habitudes.

4.3 Les déterminants du choix du corridor

Le coût et le temps ne sont pas les seuls éléments qui entrent en ligne de compte dans le choix du transporteur. Ce dernier tient compte également et surtout de la sécurité, des possibilités de stockage, le fait d'avoir la marchandise au moment opportun.

4.4 Les barrages routiers

Les problèmes posés par la douane et la police n'ont pas manqué d'être évoqués. Ainsi tous réclament la mise en place de mesures facilitant les transports à tous les niveaux. En ce qui concerne les douanes, une harmonisation des procédures de transit douanier serait profitable (les carnets TRIE et TIPAC). Pour ce qui est des barrages de police, nous avons déjà évoqué précédemment l'importance des conséquences de leur multiplication.

5. DE L'INTEGRATION REGIONALE ET DU DEVELOPPEMENT LOCAL

L'intégration régionale apparaît comme essentielle et indispensable au développement et à la compétitivité des économies africaines dans l'économie mondiale. Les transports sont un outil de l'intégration régionale et les manques largement évoqués dans le fonctionnement et l'efficacité des chaînes de transport forment autant de révélateurs de faiblesses de l'intégration régionale dans le domaine des transports.

5.1 L'intégration régionale

Il s'agit d'une part de bien gérer les complémentarités déjà existantes et d'autre part de rechercher et de promouvoir de nouvelles complémentarités. De nombreux obstacles se trouvent encore sur la voie (pavée de bonnes intentions) de l'intégration régionale et les rivalités entre pays voisins sont sans aucun doute le plus important. Bien que non déclarées, elles se traduisent dans les faits par des blocages et des lenteurs dans l'application par les Etats concernés des programmes régionaux de réformes bien que ces programmes aient été approuvés officiellement par ces mêmes Etats. L'intégration régionale se fait peut-être plus facilement dans le privé comme par exemple à travers la réforme de privatisation des chemins de fer qui donne lieu à une gestion unique pour une ligne située sur deux pays.

5.2 Les dangers d'un développement basé sur les seuls échanges internationaux

Certains ont soulevé les effets induits négatifs du désenclavement qui peuvent consister en une déstructuration sociale et économique des populations locales à travers la critique du processus de décision (souvent basé sur des priorités de type politique ou économiques mais favorisant les pays du nord au détriment dans les deux cas des populations locales) qui aboutit au choix d'investissement et préconisent des mesures d'accompagnement en vue de protéger les fondements de la société ainsi que de ne pas négliger les dynamiques locales potentielles ou à l'oeuvre.

5.3 L'articulation entre les différentes composantes du système de transport

La prise en compte de tous les niveaux du système de transport est indispensable pour un développement global. L'articulation entre les différents niveaux du système de transport, local, régional et international passe par une meilleure gestion des interfaces et des contraintes spécifiques à chaque niveau géographique et par le développement des synergies et des complémentarités entre ces différents niveaux géographiques de la chaîne de transport.

ALLOCUTION DE CLOTURE

Victor TAMBA TAMBA
Ministre d'Etat
Ministre des Transports et de l'Aviation civile
Brazzaville - Congo

Messieurs les Ministres,

- Excellences, Messieurs les Ambassadeurs et Chefs de Missions Diplomatiques et Consulaires,

- Mesdames, Messieurs, - Distingués Invités

Au moment où vous devez vous séparer au terme de trois journées de fructueux débats entièrement consacrés à la réflexion sur les problèmes de Transports en Afrique au Sud du Sahara, il m'est agréable d'adresser à tous les participants et particulièrement au Professeur Alain BONNAFOUS et son équipe, les sentiments de joie et de haute estime du peuple et du Gouvernement Congolais, sentiments qu'ils manifestent à votre endroit pour l'honneur que vous leur avez fait en organisant votre 4ème Séminaire ici à Brazzaville.

C'est avec un réel plaisir que je me permets de vous présenter les confraternelles félicitations du Professeur Pascal LISSOUBA pour l'excellent travail abattu. Enseignant, chercheur et passionné de science et de technologie, le Professeur Pascal LISSOUBA, Président de la République du Congo m'a expressément chargé de vous présenter ses regrets pour son absence motivée à ces assises; lui qui avait tant désiré prendre personnellement part à ces débats mais que ses très lourdes tâches à la tête de l'Etat ne lui ont pas permis de conduire.

Mesdames et Messieurs,

De l'avis de tous les observateurs, il semble que ce 4ème Séminaire a été celui qui aura permis au réseau SITRASS de s'engager dans la dimension multimodale contrairement à ceux tenus respectivement à Yamoussoukro, Ouagadougou et Dakar lesquels ont porté davantage sur le transport routier. Puis-je croire que Brazzaville, ce témoin actif des grands événements à, ici encore, influencé la nouvelle dynamique afin que son nom colle à jamais à l'histoire du réseau SITRASS.

Mesdames et Messieurs,

En prenant la parole à l'occasion de l'ouverture de vos travaux, je proclamais, d'une part, du haut de cette tribune, l'adhésion par anticipation de mon pays aux recommandations issues de votre séminaire pourvu qu'elles servent l'Afrique, avais-je précisé.

J'indiquai, d'autre part à cette même occasion (au regard du thème de votre séminaire), les principaux centres d'intérêts que je souhaitai voir être approfondis au cours de vos discussions à savoir :

- l'intégration régionale, elle même comprise avant tout, comme la mise en commun des moyens humains, intellectuels, moraux, éthiques et matériels, susceptibles de favoriser l'élaboration conséquente des stratégies d'ensemble ;
- la compétitivité comme stimulant devant permettre l'amélioration de nos performances ;
- la concurrence enfin comme produit de la consommation au service du mieux être.

Je me réjouis de ce que ces préoccupations aient été prises en compte et qu'elles aient été placées au centre de vos débats.

Pour ma part, j'affirme que les pertinentes analyses que vous avez faites sur le Port de Pointe-Noire et le CFCO nous seront d'un précieux concours dans la mise en oeuvre des réformes que nous envisageons dans ces secteurs vitaux de l'économie tant nationale que régionale.

En vous souhaitant un bon retour dans vos pays respectifs, je déclare clos les travaux du 4ème séminaire SITRASS.

Je vous remercie.

LISTE DES PARTICIPANTS

ADOLEHOUME Béatrice
ISTED
Paris - France

ADOLEHOUME P. Amakoé
SITRASS
France

AHMED Laminali
AIR AFRIQUE
Brazzaville - Congo

ALOA ETEME Emmanuel
CNCC
Douala - Cameroun

ANIELE Jean Marie
PORT Pointe Noire
Pointe Noire - Congo

ATSE ACHO Parfait
BNETD
Abidjan - Côte d'Ivoire

ATSOAMOTA Joseph
PORT Pointe Noire
Pointe Noire - Congo

AYON-GAYALA Antoine
DIGATT
Brazzaville - Congo

BARON Frédéric
Union Européenne
Brazzaville - Congo

BASIMBA Joël
DIGATT
Brazzaville - Congo

BATCHI Gabriel
DIGATT
Brazzaville - Congo

BELLO Ahmadou
DTT
Yaoundé - Congo

BEMBA Dominique
ATC
Pointe Noire - Congo

BERENGUIER Claude
CODATU
Paris - France

BERROUD François
CFDT
Paris - France

BLOY Danièle
LET
Lyon - France

BOBONGO IBARATH Faustin
DIGATT
Brazzaville - Congo

BONNAFOUS Alain
LET
Lyon - France

BOUKA Omer
ATC
Pointe Noire - Congo

CHANSON-JABEUR Chantal
Université Paris 7
Paris - France

COUSSOUD MAVOUNGOU
DIGEMAR
Pointe Noire - Congo

DAMBA Daniel
DIGATT
Brazzaville - Congo

DEHOUDOU Joseph
ASECTRA
Bangui - France

DEMANGEL M.
Banque mondiale
Brazzaville - Congo

DEVEY Muriel
MARCHES TROPICAUX
Paris - France

DIAGNE Soudou
DTT
Dakar - Sénégal

DIALLO Moussa
MTAC
Brazzaville - Congo

DLAW Issa
ESACC
Brazzaville - Congo

DINGA-DILOUNGOU
Université Marien N'gouabi
Brazzaville - Congo

DIOUF Ibou
ASERT
Dakar - Sénégal

DJEUYOU Jean
CNCC
Douala - Cameroun

DOLO MAKITA
PORT pointe Noire
Pointe Noire - France

DOMONT Frédéric
Radio France International
Paris - France

DOWO Yobouet
INSET
Yamoussoukro - Côte d'Ivoire

EDERER Adolph
Ambassade d'Allemagne
Brazzaville - Congo

EHOULA Brice Magloire
DIGATT
Brazzaville - Congo

FANTODJI Clément
CNCB
Cotonou - Bénin

FATONZOU Mawutoè
DGT
Lomé - Togo

FAVRE Jean Paul
Ministère des Transports et TP
Yaoundé - Congo

GALLOIS Christian
PORT du Havre
Le Havre - France

GAUTHIER Jean-Marc
FED
Yaoundé - Cameroun

GBEDESSI Afatchao
DGT
Lomé - Togo

GBETIBOUO Digbeu Jules
OIC
Abidjan - Côte d'Ivoire

GIOVALUCCHI François
CFD
Bamako - Mali

GODARD Xavier
INRETS
Arcueil - France

GOHIBI Bernard
CMEAOC
Abidjan - Côte d'Ivoire

GONDAMOVO Paul
ASECTRA
Bangui - RCA

GOUKOUNY Idriss
DTS
N'djaména - Tchad

GOVERNAL Elisabeth
INRETS
Arcueil - France

GUILBAULT Michèle
INRETS
Arcueil - France

GUIRO Boussé
CEDRES
Ouagadougou - Burkina Faso

GWET Henri
ENSP - GIRET
Yaoundé - France

HOOKS Aubrey
Ambassadeur des USA
Brazzaville - Congo

IKOUNGA Martial de Paul
Ministre EST
Brazzaville - Congo

JAMET Christian
CODATU
Paris - France

JORLIN Yves
CFD
Brazzaville - Congo

KAMA José
DATAR
Brazzaville - Congo

KANTE Mory
DNT
Bamako - Mali

KARANGA Augustin
CMEAOC/SSATP
Abidjan - Côte d'Ivoire

KETTA-M'BANGUYD Alain
ATC
Pointe Noire - Congo

KIBANGOU Roger
ATC
Pointe Noire - Congo

KITOUA Jean Charles
Université Marien N'gouabi
Brazzaville - Congo

KIVANDA Daniel
CFCO
Pointe Noire - Congo

KIVUNANGOMA Eugène
DGT
Kigali - Rwanda

KOMBO Abel Charles
Université Paris 8
Paris - France

KPOMA Eugène
DGTS
Bangui - RCA

LE RENARD Thibault
ORSTOM
Dakar - Sénégal

LOBE Joël
CNCC
Douala - Cameroun

LOMBARD Jérôme
INRETS-TRACES
Villeneuve d'Ascq - France

MABIALA Vincent
SOCOTRAM
Brazzaville - Congo

MADZOU Casimir
DIRATT
Pointe Noire - Congo

MAGANGA Colette
DIGEMAR
Pointe Noire - Congo

MAKAYA Alphonse
Université Marien N'gouabi
Brazzaville - Congo

MAKOUTA Moïse
CNCC
Douala - Cameroun

MANGOVO-DENGA J.M.
CFCO
Pointe Noire - Congo

MASSAMBA Noël
ACRETAT
Brazzaville - Congo

MBAUCAUD Jean Mathieu
OCER
Brazzaville - Congo

MBOUKOU-MBOUNGOU D.
ACRETAT
Brazzaville - Congo

MEYO SOUA Jacqueline
Cellule PST
Yaoundé - Cameroun

MIKOUZA-KOUA-L.
CFCO
Pointe Noire - Congo

MILALA André
DIGATT
Brazzaville - Congo

Mme McADAMS
PNUD
Brazzaville - Congo

MUGANGA Damase
Consultant
Berlin - Allemagne

NGABMEN Hubert
ENSP - GIRET
Yaoundé - Cameroun

NGAMOKOBA Jean Marie
DIGATT
Brazzaville - Congo

NGOBO Albert
MTAC
Brazzaville - Congo

NGOMA Serge-Joseph
SERGE LINE
Pointe Noire - Congo

NIATY-MOUAMBA Maurice
ACRETAT
Brazzaville - Congo

NINOT Olivier
Université Paris X
Paris - France

NZAOU TSIMBI Célestin
OCER
Brazzaville - Congo

OBAMBI-ITOUA Alphonse
ACRETAT - TRANSLO
Pointe Noire - Congo

OBITA Nestor
DIGATT
Brazzaville - Congo

ONDAKO Marcel
MTAC
Brazzaville - Congo

OSSIOLA Jacques
MTAC
Brazzaville - Congo

OUATTARA Mory
ESACC - GT
Brazzaville - Congo

PAGNANWIA Pilassima
CNCT
Lomé - Togo

PATIER Danièle
LET
Lyon - France

PEGUY Pierre-Yves
LET
Lyon - France

PENNACHIO
Ambassadeur d'Italie
Brazzaville - Congo

PETITPREZ Patrice
CFDT
Paris - France

PIHI Joseph
ACRETAT
Brazzaville - Congo

QUENARD Josephine Marie
DIGEMAR
Pointe Noire - Congo

QUIRIN Jean Claude
MCAC
Brazzaville - Congo

RATHEAUX Olivier
CFD
Paris - France

RIZET Christophe
INRETS-DEST
Arcueil - France

ROBERT Alain
ATC/SCEVN
Brazzaville - Congo

ROUSSET Jacques
CODATU
Paris - France

SADIBI BOUKA Raphaël
DGT
Libreville - Gabon

SALIHOU Mifoutaou
CNCB
Cotonou - Bénin

SAMBOU Luc
PORT Pointe Noire
Pointe Noire - Congo

SCHEOU Bernard
LET
Lyon - France

SMAGGHE Jean
ISTED
Paris - France

STECK Benjamin
Université du Havre
Le Havre - France

TAMBA TAMBA Victor
Ministre d'Etat - MTAC
Brazzaville - Congo

TAMOU-TABE Adam
ESACC-GT
Brazzaville - Congo

TAROUX Jean Pierre
DAEI
Paris - France

TCHATCHOUA Bertrand
CNCC
Douala - Cameroun

TOBY André
ATRACOM
Bangui - RCA

TOE Dio Raphaël
CBC
Ouagadougou - Burkina Faso

TOSSOU Ayihadji Calixte
DTT
Cotonou - Bénin

TRAORE Ibrahima Dominique
DTT
Conakry - Guinée

TRAORE Tiécoura
ESACC-GT
Brazzaville - Congo

TSIKABAKA Samuel
ATC
Pointe Noire - Congo

TSOMAMBET Anachet
Ministre - MRS
Brazzaville - Congo

USEO Robert
COPETRANS
Paris - France

VEENENDAAL Jack
ESSENLENPARK
Afrique du Sud

ZORO Bi Nagoné
AIDET - BNETD
Abidjan - Côte d'Ivoire

PROGRAMME

RESPONSABILITE SCIENTIFIQUE

*Comité : A. BONNAFOUS, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, France
K-J. BUDIN, Banque mondiale, Washington, USA
X. GODARD, INRETS, Arcueil, France
J. PIHL, Université de Brazzaville, Congo
C. RIZET, INRETS, Arcueil, France*

*Secrétariat : A. P. ADOLEHOUME, Coordonnateur SITRASS
D. BLOY, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, France*

PROGRAMME

Lundi 28 octobre

8 heures

Accueil des participants, remise des dossiers

8h30-10h Séance d'ouverture

- Mot introductif de Monsieur Nestor OBITA, Directeur de l'Administration Générale des Transports Terrestres
- Allocution d'ouverture de Monsieur Le Ministre d'Etat, chargé des Transports et de l'Aviation Civile
- Conférence introductive de Monsieur Le Professeur Alain BONNAFOUS, "Filières de transport : économie de lignes ou économie de noeuds"
- Présentation du programme, Monsieur Amakoé P. ADOLEHOUME, Coordonnateur scientifique SITRASS

10h30-13h

Thème 1 : Les enjeux du transport de marchandises en Afrique

Président : Jacques ROUSSET, Directeur Général, INRETS, France

Rapporteur : Dominique MBEMBA, Directeur Général-adjoint, ATC, Congo

- A. KARANGA (Banque mondiale/CMEAOC) Les besoins de réformes structurelles dans les transports
- P. FRENAY(UCL/Belgique) Voies de communication et développement en Afrique
- K-J. BUDIN (Banque mondiale/USA) Le rail a-t-il encore un rôle dans la chaîne de transport ?
- M. NIATY-MOUAMBA (ACRETAT/Congo) Le corridor trans-équatorial : enjeu d'aujourd'hui, enjeu de demain

14h30 - 16h

Thème 2 : Chaîne de transport et compétitivité des produits

Président : Omer BOUKA, Directeur Général Président, ATC, Congo

Rapporteur : Bernard SCHEOU, Chercheur, LET, France

- | | |
|--|--|
| - B. N. ZORO (AIDET/Côte d'Ivoire) | La filière café-cacao en Côte d'Ivoire |
| - M. GUILBAULT (INRETS)/
E. GOUVERNAL (INRETS/France) | Transport et compétitivité du café-cacao :
Afrique, Asie, Amérique latine |
| - D. MBOUKOU-BOUNGOU (ACRETAT/Congo) | Les éléments de la compétitivité du bois
congolais |

16h30 - 18h

Thème 3 : Introduction aux ateliers

Présidente : Joséphine M-F QUENARD, Directrice Générale, Marine marchande, Congo

Rapporteur : Joseph PIHI, Vice-doyen, Université de Brazzaville, Congo

- | | |
|--|---|
| - L. PUFONG (CMEAOC/Côte d'Ivoire) | Politique maritime des pays de la CMEAOC |
| - M. KANTE (DNT/Mali) | L'enjeu des politiques de transport pour un
pays enclavé |
| - D. BOUF/C. RIZET (LET-INRETS/France) | Coûts du camionnage : Afrique, Asie,
Amérique latine |
| - O. RATHEAUX (CFD/France) | Options de gestion des ports maritimes |

Mardi 29 octobre

8h30 - 12h

Travaux en ateliers**Atelier 1 : "Ports et transport maritime"**

Président : L. PUFONG, CMEAOC, Côte d'Ivoire

Rapporteur : Ibou DIOUF, Directeur de l'Exploitation, SOTRAC, Sénégal

- | | |
|-------------------------------------|--|
| - A. KARANGA (CMEAOC/Côte d'Ivoire) | Etat des travaux de la table ronde de la
CMEAOC |
| - A. OBAMBI (ACRETAT/Congo) | Les éléments de la compétitivité du port de
Pointe Noire |
| - C. RIZET (INRETS/France) | Coûts portuaires et compétitivité des
produits africains |
| - E. GOUVERNAL (INRETS/France) | Compétitivité du transport maritime :
Europe, Afrique, Asie |

Atelier 2 : "Transports terrestres"

Président : Maurice NIATY-MOULAMBA, Président, ACRETAT, Congo

Rapporteur : Bi Nagoné ZORO, Chef d'unité, BNETD-AIDET, Côte d'Ivoire

- | | |
|--|--|
| - Equipes SITRASS | Prix et coûts : Burkina Faso (G. SIRPE),
Cameroun : (H. GWET),
Côte d'Ivoire (B. LIA), Congo (J.PIHI/A.
AYON-G.),
RCA (J. DEHOUDOU/P. GONDAMOVO) |
| - A. ADOLEHOUME (SITRASS)/
H. GWET (GIRET/Cameroun) | Evolution des prix et coûts du camionnage :
synthèse comparative (1988-1995) |
| - P-Y. PEGUY (LET/France) | Le transport ferroviaire au Congo |

Atelier 3 : "Corridors de desserte des pays enclavés"

Président : Mory KANTE, Directeur National des Transports, Mali

Rapporteur : Brice Magloire EHOULA, DIGATT, Congo

- | | |
|------------------------------|--|
| - S. KANAMUGIRE (ACTT/Kenya) | Transport et compétitivité des pays enclavés
d'Afrique de l'Est |
| - J.P. TAROUX (DAEI/France) | La compétitivité du corridor togolais |

14h - 17h

Thème 4 : Transport, intégration régionale et développement local

Président : Dominique TRAORE, Directeur des Transports Terrestres, Guinée

Rapporteur : Hubert NGABMEN, Enseignant-chercheur, ENSP, GIRET, Cameroun

- | | |
|--------------------------------------|---|
| - X. GODARD (INRETS/France) | Transport local, transport international :
quelle articulation ? |
| - O. NINNOT (Université Paris X) | Transports et intégration régionale en zone
Franc CFA |
| - J. LOMBARD (INRETS/France) | La question vivrière sénégalaise au-delà du
transport |
| - Y. DOWO (INSET/Côte d'Ivoire) | Dévaluation et écoulement des produits
vivriers ivoiriens |
| - D. MBOUKOU-BOUNGOU (ACRETAT/Congo) | Transports et enjeux vivriers au Congo |

Mercredi 30 octobre

8h30 - 12h

*Président : Nestor OBITA, DIGATT, Congo**Rapporteur : Amakoé P. ADOLEHOUME, Coordonnateur scientifique SITRASS*

-Table ronde

*SITRASS et son devenir**Animée par A. BONNAFOUS, M. KANTE et**M. NIATY-MOUAMBA*

- X. GODARD/J.PIHI

*Synthèse des débats, perspectives**Clôture du séminaire**Rapporteur Général : Bernard SCHEOU (LET)*

- SE V. TAMBA TAMBA

Allocution de clôture

14h30-18h

Concertation des Directeurs de Transports Terrestres (DTT)*Président : Jean SMAGGHE, Président, ISTED, France**Rapporteur : Béatrice ADOLEHOUME, Chargée du pôle transports, ISTED, France*

Réunion de travail des DTT d'Afrique francophone de l'Ouest et du Centre

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
A. ADOLEHOUME	
Présentation	3
V. TAMBA TAMBA	
Allocution de bienvenue.....	7
A. BONNAFOUS	
Filières de transport : économie de lignes ou économie de noeuds	9
THEME 1 : ENJEUX DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN AFRIQUE	
SUB-SAHARIENNE	15
A. KARANGA	
Les besoins de réformes dans les transports	17
P. FRENAY	
Voies de communication et développement	27
K-J BUDIN	
Le rail a-t-il encore un rôle dans la chaîne de transport ?	39
M. NIATY MOUAMBA	
Le corridor trans-équatorial : enjeu d'aujourd'hui, enjeu de demain.....	45
M. KANTE	
L'enjeu des politiques de transport pour un pays enclavé	53
THEME 2 : TRANSPORT ET COMPETITIVITE DES PRODUITS	61
B.N. ZORO	
La filière café-cacao en Côte d'Ivoire.....	63
M. GUILBAULT	
Comparaison des filières ivoirienne et costa ricienne du café	77
E. GOUVERNAL	
Comparaison des filières ivoirienne et indonésienne du cacao.....	95

D. MBOUKOU-MBOUNGOU	
La filière bois au Congo	119
THEME 3 : LA QUESTION PORTUAIRE ET LE TRANSPORT MARITIME	129
O. RATHEAUX	
Options de gestion des ports maritimes	131
A. KARANGA	
Etats des travaux de la table ronde CMEAOC/TM.....	145
C. RIZET	
Coûts portuaires et compétitivité des produits africains	161
A. OBAMBI ITOUA	
Les éléments de la compétitivité du port de Pointe Noire	189
L. PUFONG	
Politique maritime des Etats de la CMEAOC	189
E. GOUVERNAL	
Organisation et coût du transport maritime	207
THEME 4 : LES TRANSPORTS TERRESTRES	221
S. BAMAS/G. BOUSSE/G. SIRPE	
Prix et coûts du camionnage au Burkina Faso.....	223
B. LIA	
Prix et coûts du camionnage en Côte d'Ivoire	241
H. GWET	
Prix et coûts du camionnage au Cameroun	259
JP TAROUX	
Spécificité et compétitivité du corridor togolais.....	279
D. BOUF/C. RIZET	
Coûts et prix du camionnage : Afrique, Asie, Amérique latine	295
P-Y PEGUY	
Le transport ferroviaire et la désintégration verticale : cas du CFCO	315

THEME 5 : TRANSPORT, INTEGRATION REGIONAL ET DEVELOPPEMENT LOCAL.....	337
X. GODARD	
Transport local, transport international : quelle articulation ?	339
O. NINOT	
Transport et intégration en zone Franc CFA.....	345
J. LOMBARD	
La question vivrière sénégalaise au-delà du transport.....	357
D. YOBOUET	
Dévaluation et écoulement des produits vivriers en Côte d'Ivoire.....	369
D. MBOUKOU-MBOUNGOU	
Transport et enjeux vivriers au Congo.....	379
SYNTHESE DES DEBATS ET PERSPECTIVES	391
B. SCHEOU	
Rapport général.....	393
V. TAMBA TAMBA	
Allocution de clôture	399
LISTE DES PARTICIPANTS.....	401
PROGRAMME DU SEMINAIRE	409
TABLE DES MATIERES.....	415

PUBLICATIONS SITRASS

(extrait)

- Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas de la Côte d'Ivoire**, 125 p., 1989
Prix : 125 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas du Mali**, 125 p., 1989
Prix : 125 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Cas du Cameroun**, 65 p., 1989
Prix : 90 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Rapport de synthèse**, 58 p., juin 1989
Prix : 80 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Economie et politiques du camionnage en Afrique sub-saharienne. Actes du SITRASS 1**, Yamoussoukro, 20-22 nov. 1989, 290p., 1989
Prix : 300 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Organisation des transports urbains en Afrique sub-saharienne. Les acteurs, les méthodes. Actes du SITRASS 2**, Ouagadougou, 14-17 janvier 1992, 145 p., 1992.
Prix : 300 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Transports en Afrique sub-saharienne. Actes de la session jointe SITRASS-6è CMRT**, Lyon, 1er Juillet 1992, 145 p., 1993.
Prix : 150 FF (TVA 5,5 % incluse), frais de port compris.
- Les systèmes d'information et de formation dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne. Actes du SITRASS 3**, Dakar, 16-18 mars 1994, 311 p. 1997
Prix : 300 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.
- Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Cas du Burkina Faso**, 138 p., juin 1995, Prix : 125 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port
- Les transports urbains non motorisés en Afrique sub-saharienne. Cas du Mali**, 170 p., décembre 1995, Prix : 150 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port
- Annuaire des membres du réseau SITRASS, 1996**
Prix : 150 FF (TVA 5,5 % incluse), frais de port compris.
- Efficacité, concurrence, compétitivité : la chaîne de transport en Afrique sub-saharienne**, 419 p., juin 1997, 300 FF (TVA 5,5 % incluse) + frais de port.

Réduction tarifaire de 50 % pour les ressortissants de la zone F CFA

Commande à adresser à : SITRASS, LET, 14 av. Berthelot, 69363 LYON Cedex 07 -F

Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

2, avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL CEDEX - France
Tél. : (33-1) 47 40 70 00
Télex : INRETS 632 231 F
Télécopie : (33-1) 45 47 56 06

Laboratoire d'Economie des Transports (LET)

14, avenue Berthelot
69363 LYON Cédex 07 - France
Tél. : (33) 72 72 64 03
Télex : UNILUMI 3363 F
Télécopie : (33) 72 72 64 48

**Association Congolaise de Recherche en Economie des Transports et
Aménagement du Territoire (ACRETAT)**

BP 1251
BRAZZAVILLE - Congo
Tél : (242) 83 72 09
Télécopie : (242) 83 03 56

Ministère des Transports et de l'Aviation Civile (MTAC)

BP 2148
BRAZZAVILLE - Congo
Tél : (242) 82 64 84
Télécopie : (242) 83 09 16

Prix de vente : 300 FF (TTC)

Juin 1997

