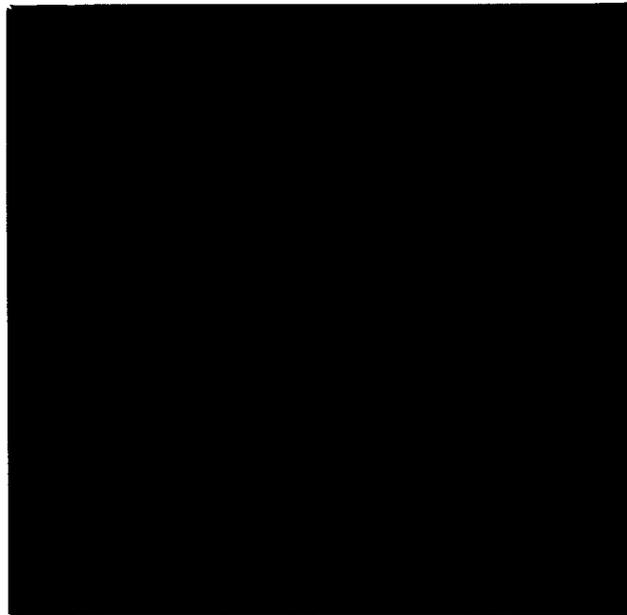


PN-ACE-697
100988



AGRICULTURAL POLICY ANALYSIS PROJECT, PHASE III

Sponsored by the

U.S. Agency for International Development

Assisting USAID Bureaus, Missions and Developing Country Governments
to Improve Food & Agricultural Policies and Make Markets Work Better

Prime Contractor
Subcontractors

Abt Associates Inc
Development Alternatives Inc
Food Research Institute, Stanford University
Harvard Institute for International Development, Harvard University
International Science and Technology Institute
Purdue University

Affiliates

Training Resources Group
Associates for International Resources and Development
International Food Policy Research Institute
University of Arizona

Project Office 4800 Montgomery Lane, Suite 600, Bethesda, MD 20814 Telephone (301) 913-0500
Fax (301) 652-3839 Internet apap3@abtassoc.com USAID Contract No LAG 4201-C-00 3052 00

A

PN-ACE-697

**EFFICACITÉ DU CAMIONNAGE
DANS LE COULOIR CENTRAL
DE L'AFRIQUE DE L'OUEST**

30 janvier 1999

**APAP III
Research Report
No 1069**

Prepared for

Agricultural Policy Analysis Project, Phase III, (APAP III)

USAID Contract No LAG-Q-00-93-00061-00

Author **Andrew Cook, Ph D
Kone Amadou
N'Guessan N'Guessan
Feodora Stancioff**

Resume analytique

La multiplicité des petites économies de l'Afrique de l'Ouest se dirige vers l'intégration. Les liens entre elles dépendent d'un secteur efficace de transports routiers car ce sont les camions qui transportent la majorité des produits entre ces pays. Sans transports routiers rapides et à faible coût, les efforts investis dans l'harmonisation des politiques commerciales ne rapporteront pas tous leurs avantages potentiels. La présente étude se penche sur l'efficacité du camionnage entre et au sein de quatre pays du « couloir central » de l'Afrique de l'Ouest : Côte d'Ivoire et Ghana sur le littoral et les pays enclavés du Burkina Faso et du Mali.

Quelle que soit la mesure adoptée, le camionnage en Afrique de l'Ouest fonctionne moins efficacement que le camionnage dans d'autres parties du monde. Premièrement, les matières premières – poids lourds, pneus, pièces de rechange et carburant – coûtent plus cher que partout ailleurs. L'absence de fabrication régionale de ces facteurs essentiels et, partant, la nécessité de les importer contribue à leurs coûts élevés, au même titre que les droits tarifaires élevés imposés sur les importations. Pour toutes ces raisons, les camionneurs de l'Afrique de l'Ouest importent presque toujours des camions d'occasion. Deuxièmement, les agents et les forces de l'ordre demandent des pots-de-vin aux points de contrôle. Ne pas répondre à leurs demandes entraîne des retards qui peuvent être encore plus coûteux du point de vue efficacité. Troisièmement, les camions ne couvrent que de courtes distances pendant l'année – moins de la moitié de la distance couverte dans d'autres parties du monde en développement, en moyenne. Qui plus est, peut-être pour un quart de cette modeste distance, ils voyagent sans cargaison. Ces deux facteurs entraînent de faibles recettes pour couvrir les coûts fixes et de faibles marges bénéficiaires. Quatrièmement, un cercle vicieux s'enclenche quand les camionneurs ont tendance à surcharger leurs véhicules lorsqu'ils trouvent du fret afin d'augmenter leurs revenus annuels. Cela endommage leurs véhicules, faisant qu'ils risquent encore davantage de tomber en panne et cause des accidents. Des camions surchargés pouvant être dangereux sont une proie encore plus facile pour les forces de l'ordre à la recherche de pots-de-vin. Cela accélère aussi la dégradation des quelques rares routes internationales bitumées de la région. En cinquième lieu, alors que diminue la rentabilité, peu de camionneurs quittent le secteur pour se tourner vers d'autres professions à cause du prestige lié au fait de posséder un camion. Par conséquent, certains camionneurs offrent leurs services à des taux qui ne couvrent pas leurs coûts d'amortissement. Ils opèrent à perte, en dessous des coûts encourus. Ces camionneurs tendent à continuer en épuisant leur capital et en obtenant un minimum de commandes par le biais de systèmes de roulement selon l'ordre d'arrivée, gérés par les syndicats. De cette manière, le camionnage en Afrique de l'Ouest peut être très compétitif (avec un grand nombre de camions aux mains de propriétaires individuels) et très cher (au vu d'une série d'inefficacités).

Deux traités régionaux (CEDEAO) régissent les transports routiers entre pays adjacents (TIE) et – pour le fret venant de l'extérieur de la région – par le biais d'un pays tiers (TRIE). TIE couvre les routes approuvées du camionnage international, le poids maximum et autres caractéristiques techniques ainsi que les documents des véhicules (y compris l'assurance). TRIE concerne la distribution de fret entre les camions enregistrés dans le pays (côtier) traversé et le pays (sahélien) de destination,

la documentation pour le fret de transit, le fait que le véhicule peut être scellé pour garantir que le fret sort du pays intermédiaire (ou il n'est pas imposé) et un système de sécurité régionale pour couvrir le risque dans le cas contraire. Les pays de la CEDEAO – dont les quatre pays étudiés – ont signé et ratifié ces traités, mais la plupart les transgressent au niveau de l'application. Dans la pratique, les agents douaniers et autres représentants officiels utilisent certains aspects de ces traités – par exemple, la condition pour un camion d'être scellé – pour demander des pots-de-vin et retarder le trafic. Ils appliquent certaines parties des contraintes TIE sur les routes approuvées aux conditions TRIE. Ou alors, ils introduisent des conditions entièrement étrangères aux traités, par exemple, la nécessité d'avoir une vignette touristique pour les camions enregistrés dans le Sahel et qui traversent le Nord de la Côte d'Ivoire. Les éléments facilitatifs des traités – tels que les dispositions d'assurance – ne fonctionnent pas régionalement, tel que le demande la législation. Les pays ont mis en place leurs propres dispositions. Mais un seul document d'expédition introduit récemment, la lettre de voiture inter-états, utilisant la même formule pour tous les pays du couloir central englobe à présent toute l'information nécessaire pour les CBC, le transitaire, le service des douanes et les transporteurs. D'autres mesures de ce type doivent être prises.

Le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali font non seulement partie de la CEDEAO mais également de l'UEMOA dont les membres partagent la même monnaie et qui ont introduit un tarif externe commun. L'UEMOA est en train de revoir TIE et TRIE dans l'espoir de les réviser afin qu'ils favorisent et non pas entravent le commerce et pour permettre aux membres de profiter de certains des bénéfices du marché commun vers lequel ils se dirigent. Dans la mesure où une révision produit des améliorations pratiques et ne complique pas le commerce avec les membres non-UEMOA de la CEDEAO, tels que le Ghana, il convient de fortement encourager une telle mesure.

Les gouvernements, les transitaires et les syndicats des camionneurs n'agissent pas de sorte à promouvoir des transports efficaces. Les gouvernements permettent à leurs forces en uniforme de harceler les camionneurs et de retarder les camions en route. Au Burkina Faso et au Mali, ils jouent également un rôle important au niveau des compagnies parapubliques détenant le monopole et qui dominent la distribution du fret vers le littoral à des tarifs, semble-t-il, qui ne couvrent pas les coûts du camionnage. Les organisations nationales fournissent toute une gamme de services aux ports pour des transitaires du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire et du Mali. Chacune a ses points faibles : faire payer pour des services, que le transitaire les veuille ou non (Burkina Faso), corrompre la distribution de fret pour les camions (Mali) et utiliser des méthodes guère licites pour obtenir des fonds (Côte d'Ivoire). À l'exception notable du Ghana, le financement du syndicat des camionneurs dépend d'un monopole légal qui permet d'imposer des commissions pour tous les camionneurs (Burkina Faso) ou d'avoir accès à une part des recettes des taxes approuvées par l'État. Cela les met dans une situation trop proche de l'État pour pouvoir agir de manière vraiment indépendante face aux souhaits de leur groupe de soutien. Chacun de ces problèmes structurels demande un changement institutionnel.

Quant à eux, les camionneurs des trois pays francophones sont de petits entrepreneurs possédant un seul camion, participant à diverses activités économiques, sans comptabilité écrite leur permettant de séparer les dépenses et les recettes du camionnage de ceux imputables à d'autres activités. Souvent, ils ne savent pas lire et

ne se sentent pas solidaires d'autres camionneurs avec lesquels ils sont en compétition. On souligne souvent cette mentalité indépendante des petits camionneurs. Ils méritent des syndicats qui répondent à leurs besoins et leur fournissent une formation pour qu'ils puissent évoluer vers le secteur formel.

L'imposition de l'Etat sur le secteur des transports routiers est en général élevée. L'imposition directe sur les articles importés représente la majorité. Cet impôt varie de 0% à 80% *ad valorem* avec une moyenne légèrement inférieure à 50%. A une seule exception près, tous les pays imposent tous les intrants du camionnage. Récemment, le Ghana a éliminé tous les droits d'importation sur les véhicules et, simultanément, a interdit les importations de véhicules de plus de 10 ans. Cette politique tend à faire diminuer l'âge des véhicules et permettra peut-être d'accroître la qualité et la sécurité du parc national. Le Ghana maintient les impôts sur les pneus, les pièces de rechange et le carburant qui varient selon les bénéfices de l'utilisation du réseau routier national plutôt qu'en fonction de la propriété du véhicule en soi. D'autres pays du couloir central devraient suivre cet exemple qui, bien sûr, a des implications pour les recettes de l'Etat.

Mais, en tant que membres de l'UEMOA, les trois autres pays se sont engagés à introduire un tarif commun concernant les produits importés des pays hors UEMOA. Ce tarif ne représente pas tous les droits d'importation qui comprennent d'autres éléments mais, en date du 1^{er} janvier 2000, ils diminueront à un maximum de 20% *ad valorem*, nettement moins donc que les taux de 1998. Cela diminuera le fardeau fiscal sur le camionnage.

Certains observateurs indiquent que, si l'on veut diminuer les coûts élevés des intrants importés, les camionneurs devraient mettre en commun leurs ressources pour faire des achats en gros de tous ces articles. Mais l'expérience du Ghana montre que cette politique pourrait mener à des déséconomies d'échelle suite aux commissions bancaires et coûts de stockage. En général, le caractère indépendant – sinon soupçonneux – du camionneur indépendant qui pourrait profiter d'un tel projet laisse à penser qu'il ne sera guère enthousiaste à ce propos tant qu'il ne deviendra pas plus professionnel.

La plupart des observateurs pensent que les retards conjugués à la corruption dans les ports de la région aux barrages routiers et postes frontaliers représentent le plus grave obstacle pour un système efficace de camionnage régional. Les retards diminuent les distances parcourues par an et la corruption accroît directement les coûts. Chaque camionneur trouve son propre équilibre et se débrouille comme il peut en fonction de la valeur qu'il accorde à la manière dont est utilisé son camion. Ceux avec un équipement plus productif et qui possèdent leur propre camion sont plus susceptibles de payer des pots-de-vin plus élevés pour pouvoir parcourir de plus longues distances.

La corruption des officiers en uniforme va jusqu'au sommet. Au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, des sociétés privées offrent un service de dédouanement accéléré qui fait passer les camions allant vers le Sud avec des produits périssables par le biais d'un ensemble de barrages routiers à un coût inférieur aux pots-de-vin que paierait normalement le camionneur. Ces sociétés peuvent offrir ce service uniquement parce qu'elles sont en contact avec des hauts responsables de la police, de la douane et de la gendarmerie (ceux que l'on appelle les PDG). Ces hauts responsables reçoivent donc

une partie importante de l'argent de la corruption. Toute mesure de lutte contre la corruption doit donc aller jusqu'au sommet.

Pour les voyages vers le Nord, les représentants des douanes ivoiriennes demandent une « escorte de douane » pour les biens à destination d'un pays sahélien. Un responsable des douanes accompagne physiquement le camion du port jusqu'au poste frontalier ou il quitte le pays. Cette obligation non TRIE introduit plus de bureaucratie, de retard et de paiement pour le service des douanes. Le service demande également une documentation et sécurité non TRIE. L'escorte douanière s'applique notamment aux cargos de produits agricoles et horticoles ivoiriens qui doivent être aérés pour éviter qu'ils ne pourrissent et qui ne peuvent donc pas être scellés dans des camions fermés. Les négociants ivoiriens ont proposé une autre solution – la grille plombée – c'est-à-dire une grille de métal ouverte en haut du camion où un câble peut être passé qui sera ensuite scellée par les douaniers. Il existe probablement suffisamment de camions dont le haut est ouvert pouvant être convertis pour accepter un tel système et le rendre pratique.

Les agents du service des douanes au Burkina seront bientôt en mesure de saisir les détails des cargos qui traversent la frontière dans un système informatisé permettant de suivre les camions jusqu'à leur destination. Cela permettra à une expédition en transit d'être suivie tout au long de son chemin dans le pays et l'on pourra estimer la probabilité d'un déchargement illicite du cargo en fonction des retards inhabituels, diminuant ou éliminant ainsi la nécessité des escortes douanières pour le fret allant vers le Nord et pour les sociétés de convoyage, distorsion analogue pour les produits périssables – dont le bétail – allant vers le Sud. À la place des escortes douanières, un nombre limité d'équipes mobiles d'agents PDG – peut-être trois de chacune – pourrait faire des contrôles ponctuels à n'importe quel endroit du pays. De tels systèmes pourraient être adoptés – et reliés ensemble – pour les quatre pays.

Dans la mesure où les postes de contrôle PDG sur les grands essieux routiers se justifient, ils pourraient être consolidés pour permettre une vérification rapide pour les trois services à un point donné et ensuite, ouvrir le passage sur de longues distances. Toutefois, ils doivent se limiter à un nombre moindre d'endroits que ceux notés actuellement. Aux frontières, les postes devraient être consolidés, non seulement pour les services PDG mais également entre les pays de sorte à ce qu'un seul point de contrôle permette deux contrôles consécutifs de la part d'équipes conjointes de douaniers et d'équipes conjointes de police et de gendarmes, le cas échéant. D'après leurs indications, les pays de l'UEMOA cherchent à mettre en place des contrôles frontaliers doubles mais les détails du fonctionnement effectif n'ont pas encore été finalisés.

Parallèlement à l'allègement par les services PDG des contrôles sur les transports routiers, ils devraient poursuivre davantage les vols sur les routes qui, surtout en Côte d'Ivoire, limitent les déplacements la nuit dans certaines parties du pays.

Dans les ports de Vridi (Abidjan) et de Tema (Accra), des centaines de camions attendent le fret. Le nombre de camions qui attendent ainsi représente une surcapacité que ne peuvent pas expliquer les retards dans le port. En dernière analyse, il y a plus de camions que de produits à transporter. Les stratégies employées par les camionneurs pour réduire au minimum leur attente les entraînent dans un jeu qui,

finalement, ne les mène nulle part. Les pots-de-vin versés aux transitaires ou syndicats des camionneurs ne font qu'augmenter le coût du camionnage et redistribuent les retards entre camions. Dans la mesure où ces organisations distribuent le fret aux camions sans faire attention aux pots-de-vin mais dans l'ordre strict d'arrivée au port, elles traitent les camions bien maintenus de la même manière que ceux moins fiables, pouvant tomber en panne et, partant, aident à maintenir sur les routes des camions qui devraient être mis à la remise. Une fois le fret distribué, les camions peuvent prendre des retards avant de quitter le port comparables aux retards en route. En effet, les douaniers et/ou les responsables de la sécurité portuaire peuvent décider de faire une nouvelle inspection du cargo à moins que des pots-de-vin ne soient versés. Les pots-de-vin et les retards à Vridi dépassent ceux de Tema. Il convient de les éliminer. Conscient des entraves inhérentes au bon fonctionnement du port de Vridi, le Directeur ivoirien des Transports terrestres propose d'utiliser une technologie de laser pour détecter rapidement les camions faisant de la contrebande. Un échantillonnage judicieux des sources de contrebande les plus probables et l'utilisation d'une telle technologie permettront peut-être d'accélérer le lugubre processus actuel.

Outre les frais payés et les retards connus à Vridi, il s'agit d'un contexte menaçant pour les camionneurs non ivoiriens qui attendent là, dans la crainte de devenir les victimes de l'extorsion et du vol. Afin de protéger leur camion, ils ne quittent pas le parc. Ce climat de peur a un impact direct sur l'efficacité du camionnage mais justifie les responsables PDG à l'extérieur de la Côte d'Ivoire qui traitent mal les camionneurs ivoiriens.

Aussi, Vridi est-il un port plus difficile et plus cher avec des retards plus importants que Tema. Le Gouvernement ghanéen a commencé à recommander Tema à la place de Vridi. En 1998, un sommet des chefs d'État du Burkina Faso et du Ghana a alloué un espace portuaire à Tema pour l'utilisation burkinabe. Et le CBC devrait ouvrir un bureau d'ici la fin de 1998. Parallèlement, le Gouvernement malien a commencé à mettre en œuvre sa politique de diversification des liens portuaires. Il a obtenu un financement pour terminer les liaisons de routes goudronnées allant de Sikasso à la frontière burkinabe (accédant ainsi à la liaison vers Tema) ainsi que pour Dakar et Kankan (et, partant, pour Conakry). Par conséquent, malgré sa prééminence régionale, Vridi pourrait être sur le point de connaître une concurrence resserrée.

Le Réseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest est en train de mettre en place un observatoire qui suivra les retards et les coûts du camionnage (y compris les pots-de-vin) versés tout au long des grands axes routiers du couloir central. Il fera des comptes rendus trimestriels aux chefs des services PDG et directeurs des transports de chaque pays ainsi qu'aux bailleurs de fonds. Le système promet de fournir aux chefs des PDG une information détaillée sur les activités routières de leurs agents. Les comptes rendus de l'observatoire devraient permettre de lutter contre l'abus et, parallèlement, devraient compenser les agents qui font correctement leur travail. Alors que ces rapports commencent à circuler, les chefs devraient demander aux agents de rendre publics, sur une base trimestrielle, les statistiques sur les camions qu'ils ont arrêtés pendant plus d'une heure, de donner les raisons ainsi que les mesures prises. En outre, les syndicats des camionneurs et les Chambres d'Agriculture et de Commerce devraient recevoir des copies des rapports des observatoires. Des félicitations, promotions et récompenses financières pour un travail honnête et les efforts faits pour lutter contre la corruption (tel qu'en témoignent les données des

observatoires jugées non biaisées) changeraient la structure des incitations qui encouragent actuellement le gain personnel, au même titre que la condamnation publique explicite et même des amendes ou l'emprisonnement de ceux jugés coupables

Dans le couloir central, le déplacement du littoral vers le Sahel justifie le camionnage sur l'essieu Nord-Sud. Moins de la moitié des camions transportent un fret sur l'essieu au Sud moins rémunérateur. Toutefois, la distribution varie considérablement dans le couloir. Environ 30% des déplacements faits par un groupe de camionneurs burkinabè ramenaient une cargaison au retour. Par contre, environ 80% des camions se déplaçant au Sud du Ghana ont trouvé un tel fret (mais aucun des camions ghanéens au Sud du Burkina Faso n'en avait)

Un grand nombre d'observateurs pensent qu'il est possible d'accroître très nettement le fret rapporté au retour en fournissant une meilleure information aux camionneurs sur l'emplacement du fret disponible et/ou aux transitaires sur la disponibilité de camions vides allant vers le Sud. Mais il existe diverses raisons expliquant pourquoi la marge d'amélioration risque d'être plus limitée que prévue. Premièrement, certains camionneurs – surtout ceux du secteur plus formel avec des agents à Abidjan qui peuvent trouver rapidement du fret allant vers le Nord – trouvent que le fret ramené en retour n'est pas une affaire très rentable et préfèrent aller vers le Sud des qu'ils ont déchargé dans le Sahel afin de prendre d'autres cargaisons allant vers le Nord. Mais ceux qui n'ont pas tels contacts dans les ports côtiers trouveront qu'il est avantageux d'éviter de se déplacer vide vers le Sud. Deuxièmement, certains propriétaires emploient leur chauffeur sur la base permettant à ce dernier de garder le profit qu'il réalise en rapportant du fret sur le chemin du retour. Mais tous les contrats avec les propriétaires ne sont pas libellés dans ces termes. Troisièmement, un grand nombre de camions au Burkina Faso et au Mali ont déjà passé des contrats pour ramener au retour du coton. Du moins dans le court terme, les propriétaires de ces camions ne réagiront pas à l'information sur la disponibilité d'autres frets. Quatrièmement, certains frets – tels que dans les zones impraticables pendant la saison des pluies – ne seront pas accessibles, même s'il existe une information fiable à ce propos. Toutefois, il ne fait aucun doute qu'une meilleure information permettra d'améliorer les taux des cargaisons rapportées sur le chemin du retour. Le CILSS a commencé à mettre en place un système pilote d'information sur le fret en retour au Burkina Faso travaillant avec l'OTRAF. Mais dans quelle mesure un système purement national arrivera-t-il à répondre à des problèmes de nature régionale qu'un système intégral pourrait prendre en charge et est-ce que le fait de travailler avec l'OTRAF permettra au système de répondre aux aspects plus dynamiques de la distribution des véhicules ?

Le Ghana est en train de créer un fonds routier autonome qui permettra de collecter directement des fonds sans passer par le Trésor et les dépensera pour un programme déterminé conjointement par le secteur public et des représentants des utilisateurs privés des routes. Une partie des fonds proviendra des péages, notamment des amendes élevées pour des camions surchargés qui, pour la première fois, pourront peser leur cargaison en utilisant les pese-camions actuellement testés. Le Mali devrait suivre cet exemple dans l'année qui vient. Le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire ne sont pas en train de créer de tels fonds mais devraient envisager de le faire d'une part pour faire participer au processus de prise de décisions les utilisateurs privés des routes et d'autre part, pour fournir des désincitations directes à la surcharge des camions

Table des matieres

Listes des tableaux

Liste des graphiques, figures et cartes

Sigles et abreviations

- 1 Introduction
- 1 1 Des transports routiers efficaces un prealable a l'integration economique regionale
- 1 2 L'inefficacite des transports routiers en Afrique de l'Ouest
- 1 3 Un modele des coûts des transports routiers

- 2 Le contexte physique et institutionnel
- 2 1 La geographique
- 2 2 Le contexte institutionnel regional
 - 2 2 1 Organisations regionales
 - 2 2 2 Ajustement structurel du secteur des transports
- 2 3 Organisations de transitaires
- 2 4 Les camionneurs et leurs syndicats
- 2 5 Le marche des transports routiers
 - 2 5 1 Convoyage international dans le couloir central
 - 2 5 2 Influence du gouvernement sur la fixation des taux

- 3 Coûts des intrants marches et imposition
- 3 1 Les coûts eleves des intrants pour les transports routiers
- 3 2 Achats en gros
- 3 3 Imposition elevee
- 3 4 Impôts sur le revenu au Ghana
- 3 5 Diminuer le vieillissement des parcs nationaux

- 4 Retards et pots-de-vin
- 4 1 Les barrages routiers
 - 4 1 1 Retards sur les routes et pots-de-vin
 - 4 1 2 Retards et extorsion le long des routes entre le Sahel et Abidjan
 - 4 1 3 Retards et extorsion le long des routes entre le Sahel et Tema
 - 4 1 4 Retards vers le Nord
- 4 2 Retards dans les ports
 - 4 2 1 Retards dans le port d'Abidjan
 - 4 2 2 Retards dans le port de Tema
 - 4 2 3 Une comparaison des retards dans les ports pendant les annees 90
- 4 3 Vers l'homogeneite de la documentation la lettre de voiture inter-etats
- 4 4 Discrimination et recrimination
- 4 5 Competition entre routes et modes de transport
- 4 6 Solutions eventuelles
 - 4 6 1 Solutions techniques
 - 4 6 2 Solutions politiques et administratives
- 4 7 Capacite limitee des camionneurs de repondre a l'absence de retards

- 5 Fret sur le chemin du retour
- 5 1 Le statu quo
- 5 2 Systeme pilote du CILSS

- 6 Meilleure qualite des routes
- 6 1 Fonds des routes
- 6 2 Reher les peages au poids des essieux
- 6 3 Privatisation de l'entretien et des reparations des routes

- 7 Conclusions
- 7 1 Retards et pots-de-vin
- 7 2 Des voyages vides sur le chemin du retour
- 7 3 Prix CAF eleves
- 7 4 Imposition des intrants du camionnage
- 7 5 Surcharge
- 7 6 Qualite des routes
- 7 7 Processus

- 8 Recommandations

Liste des tableaux

- 1 Decomposition des coûts du transport routier dans les pays du couloir central, 1993
- 2 Application des decisions de la CEDEAO dans le domaine des transports routiers
- 3 Pourcentage des droits d'importation sur le camionnage
- 4 Desavantage de coût du camionnage en pourcentage dans les pays du couloir central, par rapport au Ghana suite a ses faibles droits d'importation
- 5 Recettes fiscales annuelles du Mali pour le secteur des transports routiers, 1995
- 6 Fourchette des impôts sur le revenu pour les entreprises ghaneennes
- 7 Retards typiques en 1990 sur diverses routes du dedouanement dans le port jusqu'a la livraison dans la ville sahelienne (jours)
- 8 Retards typiques en 1990 sur diverses routes du dedouanement dans le port jusqu'a la livraison dans la ville sahelienne (jours)
- 9 Coûts et retards de voyages aller-retour vers les ports de l'Afrique de l'Ouest en 1998 dans l'optique du secteur formel, base a Ouagadougou

Liste des graphiques, des figures et des cartes

- Graphique 1 Vie utile d'une route versus poids d'essieu moyen
- Figure 1 Les coûts relatifs par tonne-kilometre d'utilisation d'un camion articule en Afrique et au Pakistan
- Figure 2 Les coûts relatifs par tonne-kilometre d'utilisation d'un camion rigide a trois essieux en Afrique et au Pakistan
- Figure 3 Modele des coûts des transports routiers
- Carte 1 Les pays du couloir central de l'Afrique de l'Ouest

Sigles et abréviations

CBC	Conseil Burkinabé de Chargeurs
CEAO	Communaute economique de l'Afrique de l'Ouest
CEDEAO	Communaute economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CGP	Caisse générale de Peréquation (Burkina Faso)
CAF	coût, assurance et fret
CILSS	Comite permanent Inter-Etats de Lutte contre la Secheresse dans le Sahel
CMEAOC/TM	Conference ministerielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports maritimes
CNC	Commission nationale de Concertation (Côte d'Ivoire)
COFAMA	Compagnie maritime du Faso
CSM	Coordination des Syndicats du Mali
DATCITT	Departement de l'Amenagement du Territoire communautaire, des Infrastructures, des Transports et des Telecommunications (UEMOA)
DCGTx	Direction centrale des grands Travaux (Côte d'Ivoire)
EMACI	Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire
FERAP	Projet regional de Fluidification des Echanges et de Rapprochement des Politiques agroalimentaires (projet CILSS)
FODEL	Fonds de Developpement de l'Elevage
GPRTU	Ghana Private Road Transport Union
IER	Initiatif d'Entretien routier (RMI, Banque mondiale)
INRETS	Institut national de Recherche sur les Transports et leur Securite (France)
km	kilometre
LET	Laboratoire d'Economie des Transports (France)
MRT	Ministere des Routes et des Transports (Ghana)
OCBM	Organisation commune Benin-Niger (compagnie ferroviaire Cotonou-Parakou, possedee conjointement par les gouvernements du Benin et du Niger)
OTRAF	Organisation des Transporteurs routiers du Faso
PASEC-T	Programme d'Ajustement sectoriel – Transport
PDG	Police, douane et gendarmes
REAO	Reseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest
RMI	Road Maintenance Initiative (SSATP, Banque mondiale)
SIDAM	Societe ivoirienne d'Activites maritimes
SITRASS	Solidarite internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Subsaharienne (partie du LET)
SSATP	Sub-Saharan African Transport Program (Banque mondiale)
T	tonne
T-km	tonne-kilometre
TEC	Tarif exterieur commun
TIE	Transports routiers Inter-Etats (traite de la CEDEAO couvrant les transports routiers entre deux pays voisins)
TRIE	Transit routier Inter-Etats (traite de la CEDEAO couvrant le transport routier entre deux pays non adjacents par le biais d'un pays tiers)
UTRAO	Union de Transit de l'Afrique de l'Ouest

VELD	Vehicle Examination and Licencing Department (Ghana)
WAEN	The West African Enterprise Network (Reseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest)
WALTPS	West Africa Long-term Perspective Study (OCDE/Club du Sahel)
WARTU	The West African Road Transporters' Union (Union des Transports routiers en Afrique de l'Ouest)
WATOU	West African Transit Operators' Union

1 Introduction

1.1 **Des transports routiers efficaces un préalable a l'integration économique régionale**

A l'exception du Nigeria, les pays de l'Afrique de l'Ouest ont des populations relativement petites, en moyenne moins de 10 millions d'habitants. De petites populations, conjuguées à de faibles revenus moyens, signifient que les économies individuelles ne peuvent pas soutenir facilement l'industrialisation à grande échelle. L'intégration économique régionale permettra à chaque pays de profiter de marchés plus grands pour ses produits. Une concurrence loyale et ouverte entre les producteurs des différents pays garantira une production efficace et des prix plus faibles pour les consommateurs de la région. Toutefois, il n'est pas facile d'intégrer les économies. L'obtention des avantages provenant des économies d'échelle demande la mise en place d'un ensemble de systèmes institutionnels, juridiques et fiscaux. Des problèmes pratiques doivent être résolus dont le moindre n'est pas le système de transports régionaux qui doit répondre aux économies individuelles permettant la libre circulation de biens et de personnes essentielle à l'unité commerciale. La majorité du commerce entre les états de l'Afrique de l'Ouest se fait par route et, par conséquent, l'efficacité de ce mode de transport est de toute première importance¹

1.2 **L'inefficacité des transports routiers en Afrique de l'Ouest**

Mais le système de transport routier de l'Afrique de l'Ouest est parmi le plus cher et le moins efficace au monde. Rizet et Hine (1993) comparent les différents coûts qui, ensemble, déterminent le coût par tonne-kilomètre d'un déplacement routier sur longue distance (a) en Afrique francophone et en Afrique centrale² et (b) au Pakistan en utilisant des données de 1990. Le Figure 1 répartit les coûts du camionnage de ces deux régions dans leurs diverses composantes. Elle montre que non seulement le coût total de l'exploitation d'un camion articulé³ en Afrique dépasse d'un facteur de 4,8 le coût au Pakistan mais qu'en plus, chaque élément individuel des dépenses coûte davantage en Afrique. Par exemple le ratio du coût pour chaque élément dépasse l'unité (Multiplier les ratios contribuant à chaque niveau aboutit au ratio du niveau supérieur suivant)⁴

¹ Les transports routiers sont particulièrement importants pour les pays enclavés. Par exemple, malgré des liens ferroviaires à Dakar, 82% du fret international du Mali est transporté par route (République du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998b : 3) et la vaste majorité tout au long du couloir à destination et en provenance d'Abidjan.

² Données pour le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Mali de LET & INRETS (1989) collectées en 1988. Les données pour le Pakistan remontent à 1986.

³ Les types de véhicules articulés utilisés couramment en Afrique sont différents de ceux utilisés couramment au Pakistan.

⁴ L'effet des prix des facteurs concerne les intrants du camionnage. Les véhicules et les pneus étaient trois fois chers en Afrique qu'au Pakistan et le carburant était deux fois plus cher. Les taxes n'étaient que légèrement plus élevées au Pakistan. En calculant l'effet de productivité, Rizet et Hine recalculent les efficacités africaines en utilisant les prix du Pakistan. Ils attribuent les écarts restants aux différences d'efficacité avec laquelle sont utilisés les facteurs dans les deux cas. Deux facteurs expliquent cela : la productivité par kilomètre (suite à la proportion de voyages sans cargaison) et les distances annuelles parcourues (« l'effet de consommation des facteurs »). À son tour, l'effet de consommation des facteurs comprend une part due à la consommation de composantes fixes par kilomètre parcouru (entraînant une différence de productivité imputable uniquement aux distances

Figure 1
Les coûts relatifs par tonne-kilometre d'utilisation d'un camion articulé en Afrique et au Pakistan

Ratio du coût de production par T-km Afrique/Pakistan 4,8	Effet des prix des facteurs 2,86	Effet du taux d'imposition 1,12	
		Effet des prix non compris les impôts 2,55	
	Effet de productivité 1,68	Effet de la consommation des facteurs 1,58	Facteurs fixes 1,31
		Effet de productivité par km 1,06	Facteurs variables 1,21

Source Rizet et Hine (1993 159-161)

Rizet et Hine notent que les résultats récapitulés sur la Figure 1 comparent différents types de camions articulés car les camionneurs utilisent des véhicules très différents dans ces parties différentes du monde. Pour éliminer ce facteur, ils repètent leur analyse pour un type de véhicule disponible en Afrique et au Pakistan : un camion rigide avec trois essieux fabriqué au Japon. La Figure 2 affiche les résultats qu'ils tirent de cette comparaison où l'efficacité relative du camionnage en Afrique semble encore moins favorable : 6,4 fois plus cher que celui du Pakistan.

Figure 2
Les coûts relatifs par tonne-kilometre d'utilisation d'un camion rigide à trois essieux en Afrique et au Pakistan

Ratio du coût de production par T-km Afrique/Pakistan 6,4	Effet des prix des facteurs 2,22	Effet du taux d'imposition 1,09	
		Effet des prix non compris les impôts 2,04	
	Effet de productivité 2,88	Effet de la consommation des facteurs 1,57	Facteurs fixes 1,37
		Effet de productivité par km 1,83	Facteurs variables 1,15

Source Rizet et Hine (1993 161-162)

annuelles parcourues) et une autre part due à la consommation des composantes variables, telles que le carburant et les pneus en fonction de la distance.

Il est difficile d'indiquer si l'une de ces comparaisons est plus valide que l'autre. Le premier cas compare des scenarios de camionnage typiques en Afrique et en Asie mais ceux-ci divergent du point de vue type et capacite des camions utilises. Le second cas standardise le camion envisage mais ne represente plus le transport typique sur longue distance dans le cas de l'Afrique⁵. Neanmoins, les faits indiquent que, aux alentours de 1990, le camionnage en Afrique de l'Ouest coûtait environ quatre fois plus que celui au Pakistan. Lors d'une enquête recente, Bouf et Rizet (1997 : 309) font une comparaison analogue. Leur analyse suggere que l'Afrique de l'Ouest est devenue un peu plus competitive depuis 1988. Ils estiment qu'en 1996, le camionnage dans cette region ne coûte que 2,5 fois plus qu'en Asie du Sud-Est. Toutefois, les deux etudes font des comparaisons en utilisant differents pays, d'ou la question quant a la validite de cette comparaison⁶.

Malgre les incertitudes contenues dans ces deux etudes et les difficultes a comparer leurs resultats, ils brossent un tableau constant. Même quand on prend les chiffres les plus optimistes, les transports routiers en Afrique de l'Ouest sont nettement moins efficaces que dans d'autres parties du monde. Cela represente un obstacle reel et de taille a l'integration economique en Afrique de l'Ouest.

Les deux etudes mentionnees ci-dessus soulignent les causes suivantes expliquant le manque d'efficacite :

- coûts plus eleves des intrants pour les transports routiers (vehicules, carburant, pieces de rechange et pneus)
- imposition et droits plus eleves sur ces intrants
- productivite plus faible suite aux coûts du capital fixe couverts pour des distances annuelles faibles (35 000 km versus 125 000 km en France ou plus de 150 000 km aux Etats-Unis)
- faible productivite suite a une proportion elevee de voyages de retour avec des camions vides
- productivite plus faible suite a un taux plus eleve de facteurs variables par kilometre (suite generalement aux surcharges et au mauvais etat des routes qui abîment les camions)

Le restant de ce chapitre explique les causes et les effets ainsi que leurs interactions.

1.3 Un modele des coûts des transports routiers

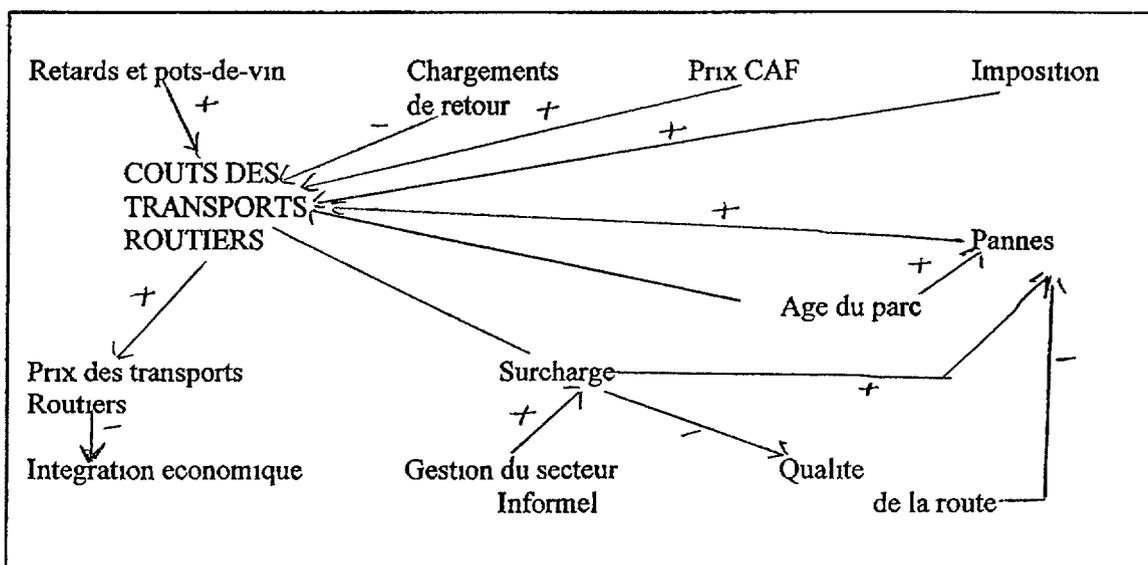
La Figure 3 montre les liens causatifs affectant les coûts des transports routiers en Afrique de l'Ouest. Quatre influences exogenes – montrees en haut de la Figure 3 – poussent a la hausse ces coûts par rapport a d'autres pays : retards et pots-de-vin, manque de fret sur le chemin du retour, prix CAF eleves et impôts eleves. Afin de compenser partiellement ces coûts eleves, les camionneurs surchargent leurs camions quand ils obtiennent des cargaisons. Cela s'applique tout particulierement aux camionneurs du secteur informel car ils tendent a voir leurs camions comme un symbole de statut economique et preferent donc rester dans le secteur du camionnage,

⁵ Les camionneurs ont tendance a utiliser le vehicule plus petit aux fins de standardisation pour les deplacements moyens plutôt que les longues distances.

⁶ Bouf et Rizet font des comparaisons entre le Burkina Faso, le Cameroun, la Cote d'Ivoire, le Ghana et la Republique centrafricaine d'une part, le Vietnam et l'ile indonesienne de Sulawesi d'autre part.

même si ce n'est plus rentable⁷ Ces mêmes camionneurs, généralement, ne savent pas lire et ne tiennent pas de compte (et, par conséquent, ils ne peuvent pas séparer les comptes du camionnage de toute autre activité économique) Cela signifie que, même s'ils veulent savoir si leurs activités rapportent assez pour couvrir les coûts, dont l'amortissement, généralement, ils n'arrivent pas à le faire Aussi, ils n'abandonnent pas le camionnage pour réinvestir dans d'autres secteurs, comme le ferait un « agent économique » A la place, ils vont continuer à livrer concurrence pour obtenir une cargaison, même si c'est à perte⁸ Aussi, n'existe-t-il pas le mécanisme de feed-back qui, dans la plupart des marchés, permettrait d'établir un lien entre l'offre de camion et l'offre de fret Le secteur informel domine le camionnage en Afrique de l'Ouest Il est encombré par une pléthore de vieux camions mal entretenus⁹ Et, malgré un service médiocre, il offre parmi les frets routiers les plus chers au monde

Figure 3
Modele des coûts des transports routiers



Note L'âge du parc n'est pas affecté en soi par les coûts de transport mais plutôt par la facilité relative de couvrir les coûts d'amortissement de véhicules plus âgés dans un environnement où les retards sont relativement acceptables

⁷ Dans le contexte africain le transport routier est avant tout une question de statut social Avoir un camion gare devant chez soi montre qu'on a réussi même si on a eu des problèmes à l'obtenir Le monde des camionneurs est caractérisé par une ambition traditionnelle de travailler indépendamment Une fois ce but atteint ils feront tout ce qui est possible pour rester le propriétaire du camion, quelle que soit la réalité économique La solidarité sociale permettra toujours à un propriétaire d'obtenir un prêt pour réparer un camion en panne même si cela ne vaut pas la peine de le réparer (Adoléhoumé 1992 180-181)

⁸ Adoléhoumé (1992 166) estime qu'au Togo à la fin des années 80, les camions avec des produits lourds ne rentraient pas dans leurs frais, pour 76% des déplacements La cause résidait dans la capacité excédentaire d'un marché compétitif

⁹ Ou, dans une optique légèrement différente

L'offre excédentaire de camions est généralement liée à la facilité d'accès à la profession de camionnage et à la facilité avec laquelle les camionneurs peuvent acheter à faibles prix des véhicules d'occasion (à 15%-20% du prix d'un nouveau véhicule) Cela a pour résultat une sous-utilisation du parc, avec des temps d'exploitation longs et une tendance à surcharger les camions pour compenser les voyages de retour sans cargaison (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 27)

Trois autres phenomenes contribuent egalement a l'offre excedentaire actuelle. Premierement, lors des boums economiques du passe, particulierement pendant les annees 70 et au debut des annees 80, les agents economiques ont apporte de nouveaux camions qui sont encore sur les routes. De même, les operations d'aide alimentaire visant a alléger les consequences des secheresses sahelienues pendant les annees 70 et les annees 80 demandaient que soient importees de nouveaux vehicules qui, par la suite, sont arrives dans le secteur du camionnage ordinaire.¹⁰ Et, dans le cadre des programmes d'ajustement structurel de tous ces pays, les entreprises parapubliques fermees ont vendu leurs vehicules au secteur prive, surtout pendant les annees 80.

En second lieu, selon les informants ghaneens, la plupart des camions d'occasion importes arrives dans le port de Tema ont ete expadies par des Ghaneens expatries vivant en Europe. Ils sont des signes concrets des capitaux accumules en Europe et en Amerique du Nord plutôt que la preuve d'une bonne comprehension de la rentabilite du camionnage en Afrique de l'Ouest. Ces camions arrivent dans un port ou existent deja centaines de camions vides attendant des cargaisons. Aussi, semble-t-il que le phenomene du prestige non seulement maintient des camions geriatriques sur la route mais contribue egalement a un apport continu de ceux d'âge intermediaire.

Troisiemement, pour les camionneurs au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Mali, l'effet de la devaluation du CFA en janvier 1994 etait de diminuer le coût relatif de la main-d'œuvre et d'accroître le coût relatif du volet importable des transports routiers. Se penchant sur les quatre economies concernees en 1993, Metzler et Cook (1994 vol. 3, 259) ont estime les volets economiques intrinseques des coûts du camionnage. Ils constatent que la composition ne differait guere d'un pays a l'autre, tel que le montre le Tableau 1. La main-d'œuvre representait environ 5% du coût du camionnage et les produits negociables 50% a 60%. De plus, l'impôt sur les produits negociables representait 30%-40% de plus et, par consequent, dans l'ensemble, la devaluation a augmente de 90%, en francs CFA, la valeur des camions. Aussi, l'importation d'un nouveau camion devenait-elle un rêve encore plus impossible pour la plupart des camionneurs. Mais cela n'a pas diminue leur souhait de posseder ou de garder un camion. Ils ont utilise leur pouvoir d'achat diminue sur le marche mondial pour acheter une part plus elevee de camions encore plus vieux.¹¹

Les agents du secteur informel, depreciant leur capital gere a perte, fonctionnent selon le principe « si c'est pas casse, pas la peine de reparer » et ne procedent qu'aux reparations necessaires plutôt que de faire un entretien preventif.¹² Cette situation

¹⁰ Ce n'est pas une coincidence qu'en 1997, l'UEMOA, La Commission, DATCITT (1997 : 26) a donne comme age moyen de bons camions de la region 18 ans. Un echantillon aleatoire de 43 camions ghaneens avait en moyenne 17 ans.

¹¹ Au debut de 1998, les marchands de bestiaux se deplaçant sur de grandes distances au Burkina Faso et au Mali ont depense une proportion plus faible de leur budget pour les transports routiers qu'en 1990. Malgre la devaluation entre temps qui a rendu les biens importables plus chers, il semble que l'offre de camions se soit accrue. La croissance economique du couloir central pendant les annees 90 a probablement donne aux camionneurs les moyens d'acheter plus de camions. Ou alors la disponibilite de services de camionnage relativement bon marche Nord-Sud pourrait etre due partiellement aux changements structurels limitant la disponibilite d'autres frets sur le chemin du retour. Mais il semble que le recours des camionneurs a des camions plus ages ait egalement contribue a un parc plus important se livrant concurrence pour des cargaisons insuffisantes.

¹² Les camions sont sujets a un controle technique tous les six mois dans la plupart des pays (UEMOA La commission DATCITT 1997 : 28).

mene a des pannes frequentes qui immobilisent les camions, ajoutant encore aux coûts (car, malgre un marche dynamique de pieces de rechange d'occasion, celles-ci sont parfois difficiles a trouver) De plus, les camions surcharges sont souvent dangereux, causant de nombreux accidents¹³ et attirant l'attention de la police a la recherche des pots-de-vin Cela ajoute encore aux retards et aux pots-de-vin, d'ou une hausse des coûts

Tableau 1
Décomposition des coûts du transport routier dans les pays du couloir central, 1993

	Impôts sur		Negociables	Main-d'œuvre	Capital
	negociables	non negociables			
Burkina Faso	0,40	0,02	0,52	0,05	0,02
Côte d'Ivoire	0,35	0,02	0,56	0,05	0,02
Ghana	0,32	0,02	0,60	0,04	0,03
Mali	0,35	0,02	0,56	0,05	0,02

Source Metzler et Cook (1994 vol 3, 259, Tableau G 1 1)

Des camions surcharges abiment encore davantage les routes, d'ou des temps de livraison plus longs et, en fin de compte, des vehicules qui sont de plus en plus abimes a cause de ce mauvais etat des routes Le coût d'entretien et de reparation des camions augmente quand les routes sont mal entretenues et ont des trous et que les camions doivent parfois quitter la route et rouler sur le cote

Les degats causes aux routes s'accroissent de maniere exponentielle avec le poids des essieux et, par consequent, les camions surcharges sont ceux qui deteriorent le plus les routes (outre la deterioration progressive avec l'age suite aux elements naturels) Une fois que les routes ont tellement de trous, leur etat est tel qu'il faut les reconstruire, processus qui coûte bien davantage qu'un simple entretien Mais par le passe, les budgets publics de reparation des routes n'ont pas permis de renover toutes celles qui en avaient besoin et, par consequent, il existe des tronçons de plus en plus importants qui ne sont plus praticables

Vu la tendance a la surcharge, les camionneurs detruisent non seulement les routes qu'ils utilisent mais egalement leurs propres vehicules¹⁴ Par le passe, l'imposition sur l'utilisation de vehicules n'a pas reussi a eliminer la surcharge ou a payer pour le coût de l'entretien des routes Aussi, le resultat est-il un parc inefficace, age et mal entretenu fournissant des services lents, peu fiables et chers sur un reseau routier qui ne cesse de se degrader En outre, puisqu'il n'existe pas d'incitation a quitter le secteur, les camionneurs du secteur informel encombrant le marche avec ces vieux vehicules surcharges et peu fiables La capacite de transport est distribuee sur un trop grand nombre de vehicules et depasse le volume du fret disponible a des prix de

¹³ En 1995, la mauvaise securite des routes a valu environ 3 000 accidents de la route par an au Burkina Faso et plus de 4 000 en Côte d'Ivoire (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 32) Les reglementations de securite routiere different d'un pays a l'autre, exposant les camionneurs au risque de commettre des offenses dans un pays qui ne serait pas juge de la même façon dans un autre

¹⁴ Suite aux mauvais etat des routes et a la surcharge, les pneus representent generalement 18% du total des coûts

marche, faisant que les camions attendent pendant des semaines dans les ports pour qu'arrivent des cargaisons

Dans un tel contexte, le secteur formel connaît bien des difficultés. Une compagnie de camionnage pourrait normalement investir dans de nouveaux camions pour fournir un service rapide et fiable à d'autres entreprises du secteur formel, mais vu le coût élevé de l'importation de nouveaux véhicules, les longs retards et tous les imprévus sur la route ainsi que l'amortissement élevé suite aux déplacements sur des routes en mauvais état, il n'existe que relativement peu d'incitations à investir dans de nouveaux véhicules.

Et c'est là le problème fondamental. La section suivante traite du contexte physique et de l'environnement institutionnel du camionnage le long du couloir central, donnant des détails sur les organisations régionales et les rôles du gouvernement des transitaires et des camionneurs. La section trois se penche sur les coûts élevés des intrants du camionnage, la section quatre examine les retards et les pots-de-vin, la section cinq évalue le niveau de fret sur le chemin du retour, la section six documente les analyses de l'état des routes. Les sections sept et huit fournissent, respectivement, les conclusions et les recommandations.

2 Le contexte physique et institutionnel

2.1 **La géographie**

Le « couloir central » de l'Afrique de l'Ouest comprend les pays sahéliens enclavés du Burkina Faso et du Mali et les états côtiers de la Côte d'Ivoire, du Ghana et du Togo (bien que cette étude ne se penche pas sur le Togo) (Voir carte 1).

Un réseau de routes recouvertes d'asphalte connecte les capitales de ces pays : Abidjan (Côte d'Ivoire) avec son port de Vridi, Accra (Ghana) avec son port de Tema, Bamako (Mali) et Ouagadougou (Burkina Faso). Malgré la tendance à la dégradation mentionnée au Chapitre 1, la plupart du réseau est plus ou moins bien entretenu. Ces routes fournissent la capacité technique de déplacement par camion entre toutes les capitales (à l'exception d'Accra et de Bamako) en un seul jour. Mais pour diverses raisons dont il est question dans ce rapport, cela arrive rarement sur ces routes.

Une liaison ferroviaire relie Abidjan à Ouagadougou, une autre Bamako à Dakar (Sénégal). Les deux transportent du fret et livrent concurrence, dans une certaine mesure, aux camions se déplaçant entre les ports et les états enclavés, surtout pour les biens et produits pour lesquels le temps de livraison n'est pas trop important.

Le volume des importations du couloir central vers le monde extérieur dépasse le volume de ses exportations, d'où un déficit structurel dans le fret disponible en direction du Sud. Au moins 90% des importations arrivent et les exportations partent par voie maritime, passant par les ports mentionnés ci-dessus et également par Lomé (Togo) et Cotonou (Benin). Abidjan représente l'essentiel du commerce maritime du couloir central.

Carte 1
Les pays du couloir central de l'Afrique de l'Ouest



2 2 Le contexte institutionnel regional¹⁵

2 1 1 Organisations regionales

La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) comprend comme membres tous les états de l'Afrique de l'Ouest. La diversité des membres fait qu'il est difficile à cette organisation d'achever rapidement son but d'intégration économique régionale. Mais certaines législations régionales fondamentales sur le camionnage international en Afrique de l'Ouest prennent la forme de deux traités de la CEDEAO de 1982 : TIE (Transports routiers Inter-États) et TRIE (Transit routier Inter-États). Voici les détails essentiels de ces deux traités.

- 1 TIE couvre le transport routier entre deux pays adjacents de la CEDEAO et définit
 - les principales routes qu'empruntent les camions
 - le poids maximum des essieux et les dimensions des camions
 - les caractéristiques techniques des véhicules fournissant ce service
 - la documentation de transport : carte grise, carte des transports inter-états, assurance du véhicule (carte brune), lettre de voiture
 - les conditions de transport
- 2 TRIE régit la réglementation douanière permettant le transport des biens par le biais d'un état membre entre un état non-membre et un autre état membre sans payer de droits ou frais et sans déchargement. Il définit
 - la division entre le pays de destination (deux tiers) et le pays de transit (un tiers) du fret rapporté au retour
 - les caractéristiques techniques des véhicules (qui doivent être scellées)
 - le paiement d'une garantie de 0,5% de la valeur CAF de la cargaison pour couvrir les fraudes douanières possibles pendant le transit
 - la documentation de transport (carte TRIE)

Les états membres de la CEDEAO ont signé et ratifié ces traités mais la plupart ne les observent que partiellement.

Un groupe de membres francophones et lusophones de la CEDEAO fait également partie de l'Union monétaire Ouest-africaine (UEMOA) qui a pour but de créer, en un temps relativement court, un marché commun au sein de la CEDEAO. Le traité signé par les membres¹⁶ de l'UEMOA en janvier 1994 les engage à une plus grande intégration économique. Dans ce contexte, le « protocole supplémentaire n° II » stipule les objectifs suivants du secteur des transports :

- se diriger vers une libéralisation progressive des services de transport routier en insistant notamment sur la facilitation du transport des biens en transit
- l'harmonisation de la planification nationale pour l'infrastructure des transports routiers
- l'ouverture des pays enclaves

¹⁵ Cette section s'inspire de l'Annexe 2 par Kone Amadou

¹⁶ Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Mali, Niger, Togo, Sénégal. La Guinée-Bissau s'est jointe en 1997.

- l'amélioration de l'infrastructure des transports et des systemes de transport reliant les etats membres (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 8)

En pratique

- Les agents des services PDG appliquent les regles du traite aux conditions de l'autre, peut-être par ignorance, peut-être parce que c'est pratique ou alors delibérement pour extorquer des pots-de-vin supplémentaires ¹⁷
- De multiples barrages routiers sont source de retards et pretextes de pots-de-vin
- La plupart des camions ne repondent pas aux criteres techniques du traite TRIE et les banques ne prêtent pas d'argent a ceux qui n'ont pas de garanties importantes et de revenus fixes éleves et, par consequent, la plupart des camionneurs ne peuvent pas reequiper leurs camions pour remedier au probleme
- Les agents douaniers demandent de multiples garanties a la place de la garantie TRIE unique qui devrait suffire du début a la fin Par exemple, les produits qui transitent en Côte d'Ivoire venant du port du Mali utilisent le formulaire « D25 » pour les conditions douanieres ivoiriennes, qui est remplace par la carte TRIE une fois les produits arrives au Mali ¹⁸ Le Ghana a un systeme separe
- TIE exige un poids d'essieu maximum de 11,5 tonnes alors que les etats de l'UEMOA ont adopte independamment un maximum de 13 tonnes (UEMOA, La Commission DATCITT 1997 30-32) La difference entre ces deux poids est importante du point de vue de leur force de destruction sur les surfaces des routes
- Il n'existe pas d'organisation regionale pour verifier une division equitable entre pays des ressources mobilisees par le biais des paiements de garantie Cela a pour resultat de multiples garanties payables aux etats individuels pour les biens en transit En tant que pourcentage de la valeur CAF des expeditions, le Togo demande 0,25%, le Burkina Faso, 0,25% et le Mali, 0,5%
- La plupart des pays exigent des escortes douanieres pour la plupart des cargos, malgre le paiement de garantie qui devrait compenser le service douanier pour toute fraude Ces escortes causent des retards car ils ne partent pas chaque jour En 1989, la valeur de la perte totale etait estimee a plus 15 000 millions de francs CFA ¹⁹
- Differents plans d'assurance pour les camions plutôt que pour la marchandise existent dans les pays anglophones et francophones, faisant qu'un accident dans

¹⁷ La regle TRIE 1/3 2/3 ne devrait pas s'appliquer aux engrais fabriques a Abidjan, meme si les engrais contiennent des produits importes mais dans la pratique, elle l'est (Reunion avec des cadres de la COFAMA, octobre 1998)

¹⁸ La Côte d'Ivoire utilise un document « D6 » de pair avec une garantie pour les banques par les transitaires Tous les autres etats demandent un fonds de garantie alimente par des taxes proportionnelles a la valeur CAF des biens transportes Le fonds de garantie assure le paiement des droits de douanes dans le cas ou les biens en transit ne sont pas effectivement exportes du pays intermediaire Dans tous les pays, la Chambre de Commerce gere ce fonds, chacune a sa maniere Au Benin, la plupart a ete perdue lors des faillites bancaires Au Burkina Faso les fonds ont permis de reequiper les stations de chemin fer (Banque mondiale, 1990)

¹⁹ Republique du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports Direction nationale des Transports (1998b 25) citant *Etude approfondie des entraves de procedure aux échanges intracommunautaires dans les Etats membres de la CEAO* Aguichard avril 1993 L'importateur paye le cout de l'escorte douaniere exige malgre l'existence du fonds de garantie Le fonds de garantie doit proteger les douanes contre les pertes La convention creant le fonds de garantie stipule que les Chambres de Commerce qui gerent les fonds de garantie prennent a leur charge les frais des escortes douanieres mais cela n'est jamais arrive dans aucun des pays concernes Dans la pratique les escortes douanieres ne signifient pas qu'on evite les controles dans les points de controles douaniers ni ceux de la police et des gendarmes

un pays peut signifier des retards de plusieurs mois puisque les sociétés d'assurance dans les divers pays ne s'entendent pas sur le montant ou le transfert de la compensation (Voir Annexe 5 pour une discussion de l'assurance pour le camionneur dans le couloir central)

- Aucune organisation regionale n'existe pour definir les mecanismes permettant aux organisations nationales de realiser de maniere transparente cette tâche (Republique du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998b : 25)

La CEDEAO et l'UEMOA semblent travailler ensemble dans le but de résoudre ces questions. Mais l'UEMOA fait des progrès plus rapides suite à la nature commune de la langue, de la monnaie et de la structure administrative que partagent la plupart de ses membres. D'ici l'an 2000, elle a l'intention de mettre en place un tarif extérieur commun (TEC) concernant les non-membres, tels que le Ghana. Mais ce tarif devrait être plus faible que les taux actuels pour les états membres et ne devrait pas désavantager les membres de la CEDEAO non-UEMOA. Les deux organisations indiquent qu'elles ont l'intention d'éviter tout conflit pouvant venir de politiques tarifaires non constantes.

Ceux responsables du camionnage dans les états membres de la CEDEAO se rencontrent annuellement en tant que haut Comité des Transports terrestres. La dixième réunion s'est déroulée en octobre 1998 à Cotonou. Le Tableau 2 récapitule la situation des quatre états du couloir central intéressant le présent rapport.

La CEDEAO et l'UEMOA sont en train d'attendre les résultats d'une réévaluation fondamentale de TIE, TRIE et autre réglementation dysfonctionnelle régissant le camionnage en Afrique de l'Ouest.

2.2.2 Ajustement structurel du secteur des transports

Les quatre pays étudiés sont en train de procéder à un examen fondamental de leur secteur des transports ou ont même dépassé cet examen et sont en train de mettre en œuvre une réforme des transports.

C'est le Ghana qui est en tête de file. Il a diminué le nombre de ses barrages routiers et un nouvel inspecteur de la police est en train de lutter dur contre l'extorsion. Le Ghana est sur le point de faire payer les camions sur les grandes routes en fonction de leur poids et du niveau de surcharge. Il a créé un Fonds routier autonome du point de vue juridique du Trésor où sont versés directement les paiements des taxes sur le carburant et du péage. Le conseil du Fonds routier octroie les fonds à l'entretien des routes du pays et est dirigé par un conseil d'administration avec six des 13 membres venant du secteur privé. Le secteur privé réalise 90% des travaux de rénovation des routes qui sont approuvés. Le Mali se dirige dans la même direction mais a une année de retard sur le Ghana. Les rapports fournissant des détails sur la manière dont fonctionnera le Fonds routier du Mali sont en train de se présenter.

Le Burkina Faso a instauré des péages sur certains tronçons des routes. À l'instar du Ghana, tout au long des années 90, il avait confié au secteur privé l'entretien de ses routes. Mais plutôt que de créer un Fonds routier autonome, le Burkina Faso a décidé de continuer sa pratique visant à accepter un budget annuel accordé par le Trésor.

C'est probablement la Côte d'Ivoire qui a fait le moins pour changer la structure de son secteur des transports routiers

4

Tableau 2
Application des décisions de la CEDEAO dans le domaine des transports routiers

	Signature du traite de garantie (TRIE)	Postes de contrôle	Comite national	Unites responsables pour la securite routiere	Limitation des poids d'essieu de 11,5 tonnes
Burkina Faso	Oui	Reduction du nombre des postes Abolition de la règle pour les troussees de premier secours des camions	Comite interministeriel	Création de CONASER	Application depuis 1973
Côte d'Ivoire	Non insiste sur les specifications du vehicule	Decision du gouvernement Contrôles mixtes aux postes frontaliers	Comite cree en 1996	Creation d'un comite national et OSER	En train d'être appliquee
Ghana	Non	Reduction importante du nombre de postes par le gouvernement	Creation du comite N'accepte pas les cartes d'identite nationale	Creation d'une unite nationale	
Mali	Oui	Reduction de 93 a 16	Cree en 1997	Creation d'un observatoire des transports	En train d'être appliquee

Source CEDEAO (1998 Annexe 1)

2.3 Organisations des transitaires

Il existe des organisations de transitaires pour gerer et acclereler le flux des importations et des exportations pour les expediteurs d'un pays donne. Le Burkina Faso a le Conseil Burkinabe des Chargeurs (CBC), la Côte d'Ivoire a l'Office ivoirien des Chargeurs (OIC) et le Mali a les Entrepôts maliens (EMA). Le CBC et l'EMA ont des agences dans plusieurs ports.

Le CBC informe les importateurs que leurs produits sont arrives et les aide avec la paperasserie douaniere, mais n'offre pas de structure de stockage. Une amende de 10 000 francs CFA par cargaison sur la documentation des expeditions emmenees au Burkina Faso par camion permet de financer le conseil. Les transitaires burkinabe doivent payer l'amende, qu'ils aient besoin ou non des services du CBC.

L'EMACI (Entrepôts maliens en Côte d'Ivoire) fournit aux transitaires maliens un stockage a faible coût et forme une base pour les douanes, les syndicats et les agents du Ministère des Transports du Mali. Toutefois, les chauffeurs notent qu'ils sont corrompus en ce qui concerne la distribution du fret aux camions maliens.

La liberalisation des operations d'envoi a supprime le rôle precedent de l'OIC consistant a distribuer les cargos aux transitaires. A present, les transitaires gerent leur propre fret. Par consequent, l'OIC est devenu un gestionnaire de la documentation des camions et du parc des vehicules emportant des biens entreposes dans le port d'Abidjan. L'OIC gagne 10 000 francs CFA pour fournir la documentation pour chaque cargaison a destination de la Côte d'Ivoire. Cette amende a etait jugee trop elevee et a ete diminuee a 2 500 francs CFA mais, depuis, elle a pu revenir a son ancienne valeur. L'OIC gagne egalement 1 500 francs CFA (vide) ou 2 500 francs CFA (rempli) pour chaque jour qu'un camion passe dans le parc de stockage ainsi que 2 500 francs CFA pour chaque camion charge quittant la Côte d'Ivoire. L'organisation devrait reunir des statistiques mais ne semble pas le faire.

2.4 Les camionneurs et leurs syndicats

Les petits camionneurs dominent le secteur ou n'existent que quelques grandes compagnies du secteur moderne. Par exemple, Lia (1997 : 241) estime a 91% la proportion des proprietaires de camions ivoiriens avec 1-5 vehicules, alors que les grandes societes plus formelles, avec au moins 20 camions, ne representent que 26% du parc national (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 : 28). La plupart des camionneurs font partie des syndicats qui, bien qu'ils soient bien organises dans certains cas, ne servent pas toujours tres bien leurs membres.

Dans le secteur informel, moins de la moitie des camions sont conduits par leurs proprietaires. De fait, seuls 5% des chauffeurs maliens interviewes alors qu'ils attendaient du fret a Abidjan etaient les proprietaires de leur vehicule. Toutefois, d'apres les estimations, 30%-40% des chauffeurs attendant du fret a Tema possedent leur vehicule. Cela pourrait refleter une proportion plus elevee de vehicules possedes par chaque propriétaire du secteur informel au Mali qu'a Accra ou un plus grand enthousiasme de la part des proprietaires ghaneens a conduire un camion une fois qu'ils l'ont achete. Tel qu'on peut s'y attendre, les proprietaires prennent davantage d'initiatives.

Certains informants indiquent que le nombre élevé de camionneurs du secteur informel ont un pouvoir important à cause de leurs syndicats mais, tel que nous le verrons ci-après, leurs syndicats semblent surtout intéressés par leur rôle politique en ce qui concerne le gouvernement qui, du moins au Burkina Faso, maintient à un faible niveau les taux de camionnage. Les syndicats fournissent des informations sur la disponibilité future du fret et viennent en aide en cas de difficultés sur la route. Lorsque l'extorsion atteint des extrêmes inacceptables, ils organisent des grèves, soit tout seul, soit en collaboration avec des syndicats d'autres pays. Dans ce sens, ils semblent avoir beaucoup de pouvoir.

Mais ils ne semblent pas fournir une formation en comptabilité ou en gestion commerciale ou même en alphabétisation, autant d'activités qui aideraient les camionneurs du secteur informel, à savoir s'ils travaillent à perte. Ils n'offrent pas non plus de formation en mécanique pour l'entretien des véhicules, ce qui permettrait de garder le vieux parc en un meilleur état. De fait, les unions semblent davantage intéressées à demander une commission importante pour chaque camion chargé entrant dans leur juridiction. Le membre moyen semble obtenir peu de choses pour la contribution qu'il apporte.

Au Burkina Faso, le gouvernement travaille main dans la main avec le syndicat des camionneurs, l'Organisation du Transport du Faso (OTRAF) qui manque de mécanismes pour arriver à se donner une mission (et devenir crédible aux yeux de ses membres) et fait payer pour des services qu'elle ne fournit même pas. Quand ils sont au port de Lomé ou d'Abidjan, les camionneurs burkinabes doivent payer la somme de 10 000 francs CFA approuvée par le gouvernement, à l'OTRAF et au CBC, qu'ils utilisent ou non leurs services pour trouver une cargaison à rapporter au Burkina Faso.²⁰ À la frontière burkinabe, ils doivent montrer aux douaniers des reçus indiquant que ces paiements ont été faits. En plus, les chauffeurs burkinabes doivent payer 1 000 francs CFA pour le droit d'utiliser la zone de stationnement.²¹ Pour le moment, les camionneurs burkinabes avec une carte grise sont automatiquement membres de l'OTRAF et doivent verser une cotisation annuelle de 5 000 francs CFA. Suite à cet arrangement monopolistique, l'OTRAF fait peu pour organiser et canaliser l'efficacité du secteur du camionnage afin d'arriver à des changements de libéralisation dont il profiterait.

Par contre, au Mali et en Côte d'Ivoire, il existe de multiples syndicats avec peu de membres répondant aux intérêts des partis politiques.²² Dans chaque pays, deux syndicats – SNTMV-CI, SYNTT-CI en Côte d'Ivoire et UNCTRM et SYNTRUI au Mali – occupent une position importante. Toutefois, les représentants officiels ont reconnu que les syndicats maliens travaillent sous couvert de l'Organisation de la Coordination des Syndicats du Mali (CSM) qui touche 15 000 à 25 000 francs CFA.

²⁰ Dans les ports l'OTRAF indique remplacer les intermédiaires qui dominaient auparavant la distribution de fret aux camions burkinabes.

²¹ Au Burkina Faso, le chauffeur d'un camion non burkinabe peut demander du fret si aucun camion n'est disponible et s'il paye 10 000 francs CFA à l'OTRAF, il peut emmener la cargaison. Au Mali, les chauffeurs de camions non maliens utilisent des intermédiaires ou un des syndicats pour trouver du fret.

²² Le Directeur des Transports terrestres de la Côte d'Ivoire note que le pays compte 15 syndicats de camionneurs.

par camion quittant le port du Mali, que ce camion ait trouvé ou non une cargaison. Peu pensent que les services fournis par la CSM méritent le paiement de cette somme. La raison d'être de certains des syndicats semble résider dans la part de recettes provenant de ces versements et que revendiquent leurs responsables. Ils ne semblent pas capables de coopération pour répondre aux besoins de leurs membres.²³ De même, l'Office ivoirien des Chargeurs supervise la vente de tickets de 5 000 francs CFA donnant le droit de charger les camions au port d'Abidjan, par chacun des sept syndicats à son tour. Ni les propriétaires, ni les chauffeurs des camions ne touchent aucun bénéfice de ce paiement que garde le syndicat.

Relativement souvent, les syndicats des pays francophones déclarent une grève pour sensibiliser davantage au problème des extorsions et retards occasionnés par les services PDG. Généralement, ils le font sur une base nationale. En 1997, ils ont organisé une grève régionale. Mais ils arrivent à obtenir peu de choses. Partiellement cooptés par le gouvernement dans chaque cas, ils obtiennent des concessions sous forme de réunions avec des ministres qui réagissent lentement pour les satisfaire et qui assurent au mieux des réductions dans le nombre de barrages routiers qui, en l'espace de quelques mois, reviennent. Tant que les syndicats ne seront pas des organisations véritablement indépendantes et tant que les camionneurs n'auront pas le droit de choisir l'affiliation, ils n'auront pas vraiment voix au chapitre et ne joueront pas le rôle important qu'ils devraient pourtant jouer pour opposer la corruption et défendre leurs propres intérêts dans le cadre de la politique du développement routier.

Au Ghana, les syndicats semblent avoir une plus grande autonomie face au gouvernement et les camionneurs ont la liberté de se joindre au mouvement s'ils le souhaitent. Les Transporteurs routiers privés du Ghana comptent le nombre de membres le plus important mais surtout des propriétaires de bus et de petits camions. L'Association des transporteurs est plus influente parmi les propriétaires de véhicules pour produits lourds. Les deux défendent les intérêts de leurs membres auprès du gouvernement et sont représentés auprès du Conseil du Fonds routier du Ghana qui décide de la politique d'entretien des routes.

2.5 Le marché des transports routiers

2.5.1 Convoyage international dans le couloir central

Les camions enregistrés dans tous les pays du couloir central emportent des cargaisons vers tous les autres pays, mais à des niveaux différents. Les camions de tous les pays descendent vers le port de Vridi à Abidjan pour chercher des cargaisons à ramener vers leur pays. Certains camions ivoiriens emmènent des biens au Mali mais actuellement, ils ne trouvent pas qu'il est rentable de ramener des cargaisons d'Abidjan au Burkina Faso pour le large volume d'importations pour lequel la CGP fixe les taux. De plus, les taux pour amener le coton vers le Sud ne sont pas attirants.²⁴

²³ Au Mali en 1982, un fonds a été créé pour disposer de fonds de roulement pour l'acquisition de véhicules. Vingt-cinq pour cent des recettes du droit de traversée routière demandées aux véhicules utilisant les routes maliennes pour un transport international étaient utilisées pour des garanties bancaires pour l'achat de véhicules. Ce fonds continue à accumuler des fonds et n'a jamais été utilisé car les différents syndicats n'arrivent pas à s'entendre sur la manière de l'utiliser. En attendant, les syndicats imposent à 1%-2% les coûts de transport sans contribuer de fonds aux garanties bancaires.

²⁴ 27 tonnes de coton pour 800 000 francs CFA.

Le faible nombre de camions ivoiriens traversant les grandes routes burkinabe limite donc la combinaison internationale des possibilites de transport, accroît le pouvoir de l'OTRAF et diminue la competition du marche des transports routiers burkinabe. Par le passe, les camionneurs ghaneens avaient des prix plus interessants que leurs camarades des autres pays de l'Afrique francophone et, par consequent, on trouve des camions ghaneens jusqu'en Guinee et peu de camions enregistres ailleurs rapportent des cargaisons au Ghana.

2.5.2 Influence du gouvernement sur la fixation des taux

Les Gouvernements du Burkina Faso et du Mali non seulement construisent et entretiennent les routes et reglementent les transports par camion, comme le font les gouvernements de la Côte d'Ivoire et du Ghana, mais ils influencent egalement le secteur des transports routiers en fournissant, par le biais de leurs entreprises parapubliques, 85%-90% du fret de retour pour les trois quarts de l'annee. Les exportations de coton de la Compagnie malienne pour le Developpement du Textile du Mali et la Societe de la Filature et de Textile du Burkina Faso representent ce pourcentage d'octobre a mai. Chacun confie ses transports de preference a des camions nationaux et, vu le poids sur le marche de ce fret de retour, dicte les tarifs aux camionneurs. De plus, la Caisse generale de Perequation (CGP), principal importateur burkinabe de produits de base, joue un rôle important dans le marche du fret allant vers le Nord, qu'elle alloue de preference a des vehicules burkinabe. Son influence est indirecte mais, dans chaque cas, le secteur public a trop d'influence sur la fixation des taux de camionnage qui deviennent une question de politiques plutôt qu'une question technocratique ou un phenomene de marche libre. Actuellement, la CGP impose des taux plus faibles que la Côte d'Ivoire, le Mali ou le Niger, encourageant une surcharge par les camions burkinabe qui emmenent la cargaison et decourageant les camions d'autres pays a leur livrer concurrence.²⁵ C'est la raison pour laquelle le Directeur ivoirien des Transports terrestres ne voit pas la possibilite d'avantages pour la Côte d'Ivoire si elle participe a un systeme regional d'information sur le fret de retour, systeme qui fournirait des details sur la disponibilite de fret que les camionneurs pourraient utiliser pour accroître la capacite d'utilisation de leurs camions. Comment un tel systeme aiderait-il les camionneurs ivoiriens, a-t-il demande, si les taux de camionnage burkinabe restent tellement faibles qu'ils ne s'aventurent guere au Burkina Faso ?

3 Coûts des intrants, marches et imposition

3.1 **Les coûts eleves des intrants pour les transports routiers**

Les camionneurs importent tous les camions car il n'existe pas de societe qui les fabrique en Afrique de l'Ouest. De nouveaux camions arrivent rarement dans ces pays. Lors des booms economiques, certains camionneurs, surtout dans le secteur formel, en ont achete. De plus, lorsque les organismes d'aide ont dû livrer des

²⁵ Par consequent, malgre la dereglementation dans le sens ou les gouvernements ne fixent plus les taux de transports routiers, l'Etat continue quand meme a jouer un rôle de fait dans la fixation des taux par le biais de son influence sur ces importants convoyeurs. De cette maniere, les « taux de marche libre » mentionnes, par exemple, par l'UEMOA, La Commission, DATCITT (1997 : 28) sont en quelque sorte fictifs.

quantites importantes d'aide alimentaire au Sahel a partir de la cote, ils ont achete de nouveaux camions pour le faire. Une fois que les secours d'urgence pour l'aide alimentaire etaient moins necessaires, ces camions sont rentres dans l'economie locale.

Mais, même pendant les booms économiques, la plupart des camionneurs achètent des camions d'occasion en Europe. De même, les négociants des pièces de rechange d'occasion les achètent généralement en Europe, surtout aux Pays-Bas et en Allemagne. Les négociants de l'Afrique de l'Ouest importent une partie des pièces de rechange. Certains observateurs pensent qu'ils réalisent une marge bénéficiaire importante, d'où les prix élevés pour les camionneurs de l'Afrique de l'Ouest. Les expatriés en Europe envoient des camions vers les ports de l'Afrique de l'Ouest, souvent comme un rappel concret des économies pouvant ainsi être faites.

Les importateurs de pièces de rechange d'occasion travaillent sur des marchés actifs, bien qu'il existe toujours des pénuries de stock et que les camionneurs se plaignent des prix élevés. L'information est insuffisante concernant un trop grand nombre de types de pièces de rechange pour divers modèles de camions. Et, du moins au Burkina Faso, certains intermédiaires semblent se réserver des marges importantes lorsqu'ils importent des véhicules pour les clients.

3.2 Achats en gros

Certains observateurs ont proposé que les propriétaires des camions fassent union pour acheter en gros des véhicules, des pièces de rechange, des pneus et du carburant (Adolehoume 1992 : 181, République du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998a : 9, 12). En théorie, la proposition semble attirante. Dans la pratique, elle fonctionne parfois. Il existe des coopératives en Côte d'Ivoire offrant des options de vente à bail pour les camions. Mais le Secrétaire général de la GPRTU du Ghana note que son syndicat a essayé des achats en gros de pièces de rechange qui ont coûté davantage à cause du coût supplémentaire du prêt bancaire et du stockage. Le syndicat constate des déséconomies d'échelle. Le Coordinateur du Programme d'Ajustement structurel du Burkina Faso concernant les transports nous rappelle que la plupart des véhicules sont la propriété de camionneurs individualistes, ne faisant pas confiance à d'autres en ce qui concerne leur argent et qui ne gardent pas de comptes. Dans de telles circonstances, il ne sera guère facile de collecter des achats collectifs.

Pour les mêmes raisons, l'obtention d'un financement bancaire, dont l'absence est source de contraintes pour les camionneurs, serait bien plus facile s'ils étaient organisés en coopératives. De plus, les assurances en groupe seraient moins chères. Un grand nombre de camionneurs maliens assurent leur camion mais non pas le chargement. Sans assurance de marchandise, un accident et des pertes peuvent être la ruine du camionneur. Si les camionneurs étaient déjà organisés, ces avantages pourraient être facilement acquis mais, si les camionneurs sont individualistes et ne se font pas confiance, le coût nécessaire pour gagner leur confiance et les organiser n'en vaut probablement pas la peine (Adolehoume 1992 : 181, République du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998a : 8).

Dans ces cas, les achats en gros, même s'ils permettent de faire baisser les coûts pour les camionneurs, ne pourront être possibles que s'il existe une cohérence et une stabilité institutionnelle sans laquelle une telle entreprise pourrait de fait mener à des coûts plus élevés

3.3 Imposition élevée

À une seule exception près, les gouvernements imposent tous les intrants pour le camionnage qui entrent dans le pays, tel que le montre le Tableau 3. Conformément aux traités internationaux, les articles des transports routiers destinés aux pays sahéliens enclavés sont transportés par les pays côtiers sans imposition à ce stade. Le déplacement supplémentaire entraîne des coûts additionnels de transport et de manutention mais l'imposition ne se fait que dans le pays où les consommateurs finaux achètent les produits.

Table 3
Pourcentage des droits d'importation sur le camionnage

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Ghana	Mali
Camions	36	48	0	28
Carburant	70	70	41	62
Pièces de rechange	53	65	27	40
Pneus	53	80	27	42

Note

- 1 certains articles (par exemple, les pièces de rechange en Côte d'Ivoire) connaissent une variation importante au sein de la catégorie et, par conséquent, les chiffres ne représentent qu'une moyenne estimée
- 2 dans certains cas (par exemple, le carburant en Côte d'Ivoire), les « droits » comprennent divers éléments dont une minorité pourrait être des frais de manutention plutôt que des impôts
- 3 le « carburant », c'est le diesel
- 4 l'inclusion du volet du Fonds routier pour les droits sur le carburant ghanéen l'accroisse à 88% (bien qu'il faille noter que le Fonds routier lui-même souligne que c'est un prélèvement et non pas une taxe)

Le Tableau 3 montre que le Ghana a éliminé les droits à l'importation sur les véhicules²⁶ et comporte la taxation la plus faible sur les autres intrants²⁷. Par contre, la

²⁶ Le Ghana a éliminé les droits d'importation sur les véhicules tout en interdisant parallèlement les importations de tous les véhicules ayant plus de 10 ans. L'imposition sur les véhicules importés au Burkina Faso a été diminuée à deux reprises ces dernières années. Une réduction en 1998 en vue d'encourager l'achat de nouveaux véhicules n'a pas eu beaucoup d'amateurs. Une incitation analogue en 1995 a rencontré elle aussi une réussite mitigée. D'autres pays semblent avoir maintenu des droits d'importation élevés sur les camions.

²⁷ Syndicat important de camionneurs ghanéens : la GPRTU accepte que les droits tarifaires sur les intrants du camionnage sont « relativement faibles » mais montrent que c'est le coût élevé du capital qui représente la contrainte à l'importation pour la plupart des camionneurs ghanéens. Avec des taux d'intérêt bancaire de 36% par exemple, un prêt de cinq ans pour payer un camion de 60 millions de cedis de 9,5 ans revient à un coût total d'environ 280 millions de cedis. De plus, la banque demande une assurance revenant à 150 000 cedis par an pour un prêt de cette taille. Un camion de cinq ans coûterait donc 115 millions de cedis.

Côte d'Ivoire a le taux d'imposition le plus eleve sur tous les intrants. Entre ces deux extrêmes, on trouve les deux pays sahéliens, le Mali ayant d'ailleurs des taux legerement inferieurs a ceux du Burkina Faso. Les autorites ivoiriennes expliquent que leur imposition relativement elevee des pneus comme une mesure visant a faire payer les utilisateurs des routes pour ce privilege en fonction de la distance qu'ils parcourent. Mais ils ne tiennent pas compte des distances que les camions ivoiriens peuvent couvrir dans d'autres pays, ni de la possibilite qu'ils peuvent aller dans un autre pays pour acheter de nouveaux pneus. A cet egard, la politique est peu sophistiquee et inferieure aux peages sur des tronçons de route dont il est question ci-apres. Toutefois, son administration est moins chere.

Envisageant la proportion des intrants dont il est question sur le Tableau 3 pour un budget de camionnage typique en Afrique de l'Ouest, le Tableau 4 calcule les coûts supplementaires que payent les camionneurs non ghanéens, intrant par intrant.²⁸ Conformement au Tableau 3, le Tableau 4 montre que les camionneurs ivoiriens connaissent le desavantage le plus eleve du point de vue des taxes d'importation, signifiant que leurs coûts dépassent ceux du Ghana de l'ordre de 27%, independamment de tout autre effet. Chacun des quatre intrants a un ordre de grandeur plus ou moins analogue. Les coûts des camionneurs burkinabe sont 20% plus eleves alors que les Maliens ne payent que 13% de plus du coût ghanéen. Toutefois, notons que de par leur nature même, les camions sont mobiles et ceux emportant un fret international auront tendance a acheter les intrants dans les pays ou ils coûtent le moins, diminuant ainsi d'une certaine mesure ces differences.

Tableau 4

Desavantage de coût du camionnage en pourcentage dans les pays du couloir central, par rapport au Ghana suite a ses faibles droits d'importation

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Mali
Camions	5	7	4
Carburant	7	7	5
Pieces de rechange	5	7	3
Pneus	3	6	2
TOTAL	20	27	13

En tant que membres de l'UEMOA, le Burkina Faso,²⁹ la Côte d'Ivoire et le Mali se sont engages a diminuer leurs droits de douane pour adopter un tarif commun faible face aux pays non-membres de l'UEMOA, tels que le Ghana. Conformement a ce Tarif exterieur commun (TEC), les pays membres doivent diminuer leurs droits, a un

²⁸ La proportion moyenne des couts de camionnage pour le Mali, la Cote d'Ivoire et le Cameroun de LET et INRETS (1989) et l'amortissement a 14%, le carburant a 24%, l'entretien a 19% et les pneus a 12%. Le Tableau 3 surestime legerement l'avantage ghanéen en supposant que les couts des pieces de rechange representent tous les couts d'entretien.

²⁹ Le Burkina Faso a deja diminue ses droits d'importation sur les camions, passant de 67,68% en 1995 a 35,52% en juillet 1998.

maximum de 25% en 1999 et a un maximum de 20% au 1^{er} janvier 2000³⁰ Mais des taxes autres que les droits de douane sur les biens importes pourraient également être demandées (UEMOA 1997c 2-3)

Il semble donc que les droits d'importation diminueront dans ces trois pays. Mais la réglementation TEC de l'UEMOA spécifie que, pendant la seconde moitié de 1998, les droits de douane ne doivent pas dépasser 30% dans les états membres. Cela ne semble pas avoir été appliqué, du moins dans certains cas. Toutefois, puisque certaines données collectées ne font pas vraiment la différence entre droits de douane et autres droits d'importation, il est difficile de conclure cela sans ambiguïté. De plus, la réglementation de l'UEMOA indique des droits d'importation autres que les droits de douane : le Prélèvement communautaire de Solidarité (TCS), la Redevance statistique et la Taxe conjoncturelle à l'Importation. Le TCS ne peut pas dépasser 1% mais, dans les autres cas, la commission de l'UEMOA fixera des taux à des niveaux qui ne sont pas encore connus.

En 1996, les dépenses pour les entretiens courants et périodiques et la remise en état du réseau routier des camions au Mali s'élevaient à 14 824 millions de francs CFA. Les recettes fiscales nettes du secteur des transports routiers s'élevaient à 32 854 millions de francs CFA. Par conséquent, le secteur a contribué plus de deux fois la somme qu'il a reçue en termes de développement de l'infrastructure. En outre, il a contribué 29% de plus en 1996 qu'en 1995. De même, une étude faite en 1992 par la DCGTx de la Côte d'Ivoire estimait que les recettes de 1985-1992 de l'imposition du secteur des transports routiers dépassaient le budget octroyé aux travaux routiers d'une marge de 14%-26% suivant l'année (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 20)

Le Tableau 5 indique la répartition des recettes fiscales au Mali en 1995. Les camionneurs ont payé 22% sous forme d'impôt sur le diesel, coût qui varie selon la distance. Ils ont également payé une partie des 16% recouvrés en imposant les véhicules et une partie des 10% provenant de l'imposition des pièces de rechange et des pneus ainsi que la majorité des impôts sur les transports routiers et les impôts DNT. Il convient de noter la proportion élevée des recettes, 89%, recouvrée par le biais des droits d'importation et la faible proportion, 2%, obtenue par le biais de l'impôt sur le revenu.

Tableau 5
Recettes fiscales annuelles du Mali pour le secteur des transports routiers, 1995

Taxes d'importation dont	millions de francs CFA	pourcentage
Véhicules	4 011	16
Pièces de rechange	1 359	5
Pneus	1 257	5
Essence "super"	546	2
Essence "ordinaire"	9 826	39
Diesel	5 545	22

³⁰ Les quatre taux fixes des droits de douane au 1^{er} janvier 2000 sont : exonération, 5%, 10% et 20%. Le dernier est fixé à 25% pour 1999. Le Conseil des Ministres de l'UEMOA répartira les biens et articles dans ces catégories de douane.

Taxe sur les voitures	497	2
Taxe sur les transports routiers	1 045	4
Taxes DNT	414	2
Droit de traversee routiere ¹	273	1
Impôt sur le revenu des transporteurs	633	2
TOTAL 1995	25 406	100
TOTAL 1996	32 854	Augmentation de 29%

Source : rapport devant être publié au début de 1999 sur l'imposition du secteur des transports routiers au Mali

Note 1 Pour plus de détails sur le droit de traversee, voir Annexe 6

3.4 Impôts sur le revenu au Ghana

Aux termes de l'impôt sur le revenu, les camionneurs au Ghana payent 5% du coût des transports de la plupart des cargos individuels³¹ à la Haulage Association qui verse les recettes à l'administration fiscale. Ils font ces paiements avant de commencer leurs voyages et, à divers points des grandes routes, la « police de syndicats » GPRTU vérifie les quittances des impôts payés.

Du point de vue de l'administration fiscale, ce système comporte deux avantages. Premièrement, l'élément consistant à payer au fur et à mesure limite l'évasion fiscale puisque l'impôt est recouvré quand le camionneur a un travail rémunéré³². Deuxièmement, il fournit des incitations aux petites entreprises pour qu'elles viennent se joindre au secteur formel de la manière suivante. Le fisc calcule que les paiements par voyage représentent environ la fourchette supérieure de l'impôt commercial de 35% (Voir Tableau 6). Ce n'est qu'en gardant des comptes – et des reçus pour les contributions faites par voyage – et en remplissant des déclarations de l'impôt sur le revenu qu'un camionneur peut espérer obtenir un remboursement pour des impôts excessifs versés tout au long de l'année. De plus, ce n'est qu'en présentant la déclaration qu'il peut avoir droit aux allocations de 20% sur la valeur de l'achat du camion pour ces déductions fiscales. Aussi, les convoyeurs qui continuent à opérer de manière informelle n'ont aucune chance de diminuer les impôts qu'ils payent. Les grandes sociétés de convoyage du secteur formel – organisées comme des sociétés anonymes, des partenariats ou des entreprises indépendantes – ont probablement des revenus suffisamment élevés puisque qu'elles doivent payer le taux d'imposition de 35%, mais elles bénéficient également des diverses déductions. Les intervenants plus petits du secteur formel ne peuvent bénéficier des déductions et des réductions d'impôt que s'ils gardent une comptabilité et remplissent une déclaration d'impôt. De plus, ils peuvent reporter toute perte pour l'année fiscale suivante.

Tableau 6
Fourchette des impôts sur le revenu pour les entreprises ghanéennes

Revenu	Taux
--------	------

³¹ Jusqu'en 1997, ils ont payé des taxes sur le revenu au taux de 10% du coût des transports.

³² Un document interne du fisc discute de l'évasion fiscale « à échelle massive » devant être contrecarée par le système de contrôle des agents GPRTU lors des barrages routiers.

(million cedis)	d'imposition (pourcentage)
Premier 0,9	0
Suivant 0,9	5
Suivant 1,2	10
Suivant 7,2	15
Suivant 7,2	25
Superieur 17,4	35

3.5 Diminuer le vieillissement des parcs nationaux

En 1983-1984, le Mali a adopte une politique visant a renouveler le parc national des camions en demandant que l'importation de vehicules de plus de sept ans soit autorisee par la DNT. Ensuite, la politique a ete abandonnee. Elle a ete readopte dans le cadre du Projet des Transports sectoriels, 1994-1998 (qui, en fait, est en vigueur pour 1995-2000). Pendant cette periode, les importations de vehicules de plus de trois ans sont interdites. Dans un avenir proche, la DNT a l'intention de limiter l'âge des vehicules importes a cinq ans (car cela diminue les coûts de fonctionnement). Le Ghana a egalement interdit l'importation de tous les vehicules de plus de 10 ans tout en eliminant les droits d'importation sur ceux autorises a entrer dans le pays. Il semble que le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire n'ait pas de plan pour limiter le vieillissement de leurs parcs nationaux.

4 Retards et pots-de-vin

Les obstacles entravant le mouvement des biens tout le long des essieux routiers sont les suivants :

- longues attentes dans les ports
- superposition de reglementations douanieres nationales, d'ou des retards dans les ports et les frontieres
- escortes de douane (agents douaniers accompagnant les camions pour verifier que la cargaison en douane ne s'echappe pas dans le pays par lequel il passe)
- verifications excessives aux points de controle
- extorsion le long des routes commerciales

(Republique du Mali, Ministere des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998b : 4)

La plupart des observateurs pensent que les retards et la corruption associes aux ports de la region, aux barrages routiers et aux postes frontaliers representent le plus grave obstacle pour un systeme efficace de camionnage regional. Ce probleme atteint son maximum pour les transports de biens importes allant vers le Nord et passant par la Côte d'Ivoire. Mais un grand nombre de ces elements nuisibles se trouvent a divers degres dans d'autres pays, dans le cadre du commerce bilatéral et pour les transports vers le Sud.

Il ne fait aucun doute que, sans les retards causes par une reglementation complexe des agents PDG corrompus, ainsi que les vols limitant les déplacements le jour et les

camions mal entretenus, les déplacements seraient nettement plus courts. Certains camions évitent déjà des retards importants dans leurs voyages allant des ports côtiers aux destinations sahéliennes. Le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali ont convenu que le transport des carburants liquides d'hydrocarbure était une priorité. Ces carburants connaissent nettement moins de problème, tel que nous le verrons par la suite dans cette section. Ils sont transportés d'Abidjan au Burkina Faso et au Mali sans une escorte des douanes. Le chauffeur paye peut-être uniquement 200 – et non pas 1 000 francs CFA – par point de contrôle. Ces transports n'ont pas de problème avec les voleurs et peuvent donc travailler la nuit en Côte d'Ivoire. Les camions qui les emportent peuvent aller rapidement car (a) ils chargent et déchargent rapidement, (b) les pro forma des sociétés de pétrole multinationales éliminent les problèmes du financement de l'expédition, (c) ils sont très inflammables et le deviennent encore plus s'ils se rechauffent lors de longues attentes – personne ne souhaite une explosion à son point de contrôle. À l'évidence, ce type de produit est un cas spécial mais il montre que, si les conditions sont bonnes, les transports routiers peuvent se faire bien plus rapidement qu'à l'heure actuelle.

4.1 Les barrages routiers

Les agents de plusieurs branches du gouvernement abusent de leurs pouvoirs en demandant des pots-de-vin des camionneurs et/ou des négociants qui transportent leurs marchandises en retour d'une permission de voyager. L'importance relative de ces agents ralentit le commerce régional et le rend plus cher. Ces pots-de-vin et harcèlements varient d'un pays à l'autre. Mais les camionneurs et les transitaires citent les agents du service des douanes (qui contrôlent le transit international des produits) et la police (qui contrôle l'état technique des camions et la documentation du camion et de son équipe) comme étant les pires dans cette extorsion. Dans les pays francophones, les gendarmes jouent le même rôle que la police. Les agents de ces trois services en uniforme – connus sous le nom de PDG (police, douane, gendarmes) dans certains cercles – ont les pouvoirs nécessaires pour detenir et retarder les véhicules à leur discrétion. Le cadre réglementaire n'encourage pas le commerce régional et fournit d'amples occasions aux agents PDG de trouver des manques de conformité sur la base desquels ils peuvent demander des pots-de-vin aux camionneurs et convoyeurs. D'autres représentants officiels, tels que ceux qui vérifient les certificats de santé des animaux importés, qui sont en charge du contrôle phytosanitaire ou qui sont responsables de la sécurité portuaire, peuvent également utiliser leur pouvoir pour obtenir des pots-de-vin.

Les agents PDG opèrent de cette manière tout au long de l'itinéraire. L'importateur d'une expédition arrivant au port peut s'attendre à des retards importants avant que les agents douaniers n'autorisent la sortie des produits détenus³³. Après avoir chargé les biens dans le camion au port, une inspection finale est faite par les responsables du port qui peuvent répéter l'inspection détaillée que viennent de faire les agents douaniers. Une fois sur la route, des points de contrôle successifs, mis en place par des équipes PDG, fournissent d'amples occasions pour les agents de ralentir le trafic et de réalimenter leur portefeuille. Aux points de contrôle, la paperasserie va encore

³³ Notons que ce retard important et cher pour le commerce international ne constitue pas un retard des transports routiers puisqu'il arrive avant que la cargaison ne soit chargée dans le camion.

une fois être faite, d'où de nouvelles occasions de retard que peuvent facilement utiliser les agents pour extorquer des fonds aux camionneurs

4.1.1 Retards sur les routes et pots-de-vin

En general, les agents des douanes demandent des pots-de-vin du marchand qui possede les produits. Ils occupent une position particulierement solide dans le cas des produits perissables. Les agents des douanes ont le pouvoir de demander a un chauffeur de decharger toute sa cargaison s'ils ne sont pas satisfaits par les pots-de-vin donnees. Generalement, la police et les gendarmes demandent les pots-de-vin au chauffeur du camion (le proprietaire du camion remet d'ailleurs des fonds au chauffeur a cette fin). Mais les chauffeurs indiquent que, parfois, les agents PDG demandent des pots-de-vin pour des questions qui ne relevent pas de leur domaine et qui, normalement, devraient être traitees par un autre service.³⁴

Nul ne doute que les agents PDG font une recherche active pour s'enrichir eux-mêmes par le biais de l'extorsion, mais les chauffeurs doivent se faire leur complice. Pour les raisons discutees ci-apres, le parc des camions est vieux et surtout, il a besoin d'être repare. Les camions du secteur informel se deplacent souvent dans des conditions dangereuses. De plus, un nombre excessif de membres de l'equipe (surtout pour les expeditions de petits ruminants vers le Sud) ou d'irregularites dans leur documentation (surtout en Côte d'Ivoire) peuvent être contraires aux reglementations nationales. Dans de telles conditions, connaissant les regles, le chauffeur est autant en faute et cherche donc a corrompre le policier ou le gendarme que ce dernier qui cherche lui, a obtenir un pot-de-vin. Mais, même quand un camion est en bon etat technique et que l'equipe repond a toutes les normes legales, le policier ou le gendarme demandera un pot-de-vin minimum pour permettre au camion de continuer sans retard. Il peut egalement « trouver » une faute qui lui permet de retarder le vehicule. Le folklore des camionneurs est rempli d'histoires de logique tordue pour justifier les retards et demander donc plus de pots-de-vin.

Pour minimiser l'attention du service des douanes, le convoyeur se prend generalement la peine d'employer un agent de transit qui verifie que le chargement et sa documentation sont conformes aux regles avant de partir. Dans de tels cas, l'agent des douanes, a chaque point de contrôle, demande simplement un pot-de-vin au taux standard. Mais toute irregularite detectee menera a des demandes de pots-de-vin plus eleves.

Dans la plupart des points de contrôle, le camionneur doit juste sortir de son camion, aller voir l'agent qui se trouve du côté de la route, presenter la documentation du vehicule et du cargo (avec le pot-de-vin standard pour ce point de contrôle) et attendre que l'agent lui remette la documentation avant de repartir. Mais, outre les irregularites notees ci-dessus pouvant provoquer la demande d'un pot-de-vin plus eleve, d'autres facteurs entrent en jeu. En Côte d'Ivoire, il s'agit des elements suivants: le pays ou le vehicule a ete enregistre, la nationalite du chauffeur et le statut du chauffeur (tel que mesure par sa stature, sa maniere de s'habiller et sa facilite de parler français). Les interviews montrent qu'un chauffeur ivoirien serieux avec un camion enregistre en

³⁴ Par exemple, la police a escorte des camions allant vers le Nord et les agents des douanes inspectent parfois les vehicules. On se demande donc s'il est necessaire d'avoir tous ces services de controle du commerce et des transports.

Côte d'Ivoire, qui a confiance en lui et qui maîtrise assez bien le français, souffre de moins de tracasseries de la part des agents PDG

L'extorsion n'existe au niveau operationnel que parce qu'elle est toleree, voire même encouragee, aux niveaux plus eleves des organisations PDG. C'est evident car au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire,³⁵ les marchands de betail peuvent recruter des services de compagnie – societes de convoyage – qui offrent de payer les representants PDG tout au long de la route de telle maniere a diminuer le total verse par les marchands et a limiter par ailleurs a un strict minimum les retards encourus a chaque poste de contrôle.³⁶ Les marchands de betail cherchent tout particulierement a limiter les retards car leur marchandise est perissable. En general, ces societes tiennent parole et la plupart des marchands de betail les utilisent. Les societes ne peuvent offrir ce service que parce qu'elles ont passe des accords avec des hauts representants PDG qui, en retour d'une consideration,³⁷ verifient que leurs agents acceptent des paiements plus faibles promis par les agents de ces compagnies et ne retardent pas les convoyages de betail.³⁸ Deuxiemement, dans certains pays, il existe un marche pour les organisations PDG de demander le transfert a certains postes connus pour la possibilite d'obtenir des pots-de-vin plus importants.³⁹ Il semble peu probable qu'un tel marche pourra s'épanouir sans la connaissance – sinon la collusion ou manipulation – de ceux qui occupent des rangs plus eleves. Enfin, la participation a des spheres plus elevees expliquerait, du moins partiellement, pourquoi l'extorsion persiste et pourquoi toute tentative de l'exterieur du service en vue de limiter le nombre des points de contrôle routiniers ne dure generalement qu'un mois ou deux avant qu'ils ne reapparaissent, que de nouveaux soient crees ou que n'apparaissent des contrôles compensatoires de la part d'équipes mobiles ou encoire que des pots-de-vin plus importants soient demandes dans les points de contrôle restants pour couvrir les pertes de recettes a cause de la fermeture de certains

Les societes de convoyage representent l'institutionnalisation de la corruption routiere mais elles n'en sont pas la cause. Leur essor souligne la force et l'impunité des institutions publiques en ce qui concerne le secteur prive et la faiblesse de la societe civile. En elles-mêmes, elles sont une reponse logique a un marche inefficace pour la corruption. La corruption est le malaise profond dont les societes de convoyage sont un symptôme. Si la corruption devait disparaître, il en irait de même avec les societes de convoyage.

³⁵ Le Mali a eu des societes de convoyage par le passe mais non pas ces dernieres annees. Il ne semble pas que le Ghana en ait jamais eu.

³⁶ Ce service ne couvre qu'une partie de tous les services PDG vu la complexite des arrangements entre les trois.

³⁷ En utilisant une societe de l'exterieur a cette seule fin, les hauts responsables peuvent se garder leur propre part des pots-de-vin alors qu'il est plus difficile de le controler au sein de l'organisation vu les diverses loyautés qui entrent en jeu au niveau plus faible.

³⁸ Dans la pratique, les societes de convoyage n'offrent pas exactement ce qu'elles promettent. Parfois leurs agents ne peuvent pas persuader les agents douaniers d'accepter la somme convenue. C'est une manifestation evidente de la lutte au sein du service des douanes quant a la division des gains de l'extorsion.

³⁹ Un agent des douanes ivoiriennes aurait paye deux millions de francs CFA pour son transfert a un poste frontalier burkinabe et lors d'une dispute avec un marchand, a dit qu'il etait evident qu'il lui fallait demander des pots-de-vin a un niveau minimum pour rembourser son investissement.

Nul doute qu'un certain contrôle de la part de la police et des gendarmes du fret international et de l'état technique des véhicules (et peut-être des équipes des camions) se justifie en raison de la sécurité nationale et de la sécurité routière. Mais les niveaux de contrôle actuels sont injustifiables pour ces mêmes raisons. En Côte d'Ivoire, ces services sont d'une lenteur notable quand ils essaient de lutter contre les vols sur les routes. Des menaces d'insécurité signifient que la plupart des camions ne peuvent pas se déplacer la nuit sur certains tronçons car ils ont peur des voleurs, même quand ils sont en convoi. Cela signifie encore des retards supplémentaires pour le transport routier.^{40 41} De même, les officiers de la douane devraient protéger un pays de la contrebande mais, dans la plupart des pays du couloir central, ils sont accusés d'exploiter leur position en menaçant de faire leur travail avec un tel souci du détail afin de pouvoir obtenir des pots-de-vin et de devenir par la même un peu moins diligents dans leur tâche.

Quand les gouvernements essaient de diminuer le nombre ou l'intensité des points de contrôle, les critiques disent que les agents emploient deux stratégies. Premièrement, ils utilisent leur discrétion professionnelle pour permettre une plus grande activité criminelle qu'ils ne devraient le faire normalement. Les agents douaniers peuvent permettre à des marchandises de traverser le système sans payer de droits et à paraître sur des marchés nationaux, à la consternation de négociants nationaux honnêtes qui se sont acquittés de leurs droits sur des produits compétitifs. La police peut réagir moins sévèrement face aux vols sur les routes et pousse ainsi les camionneurs à se déplacer en convois. (Un des informants a suggéré qu'elle va jusqu'à armer les bandits pour que les camionneurs demandent plus de sécurité.) Aussi, provoque-t-elle des réactions qui, à leur tour, sont un argument pour sa politique de « stricte application ».

Deuxièmement, ils attendent un mois ou deux et commencent à créer à nouveau leurs points de contrôle, peut-être dans des endroits différents, peut-être mobiles au lieu de fixes, justifiés par des raisons voulant une nouvelle sécurité ou réinstaller des contrôles.⁴² Sans direction ferme venant de niveaux plus élevés des ministères supervisant ces forces, les choses ne changeront pas.⁴³

4.1.2 Retards et extorsion le long des routes entre le Sahel et Abidjan

Voyons d'abord les déplacements vers le Sud. Le voyage vers le Sud avec un camion vide est un point de référence en mesurant le niveau des pots-de-vin et les retards rencontrés lorsque le voyage est fait avec une cargaison. Les chauffeurs maliens

⁴⁰ Les bandits entre les postes frontaliers sont un problème à la frontière de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. La police d'aucun des deux pays ne patronne ce « no-man s-land » rempli de brigands. À présent, la police des deux pays utilise toutefois son pouvoir pour contrôler ce territoire.

⁴¹ Dans les autres pays du couloir central (à l'exception du Togo) la sécurité est un problème moindre et les camions peuvent rouler la nuit.

⁴² Les chauffeurs maliens se sont plaints qu'ils avaient participé à une grève régionale (8-11 septembre 1997) et à une grève malienne (20 octobre 1997) contre cette extorsion sans relâche qui les appauvrit mais ils n'ont rien gagné. De fait, depuis la situation s'est empirée, avec des niveaux d'extorsion plus élevés qu'avant les grèves. Tout notamment, le nombre de contrôles mobiles a augmenté pour remplacer les postes fixes qui avaient été « supprimés ».

⁴³ Suite aux pressions exercées par le Programme d'Ajustement structurel financé par la Banque mondiale, la Côte d'Ivoire a imposé des limites aux points de contrôle routiers. Officiellement du moins, seuls 23 points de contrôle fixes existent à présent dans le pays, y compris les postes frontaliers. C'est un chiffre moindre que celui du début des années 90.

interviewees dans le port d'Abidjan ont indique que le déplacement a Abidjan de la plupart des points en provenance du Mali prend environ 24 heures. Mais, avec une cargaison, il faut deux à quatre jours et, dans un grand nombre de cas, ces jours supplémentaires dependent du niveau des pots-de-vin versés⁴⁴

En entrant en Côte d'Ivoire, du moins ces trois dernières années, les agents des douanes ivoiriens demandent aux véhicules qui ne sont pas enregistrés en Côte d'Ivoire de payer pour une vignette touristique. C'est un paiement officiellement réservé aux voitures, mais qu'ils ont également appliqué aux camions en transit. La vignette coûte 7 500 francs CFA la nuit et le week-end et 5 000 francs CFA à d'autres moments. Lorsque les chauffeurs arrivent au Sud de la Côte d'Ivoire, les agents des douanes leur disent que cette vignette n'est pas valide dans le Sud. Dans le Nord, les agents des douanes remettent une vignette pour 30 jours et vérifient que les camions qui reviennent ont encore des vignettes valides.

Les équipes non ivoiriennes pour chaque camion ont besoin d'une carte de séjour, à partir du moment où la Côte d'Ivoire a commencé à contrôler de plus près la présence de non-ressortissants. Dans la pratique, cela signifie que chaque membre doit acheter cette carte ou le chauffeur risque de devoir verser des pots-de-vin plus importants à la police et aux gendarmes. Le caractère imprévisible des heures de départ des camions, le nombre limité d'endroits où les membres de son équipe peuvent acheter ces cartes de séjour, les retards occasionnés pour les acheter et la possibilité de négocier des pots-de-vin si l'équipe n'est pas en possession de ces cartes de séjour signifie que les membres de l'équipe obtiennent rarement ces cartes et deviennent donc les victimes du harcèlement le long de la route du Sud. Pour trouver une solution à ce problème, la Côte d'Ivoire a convenu, avec les États sahéliens, d'instituer une carte professionnelle, apparemment également appelée « carte orange, » qui entre en vigueur en mai 1998. Pour obtenir la carte, les camionneurs sahéliens doivent contacter le Directeur ivoirien des Transports terrestres avec une liste des noms des membres qui les accompagnent. Après l'avoir approuvée, le Directeur fait parvenir la liste à son homologue sahélien qui a ensuite le droit de délivrer les cartes. En principe, cette carte remplace la carte de séjour. Mais, dans la pratique, le système bureaucratique ne fonctionne pas et les camions sahéliens avec des cartes professionnelles continuent à être harcelés par des agents PDG ivoiriens. Dans l'intermédiaire, le prix de la carte de séjour est passé de 5 000 francs CFA à 15 000 francs CFA en août 1998.

Tout au long d'un voyage typique du Burkina Faso à Abidjan, un camion peut rencontrer 40 points de contrôle dont chacun peut prendre en moyenne une demi-heure de négociations, d'où 20 heures de retard dans chaque direction. Sur la route Ouagadougou-Abidjan, les pots-de-vin reviennent à environ 150 000 francs CFA. Cela vient s'ajouter aux aspects qualitatifs de fatigue et de frustration causés par les retards et le traitement injuste aux mains des agents PDG.

Des expéditions de bétail doivent arriver rapidement au marché de Port Bouet à Abidjan pour éviter une mortalité excessive. C'est la raison pour laquelle les

⁴⁴ Les chauffeurs notent que si ils payent disons 2 500 francs CFA à chacun des points de contrôle policiers et des gendarmes et si le marchand paye 10 000 francs CFA à chacun des 12 points de contrôle des douanes (c'est-à-dire un total de paiement d'environ 200 000 francs CFA) le voyage peut être diminué à 24 heures. Éviter la mort, ne serait-ce que d'un seul bovin valant 150 000 francs CFA peut justifier le paiement supplémentaire de 50 000 francs CFA.

marchands de bétail versent des pots-de-vin plus élevés pour accélérer le passage de leurs camions. Le total atteint généralement 75 000 francs CFA pour arriver à Port Bouet en 48 heures.⁴⁵ En plus, le marchand de bétail doit payer entre 75 000 et 100 000 francs CFA à l'une des quatre sociétés de convoyage au poste frontalier de Pogo entre le Mali et la Côte d'Ivoire (ou à Ouangolodougou pour les expéditions de bétail arrivant du Burkina Faso).⁴⁶ Ces sociétés préparent les documents nécessaires pour le cargo et ensuite, se chargent des pots-de-vin versés aux agents de douanes en Côte d'Ivoire alors que le chauffeur, lui, s'occupe de la police et des gendarmes. Les sociétés de convoyage sont uniquement utilisées pour les produits périssables du Sahel. Il existe une réelle concurrence entre les sociétés de convoyage.⁴⁷

Une étude⁴⁸ faite en 1993 estimait à plus de 15 millions de francs CFA en 1989 le coût total des pertes pour les camionneurs et les sociétés de convoyage transportant des biens des ports d'Abidjan, de Lomé et de Cotonou vers les pays enclavés de la CEAO, suite aux retards des pots-de-vin et escortes de douane. Un des informants de la présente étude a exprimé l'ampleur des pots-de-vin en termes relatifs à environ deux fois les ressources nécessaires pour maintenir le réseau routier international.

4.1.3 Délais et extorsions sur les routes entre le Sahel et Tema

La plupart des camions sahéliens se rendant dans le port de Tema, au Ghana, près d'Accra, viennent du Burkina. Le Mali n'a pas de frontière avec le Ghana et, par conséquent, les liens commerciaux sont plus faibles. Mais de fait, on trouve peu de camions sahéliens au Ghana. Les camions du Ghana transportent leurs produits, surtout entre le Ghana et le Sahel. Quatorze des 15 camions allant vers le Sud, traversant la frontière burkinabe-ghanéenne, étaient des camions du Ghana. Un camion burkinabe vide se rendait au Ghana pour des réparations qui sont moins chères au Ghana.

Un des 15 camions transportait du métal. Tous les autres étaient vides. Mais, dès qu'ils avaient traversé la frontière, ils s'arrêtaient pour charger les bovins qui avaient traversé à pied la frontière, probablement pour ne pas payer la taxe de 3 000 francs.

⁴⁵ Sans chargement, les camionneurs au Mali versent 500 francs CFA à la plupart des points de contrôle et 500 - 1 000 francs CFA en Côte d'Ivoire mais à trois postes maliens (Senou, Boudoumi et Sikasso) et à quatre postes ivoiriens (Pogo, Ferke, Bouake et Yamoussoukro), ils doivent payer 1 000 francs CFA. Ces postes font payer 2 000 francs CFA si le camion est rempli. À chaque poste, il existe trois services : PDG. Entre Zegoua (Mali) et Pogo (Côte d'Ivoire), il existe des postes de contrôle frontaliers : un poste de gendarmes maliens à Zegoua et des postes de police et de gendarmes ivoiriens à Pogo, et à chacun le camionneur paye 5 000 francs CFA. Ensuite, ils choisissent une des sociétés de convoyage à Pogo à laquelle ils versent 75 000 - 100 000 francs CFA et, en échange, la société de convoyage s'occupe de la paperasserie et des pots-de-vin pour les agents de service de l'élevage et surtout, pour les agents des douanes. Parfois, les agents de douane ivoiriens poussent de côté les sociétés de convoyage et demandent des pots-de-vin directement aux marchands maliens. De plus, le chauffeur doit payer 2 000 francs CFA par poste de police ou de gendarmes en Côte d'Ivoire.

⁴⁶ Les pots-de-vin pour les expéditions de petits ruminants dépassent ceux pour le bétail car plusieurs propriétaires tendent à se déplacer ensemble dans un seul camion, faisant que la police demande des pots-de-vin car le nombre de passagers dépasse alors le nombre spécifié sur la carte grise du camion et parce que les propriétaires, généralement, n'ont pas de carte de séjour.

⁴⁷ Pour une analyse détaillée des pots-de-vin versés par service de PDG et dans le contexte des coûts totaux de marketing, voir Cook (à paraître).

⁴⁸ UEMOA, La Commission DATCITT (1997-29) cite l'étude CEAO 1993 *Etude approfondie des entraves de procédure aux échanges intracommunautaires dans les Etats membres de la CEAO* préparée par Aguichard, avril.

CFA par tête (taxe FODEL) S'ils ne trouvent pas de bétail, ils emportent divers produits agropastoraux vers le Nord du Ghana et, par conséquent, les chauffeurs avec un peu de patience trouvent généralement une cargaison à remporter sur le chemin du retour

Un camion ghanéen vide quittant Ouagadougou pour la frontière ghanéenne paye un pot-de-vin de 3 000 francs CFA à la police mais il faut une à deux minutes pour administrer le pot-de-vin Le chauffeur fait également un paiement de 5 800 francs CFA à l'OTRAF, dont il touche un reçu pour la somme de 3 800 francs CFA Juste avant de traverser la frontière, il verse des pots-de-vin de 3 000 francs CFA aux gendarmes, 1 000 francs CFA aux douanes et 3 000 francs CFA à la police Après avoir traversé la frontière, ils payent aux douanes ghanéennes 2 000 cedis (environ 1\$ US ou 500 francs CFA) Cela ne prend que quelques minutes Mais une fois qu'il sort chargé du Burkina Faso, les douanes ghanéennes ont pris environ quatre heures et les douanes burkinabè prennent environ huit heures Les contrôles de la cargaison sont rapides car la plupart du temps est passé à refaire la paperasserie

Généralement, le camion est vide et le chauffeur ne paye pas d'autres pots-de-vin sur son chemin vers le Sud S'il est chargé, il paye des amendes de 1 000 cedis avant et après Boïgatanga et à Tamale

Il existe trois postes douaniers entre Tamale et Kumasi et à chacun d'entre eux, un camion qui n'est pas en règle peut payer des pots-de-vin allant jusqu'à 10 000 cedis aux agents des douanes Sur le même tronçon, il existe six postes de police supplémentaires La police ne demande pas de pots-de-vin pour les camions vides mais vérifie ceux qui vont vers le Sud pour voir s'ils n'ont pas de bétail volé Si c'est nécessaire, des pots-de-vin seront versés à l'agent de police, d'une somme plus petite de 2 000 à 4 000 cedis à chaque poste Mais un chauffeur indique que la police est plus facile que les agents des douanes et que, si le chauffeur n'a pas l'argent pour payer une amende à cause de la surcharge, il peut payer la prochaine fois qu'il traverse le poste Ce laxisme semble avoir changé en 1998 suite à la nomination d'un nouvel inspecteur général de la police connu pour son sens de la discipline

La route Kumasi - Tema a peu de postes de contrôle et ceux qui existent semblent très professionnels

La GPRU du Ghana a sa propre police qui vérifie si les impôts sur le revenu ont été payés et qui inspecte les véhicules Elle vérifie également le nombre de passagers, les trousseaux de premier secours, les extincteurs de feu et les triangles de mise en garde Lorsqu'elle ne trouve pas ces articles, le chauffeur doit payer 500 cedis

Les pots-de-vin sont nettement moins élevés et les retards plus courts et moins nombreux qu'en Côte d'Ivoire Mais nul doute qu'ils seraient plus élevés, plus fréquents et plus longs si les camions en question n'étaient pas ghanéens Toutefois, l'asphyxie du commerce notée sur la route vers Abidjan n'est pas évidente au Ghana

4.1.4 Retards vers le Nord

Les voyages vers le Nord comportent des cargaisons différentes de celles allant vers le Sud Les camions se dirigeant vers le Nord emportent des biens importés et des

produits en gros ainsi que ceux produits dans les pays du littoral, y compris les produits agroforestiers. Bien que certains des produits agricoles transportés vers le Nord soient périssables, les retards dans ce sens ne concernent pas les sociétés de convoi, mais plutôt les « escortes de douane »

La législation TRIE de la CEDEAO demande au transitaire de verser une garantie et ensuite, il peut se déplacer jusqu'à la frontière ou à un endroit nommé où il doit s'acquitter des droits dans le pays. Mais le service des douanes de ces pays n'a jamais adopté cette pratique. De fait, il impose une escorte sur les biens passant par leur territoire pour lesquels ils n'ont pas encore recouvré les droits de douane.

L'escorte est généralement un agent des douanes qui se déplace avec le camion aux frais du convoyeur pour garantir qu'il n'y aura aucune interférence sur le chemin. Un seul agent douanier peut accompagner plusieurs camions, mais il faut du temps pour rassembler un convoi et, par conséquent, les camions prennent du retard ou alors, le camionneur doit payer une somme supplémentaire pour que l'agent voyage immédiatement avec son camion. Dans la pratique, l'agent mobile ne permet pas au camion d'échapper à l'attention de la police ou des gendarmes et même d'autres agents des douanes peuvent retarder le camion.

Compte tenu de la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso pense avoir un système bien plus assoupli de contrôle. Les convois de camions contenant du ciment, du bois ou du riz importés peuvent se déplacer sans agent de douane et ne sont soumis qu'à des contrôles de la part des agents mobiles. Les convois avec escorte sont soumis à des contrôles PDG consolidés pour accélérer leurs voyages.⁴⁹

Le Mali a décentralisé ses opérations douanières et, par conséquent, plutôt que d'obtenir un dédouanement à la frontière – déchargeant puis rechargeant la cargaison, un négociant peut choisir de le faire, par exemple, à Mopti. Mais les camions allant vers le Nord insistant pour obtenir ce service doivent attendre car un nombre important de véhicules avec la même destination doivent s'assembler pour justifier une escorte douanière du port frontalier de Zegoua à Mopti.

Pour éviter les escortes douanières, le système de la grille plombée peut être adapté à la plupart des camions. C'est une grille en métal mise sur le haut de camions ouverts qui emportent généralement des produits agricoles en Afrique de l'Ouest. Un câble en métal est passé par la grille et le camionneur lui-même et un agent des douanes scellent les deux bouts du câble avec un sceau en plomb, identique au sceau utilisé sur les conteneurs scellés pour des raisons de douane. Le système de la grille plombée n'a pas de reconnaissance officielle pour le moment. Il est soutenu par le Gouvernement ivoirien et les marchands de céréales burkinabes. Mais certains gouvernements, y compris celui du Mali, s'y opposent, du moins pour le moment, craignant qu'il soit difficile ou cher de restructurer leurs vieux parcs de camions pour pouvoir installer le système.

⁴⁹ Le service des douanes burkinabes a surtout des problèmes avec les camions en transit le long de la route Mali-Togo. Les camions sont surchargés mais prétendent que les agents du Burkina Faso n'ont pas le pouvoir d'interférer avec eux car ils sont en transit et, par conséquent, ne sont pas concernés par la loi burkinabe. Il n'est guère pratiqué de les décharger pour vérifier leur contenu. Aussi, ces camions sont-ils escortés pour éviter toute action illicite. Aussi, est-il rare de voir « disparaître » à présent des camions en transit.

Le systeme des escortes douanieres est cher. A la frontiere entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ou le Mali, le camionneur doit refaire les papiers douaniers qui sont differents entre la Côte d'Ivoire et ces deux autres pays. Le commerce vers le Nord ne fait pas preuve d'homogeneite regionale. Entre Abidjan et Bamako, un camionneur passe 16 heures supplementaires en temps de deplacement, suite essentiellement aux formalites douanieres et le temps passe a la frontiere peut depasser une journee.

D'autres retards se presentent a la destination sahelienne finale si le convoyeur de la marchandise ne la reclame pas rapidement. Souvent, il paye a l'avance la moitie des frais de transport et a le droit de contrôler la cargaison dechargee pour verifier l'etat avant de payer l'autre moitie. Dans de tels cas, le chauffeur doit attendre qu'arrive le transitaire.

Quant aux cargaisons venant de Tema a destination du Sahel, les formalites douanieres ghaneennes a la frontiere burkinabe prennent environ quatre heures. Mais les formalites douanieres burkinabe prennent un minimum de huit heures. Les camionneurs disent que les contrôles sont superficiels et que l'essentiel du temps est passe a refaire les papiers applicables au Ghana pour repondre aux reglementations burkinabe.

Les representants officiels du Ministere des Routes et des Transports du Ghana notent que le Ghana adhère au protocole de la CEDEAO concernant la reduction des points de contrôle et, qu'a la reunion du Haut Comite des Transports terrestres de la CEDEAO en octobre 1998, les pays sahelien ont felicite le Ghana pour être un des pays qui avait diminue le nombre des points de contrôle.

4.2 Retards dans les ports

4.2.1 Retards dans le port d'Abidjan

Quand plus de 50 camions charges de coton arrivent par jour au port de Vridi a Abidjan au pic de la saison d'envoi du coton, ils peuvent rencontrer des retards de dechargement a cause du manque d'endroit de stockage. Les retards peuvent aller jusqu'a 15 jours. Les horaires de chargement et les modes de stockage pour les differentes categories de coton determinent les types de camions qui seront decharges. Les chauffeurs se plaignent qu'ils doivent attendre alors que l'endroit de stockage est vide car il est designe pour un type de coton different de celui qu'ils transportent. Dans d'autres saisons, le dechargement des cargaisons vers le Sud ne presente pas de retards trop importants.

Une fois qu'ils ont decharge, les chauffeurs prêts a emporter une cargaison vers le Nord doivent attendre parfois pendant un mois. Ils peuvent obtenir le fret a Abidjan de plusieurs manieres. Certains proprietaires bien organises ont des representants a Abidjan qui leur trouvent un fret a rapporter vers le Nord avant même que leurs camions n'arrivent. Ces intermediaires, qui peuvent également être des transitaires, passent un contrat avec des proprietaires de camion ou des syndicats pour leur trouver une cargaison. Environ 10% des camionneurs qui dechargent sans avoir une cargaison prevue pour eux quitteront le port et iront en ville pour trouver des produits a

transporter Les 90% restants attendent au port et peuvent s'inscrire aupres des EMACI ou du CBC quand ils arrivent au port En principe, les EMACI distribuent du fret aux camions dans l'ordre dans lequel ils se sont inscrits Puisque cela ne coûte rien, un grand nombre de camionneurs iront s'inscrire Mais ils indiquent que, de fait, ils doivent donner des pots-de-vin aux agents des EMACI pour obtenir une cargaison, surtout quand un nombre important de camions maliens attendent dans le port

L'allocation du fret aux camions dans l'ordre dans lequel ils arrivent, tel qu'exécute par les EMACI pour le fret malien et le CBC pour le fret burkinabe dans les ports où ils fonctionnent (ainsi que par la GPRTU pour tout le fret de Tema), ne compromet pas l'efficacité du camionnage dans le court terme Cela signifie simplement un rationnement de la capacité excédentaire des transports routiers Mais, dans le long terme, cela a l'effet insidieux de garantir du fret à tous les camions sur une base d'égalité, quel que soit leur état et les souhaits de l'expéditeur Aussi, la méthode d'allocation du fret selon « l'ordre d'arrivée » signifie que des véhicules plus vieux en moins bon état dépendant d'un minimum de fret qui leur sera affecté Ce soutien les garde sur la route alors que le propriétaire pourrait envisager autrement de les mettre au rebut⁵⁰

Dans le port d'Abidjan, les camionneurs versent des frais de 1 500 francs CFA pour se garer en attendant à l'extérieur des douanes et 2 500 francs CFA pour attendre à l'intérieur Les structures ne sont pas recouvertes d'asphalte, sont mal drainées et à des prix excessifs (République du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports 1998b 24) Les chauffeurs ivoiriens attendant des cargaisons dans le parc douanier d'Abidjan indiquent qu'ils ne veulent pas quitter le parc car ils ont peur d'être harcelés par les représentants officiels ivoiriens Même dans le parc, l'on craint le vol et l'extorsion

Une fois qu'un chauffeur a trouvé une cargaison, un laissez-passer de 24 heures pour rentrer dans le port afin de charger coûte 5 000 francs CFA Les Burkinabes obtiennent le laissez-passer de l'OTRAF et, en principe, les EMACI le donnent aux Maliens Mais il faut environ quatre heures pour que les Maliens obtiennent les laissez-passer Dans certains cas, un négociant voudra trouver un camion rapidement et ne sera intéressé que par ceux qui ont déjà un laissez-passer Aussi, des chauffeurs opportunistes peuvent-ils prendre le risque d'investir dans l'achat d'un laissez-passer dans l'espoir d'être plus compétitifs et risquent par là même de perdre leur investissement C'est un exemple qui montre bien comment la bureaucratie portuaire entraîne des coûts supplémentaires inutiles

Les chauffeurs-propriétaires constituent environ 5% des chauffeurs maliens rencontrés dans les ports d'Abidjan À l'évidence, ils peuvent prendre toute cargaison qui les intéresse Quand le chauffeur n'est pas le propriétaire, certains propriétaires ont suffisamment confiance dans leur chauffeur pour lui dire qu'il est libre d'accepter

⁵⁰ Observant le système « d'attendre son tour » par le bureau du fret à Lomé et les syndicats ailleurs au Togo représente indéniablement le facteur fondamental pour maintenir sur la route les camions moins efficaces Tant que cette règle se substitue aux mécanismes de concurrence, elle fournit des incitations nuisibles Elle permet à tous les transporteurs de maintenir un niveau minimum d'activité en tant que crise mais élimine toute motivation à se livrer concurrence et à augmenter leur productivité De plus, il n'est guère surprenant que le secteur formel plus efficace aimerait que ce système soit éliminé mais c'est le secteur informel moins efficace qui demande sa continuation (Adolehoume 1992 184)

ou non une cargaison. Mais la plupart des propriétaires n'ont pas ce type de confiance et demandent que le chauffeur leur téléphone et les consulte pour les mettre au courant des détails de la cargaison proposée. À l'évidence, c'est une option plus complexe et moins compétitive pour l'expéditeur qui a une cargaison prête à être transportée. Guère surprenant donc que les propriétaires-chauffeurs sont plus susceptibles de corrompre les agents des EMACI ou toute autre personne pour obtenir une cargaison et rester productifs. Les chauffeurs qui ne sont pas des propriétaires mais qui sont payés au voyage font également plus d'efforts pour obtenir une cargaison que ceux payés partiellement au voyage. Ceux qui touchent un taux mensuel fixe seront les moins incités à prendre l'initiative de trouver des produits à transporter. Les pots-de-vin viennent se rajouter aux coûts portuaires mais ne changent pas le temps moyen passé par les camions dans le port. C'est simplement une redistribution des retards entre les véhicules.

Une fois son camion chargé, le chauffeur le conduit à la zone d'attente où les véhicules doivent être dédouanés avant le départ. Une fois chargés, les camions partent généralement dans les 24 heures, mais des papiers mal remplis ou l'incapacité d'assumer les dépenses (y compris l'argent nécessaire pour les pots-de-vin) peut retarder le départ d'un ou deux jours. Aucun véhicule avec des produits lourds ne peut se déplacer dans la ville d'Abidjan entre 16h00 et 9h00. Ignorant cette contrainte, les agents douaniers au port terminent leur inspection finale des camions en train de former un convoi à 14h00. Après cela, les chauffeurs doivent obtenir leur « fonds de dépenses » (pour couvrir les coûts du carburant, les pots-de-vin, les indemnités journalières, etc.)⁵¹, obtenir le carburant et s'occuper des autres questions avant le départ. Il faut notamment payer 10 000 francs CFA à l'OTRAF pour les camions burkinabè ou 15 000 - 25 000 francs CFA à la CSM (pour les camions maliens), que l'organisation ait alloué ou non la cargaison au camion. À ce moment-là, il est trop tard pour éviter le couvre-feu et les camions doivent passer une autre nuit à Abidjan. Mais, en réalité, si le convoi pouvait partir avant le couvre-feu, il ne pourrait pas se déplacer toute la nuit à cause de la menace de vol sur les routes de la Côte d'Ivoire, compare à la plupart des autres pays de l'Afrique de l'Ouest.

4.2.2 Retards dans le port de Tema

Au Ghana, les retards pour trouver une cargaison varient en fonction de l'emplacement du camion. La plupart des camions commencent leur voyage vers le Nord, à Tema, port d'Accra, où transitent la plupart des importations du pays. Des importateurs recrutent des transitaires pour superviser leur fret lors des diverses mesures bureaucratiques dont le Conseil des Expéditeurs, le Ministère du Commerce et de l'Industrie, le fisc, les douanes, l'expéditeur et les autorités portuaires du Ghana. Aucun de ces agents n'est cause de retard pour les camionneurs attendant d'obtenir une cargaison et de partir. L'attente totale pour obtenir un fret du port ne dépasse pas quatre jours et la moyenne pour toutes ces étapes est d'environ trois jours.

Un importateur peut assigner directement une cargaison à un camionneur ou alors son transitaire peut le faire. Autre solution, l'un des deux peut demander à la GPRTU de trouver un camion et, à ce moment-là, la distribution se fait sur la base de « l'ordre

⁵¹ Les chauffeurs burkinabè l'obtiennent parfois par le biais de l'OTRAF agissant pour le compte de l'expéditeur.

d'arrivee » Mais cela n'occasionne pas les retards rencontres par les camionneurs qui dependent du nombre moyen de camions et du nombre moyen d'expeditions pouvant être emportees

Une fois que le camion a charge le fret et qu'il est prêt a quitter le port, la securite portuaire repete un examen deja fait par les representants des douanes. Cela peut prendre deux a trois jours. Le pot-de-vin necessaire pour eviter ce retard est generalement faible – pas plus de 50 000 cedis (25\$US) – mais represente 40% du total des pots-de-vin payes pour faire sortir le fret du port ⁵²

En cas de tels retards, les chauffeurs peuvent demander des indemnitees entre 50 000 et 100 000 cedis au proprietaire du fret. Un transitaire indique que la plupart des chauffeurs demandent effectivement cette compensation et un representant de la GPRTU l'a confirme, mais a egalement dit que, dans la pratique, les importateurs ne l'accordent jamais. Ils n'ont pas besoin de payer a cause de la capacite excedentaire du marche routier au Ghana. Les camionneurs reviendront toujours pour plus de travail, même s'ils ne touchent pas d'indemnitees.

D'autres camionneurs livrent leur cargaison au Nord du Ghana – ou arrivent au Nord du pays du Burkina Faso – et ensuite, sont a la recherche d'une cargaison a rapporter sur le chemin du retour.

4.2.3 Une comparaison des retards dans les ports pendant les annees 90

Le Tableau 7 montre le temps passe, au debut des annees 90, pour les etapes successives de dedouanement des cargaisons dans les ports d'Abidjan et de Lome destinees a Bamako et a Ouagadougou. Les « arrêts contrôles » se situent dans les ports alors que les delais de route sont a l'exterieur.

Tableau 7
Retards typiques en 1990 sur diverses routes du dedouanement dans le port jusqu'a la livraison dans la ville sahelienne (jours)

	Abidjan – Bamako	Abidjan – Ouaga	Lome – Ouaga	Lome – Bamako
Obtenir & charger les camions	6 – 7	4 – 5	1 – 2	4 – 5
Arrêts contrôles	2 – 3	2 – 3	1 – 2	3 – 4
Delais de route	3 – 4	3 – 4	2 – 3	4 – 5
TOTAL	11 – 14	9 – 12	3 – 7	11 – 14

Source: CEAO, Secretariat general, Direction du Developpement industriel (1991: 103)

Notons que la route Lome - Ouagadougou est bien plus rapide que les autres. La difference entre le temps pris d'Abidjan a Ouagadougou et d'Abidjan a Bamako est due « a l'obtention et au chargement des camions » plutôt qu'au temps supplementaire passe sur la route. Abidjan est plus lent que Lome pour les retards dans les ports.

⁵² Ce sont des chiffres moyens qui varient avec la disponibilite du fret qui a son tour varie avec le rendement portuaire.

Le Tableau 8 reproduit, d'une etude de 1994, un tableau montrant les retards portuaires pour le fret destine au Burkina Faso

Tableau 8
Retards dans trois ports de l'Afrique de l'Ouest
pour le fret destine au Burkina Faso

SOURCE DE RETARD	Abidjan	Lome	Cotonou
- autorites douanieres & transit	10	3	7
- administration portuaire	5	5	5
TOTAL	15	8	12

Source (Republique du Mali, Ministere des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports (1998b 23), citant *Etude du Departement des Statistiques et Etudes economiques du Port autonome d'Abidjan sur le trafic en transit* (1994)

La aussi, c'est Abidjan qui connaît les retards les plus prononcés. Au debut des annees 90, le transitaire national ivoirien, SIDAM, a ete critique comme la principale source de retard et de corruption dans le port d'Abidjan. Le Gouvernement ivoirien a dissolu SIDAM au milieu des annees 90.

Le Tableau 9 recapitule les estimations de 1998 de retards et de coûts en utilisant differents ports, dans l'optique d'un importateur etabli a Ouagadougou. Abidjan reste le port avec les retards les plus longs.

Tableau 9
Coûts et retards de voyages aller-retour vers les ports de l'Afrique de l'Ouest en 1998
dans l'optique du secteur formel, base a Ouagadougou

Port	"Coûts de route" ¹ (francs CFA)	Retards (jours)	Commentaires
Tema	250 000	4	L'OTRAF cree un bureau
Lome	300 000	7	L'OTRAF a un bureau
Abidjan	500 000	14	L'OTRAF a un bureau
Cotonou	500 000	7	Mauvaises routes signifient passage par Lome

Notes 1 Les « coûts de route » sont le cout du carburant, les indemnites journalieres (chauffeur 2 000 francs CFA/jour, apprenti 500 francs CFA/jour), petites reparations et pneus creves

2 Voir Annexe 5

Source Responsables de la COFAMA, Ouagadougou

Depuis la dissolution de SIDAM, les retards a Abidjan sont un peu plus courts mais la corruption persiste et les importateurs doivent passer par bien des etapes pour obtenir leurs produits. Selon le CBC, les inspections de douane des biens importes prennent actuellement au moins 48 heures et la procedure portuaire entiere peut aller jusqu'a 25 jours. Mais si les communications sont bonnes, si les documents pertinents arrivent a temps et si les transports routiers sont disponibles, cette attente peut generalement etre reduite a 10 jours. En general, le CBC estime que les camions doivent attendre trois a

15 jours dans le port d'Abidjan Le CBC propose un guichet unique pour toutes les procedures portuaires afin de diminuer les coûts officiels, la corruption et les retards

Par contre, a Lome, il n'existe que de peu de retards et un importateur peut esperer sortir ses biens du port en un ou deux jours Il existe des escortes douanieres quotidiennes lui permettant de transporter ses biens vers le Nord par le Togo vers la frontiere burkinabe Les importations en conteneurs prennent plus longtemps a sortir de Lome a cause d'un manque de camions specialises pour emporter ce type de fret

Le port de Cotonou souffre d'une mauvaise gestion, mais il ne faut que cinq jours pour sortir le fret du port Compare a d'autres ports du littoral de l'Afrique de l'Ouest, Cotonou a un bon systeme de gestion informatique

Tema est un port « simple », facilement accessible a partir de Ouagadougou et d'autres parties centrales du Burkina Faso, sur une bonne route, a l'exception d'un tronçon d'environ 150 km au Nord de Kumasi Il est egalement moins cher que les autres ports avec relativement peu de corruption et des delais relativement courts Le CBC et la Chambre de Commerce burkinabe ont recemment ouvert des bureaux dans ce port

En conclusion, Abidjan reste le port avec les retards les plus longs d'apres les camionneurs Mais c'est egalement le port le plus important de la region, partiellement dû au fait qu'Abidjan et le reste de la côte sont des destinations elles-mêmes importantes, en partie parce qu'elles ont de meilleurs liens avec le reste du monde que ses concurrents, ayant attire un grand nombre de transitaires

4 3 Vers l'homogeneite de la documentation la lettre de voiture inter-etats

Depuis le 1^{er} juin 1998, un systeme est en vigueur pour le fret malien, burkinabe et nigerien arrivant par voie maritime a Abidjan, a Lome et a Accra Un seul document, la « lettre de voiture inter-etats », utilisant le même format pour les trois etats, porte toute l'information necessaire pour le CBC, le transitaire, le service des douanes et les transporteurs (Voir Annexe 3) Avant cette date, les importateurs avaient besoin de trois documents pour repondre a ces besoins De plus, toutes les donnees correspondantes sont a present informatisees pour tous les ports Cette homogeneisation represente un pas important vers l'integration regionale

4 4 Discrimination et recrimination

Tel qu'indique ci-dessus, les camions non ivoiriens rencontrent des difficultes pour se deplacer en Côte d'Ivoire De même, mais dans une mesure moindre, les camions enregistres en Côte d'Ivoire ont des problemes au Mali et egalement au Burkina Faso (bien qu'il y ait moins d'incitations rentables pour s'y rendre) En general, les camions ont le moins de problemes quand ils se deplacent dans le pays ou ils sont enregistres, quelle que soit l'origine nationale de leur fret⁵³ Le Ghana est depuis

⁵³ L'endroit d'inscription d'un vehicule est l'element le plus important de la discrimination La nationalite du camionneur compte moins De fait, au moins dans 90% des cas, la nationalite du chauffeur et l'immatriculation du vehicule correspondent Mais des Ghaneens des Ivoiriens conduisent par exemple, des vehicules maliens

toujours relativement facile pour les camions étrangers mais devient de plus en plus difficile pour les Ivoiriens. L'explication à cela est probablement cet esprit de recrimination contre la discrimination à l'égard des non-ivoiriens en Côte d'Ivoire.

Les expéditeurs, les chauffeurs et les personnes des équipes qui l'accompagnent ont également des difficultés dans les pays autres que le leur. Abidjan est un endroit difficile pour des non-ivoiriens. Le port d'Abidjan ressemble à une prison pour les camionneurs non ivoiriens. Ils doivent rester près de leurs camions pour les protéger et les PDG ivoiriens vérifient quotidiennement leur documentation dans l'espoir d'obtenir des pots-de-vin. Un camionneur ghanéen interviewé dans le parc de Vridi indique que la police ivoirienne avait récemment volé l'argent d'un exportateur de bétail sahélien juste après qu'il a touché son paiement pour le bétail qu'il a exporté.

Les Ghanéens semblent souffrir le plus aux mains des PDG d'autres pays, nul doute en raison de leur avantage comparatif pour le camionnage et suite à la quantité considérable de transport à l'extérieur de leurs propres frontières, probablement parce qu'ils ne s'expriment pas couramment en français et parce qu'ils ont tendance à ne pas accepter les abus. Deux sources ont fait mention de tortures et de sévices physiques sur des camionneurs ghanéens, mais les cas les plus infâmes dont il était question ont eu lieu à l'extérieur de la zone d'études au Togo et au Bénin.

4.5 **Compétition entre routes et modes de transport**

Certains observateurs pensent qu'Abidjan risque de perdre de son commerce en faveur d'autres ports à cause du harcèlement des chauffeurs et véhicules non ivoiriens en Côte et de l'extorsion de pots-de-vin des camionneurs et expéditeurs. Mais tant que la Côte d'Ivoire fournit un accès sur de bonnes routes goudronnées à diverses options d'expédition au port d'Abidjan, les agents PDG peuvent continuer à extorquer des pots-de-vin sans impunité. Mais si les pays sahéliens trouvent d'autres options avec des avantages analogues, ils commenceront à ignorer Abidjan et à utiliser d'autres ports. La compétition entre différents axes de camionnage et transports par différents modes est un des facteurs pouvant diminuer les retards. Deux exemples témoignent de la nouvelle tendance vers la diversité des routes commerciales. Premièrement, le marché ghanéen et le port de Tema deviennent de plus en plus attractifs pour les entrepreneurs burkinabè. Par exemple, au milieu des années 90, le Ghana a supprimé les droits d'importation et la quarantaine nécessaire pour le bétail sahélien. Les camionneurs font face à des retards et extorsions limités le long de la principale route au Sud par le Ghana en provenance de la frontière burkinabè. Une grande partie de la route a été renouvelée récemment et la circulation est possible la nuit (contrairement à la Côte d'Ivoire, à l'Ouest) sans qu'il faille être en convoi (contrairement au Togo, à l'Est). Le passage est donc rapide et facile, d'où une circulation plus importante des produits sahéliens pour répondre à la demande de l'économie ghanéenne qui s'est accrue rapidement pendant les années 90. De plus, au début de 1998, une réunion des chefs d'Etat du Burkina Faso et du Ghana a permis d'allouer un espace à Tema pour le Burkina Faso afin de lui permettre d'accroître son commerce par le biais du port, d'où plus d'incitations encore pour que le Burkina Faso diversifie ses couloirs commerciaux.

Deuxièmement, en l'espace de trois ans, la route allant du poste ferroviaire de Kankan en Guinée à Bamako devrait être goudronnée. En une période analogue, une ou deux

routes de Bamako a Dakar devraient être entièrement goudronnées (via Kayes et/ou Kintiba) Cela élargira les options du transport pour l'Ouest du Mali qui aura alors deux liens ferroviaires-routiers via Dakar et Conakry, ainsi que des branchements routiers et routiers-ferroviaires vers Abidjan et Dakar De plus, le revêtement de la route de Gao a Tillabéri ouvrira d'autres passages pour le Nord-Est du Mali, par Niamey a destination du Niger, du Bénin et du Nigeria dans le couloir oriental de l'Afrique de l'Ouest

Dans le cadre d'un scenario pessimiste, les agents PDG travaillant sur ces autres routes pourraient augmenter leurs extorsions a un niveau egal de celles d'autres pays, tels que la Côte d'Ivoire Combine a l'inconvenient de transbordements sur les branchements routiers-ferroviaires et au service portuaire moins bon dans les petits ports, cela ne permettrait pas a une veritable concurrence d'emerger Toutefois, les conditions posees par les bailleurs de fonds concernant une concurrence de marche libre, l'emergence du secteur prive et de la societe civile dans le cadre de politiques de plus en plus democratiques devrait contribuer a des marches plus transparents avec des sanctions a l'egard de ceux demandant des paiements irreguliers et même de ceux dans les hautes spheres gouvernementales qui devront rendre compte de leurs activites officieuses

4 6 Solutions eventuelles

4 6 1 Solutions techniques

Si la volonte politique existait, une inspection sophistiquee du fret dans les ports et aux frontieres permettrait largement de repondre aux besoins de securite nationale et de permettre au fret international de passer rapidement Le Directeur ivoirien des Transports terrestres propose d'utiliser les technologies laser disponibles pour contrôler rapidement les cargaisons et trouver les produits de contrebande De plus, des systemes informatiques tels que celui mis en place actuellement pour le service des douanes burkinabe prend note des cargos arrivant a chaque passage frontalier et permet au service de les suivre jusqu'a leur destination Ainsi, on peut suivre une cargaison en transit sur son chemin a travers le pays et la probabilité d'un dechargement illicite peut être estimee en tant que fonction de retards inhabituels, diminuant ainsi ou eliminant même la necessite des escortes douanieres Au lieu des escortes douanieres, un nombre limite d'equipes mobiles d'agents PDG – peut-être trois de chacun – pourrait faire des contrôles ponctuels a n'importe quel endroit du pays Les multiples contrôles a Abidjan apres le dedouanement seraient elimines

4 6 2 Solutions politiques et administratives

Les pays de l'UEMOA ont convenu pour instaurer des contrôles frontaliers communs pour leurs services PDG Cela comporte deux grands avantages pour le commerce regional Premierement, ces contrôles permettraient d'instaurer un guichet unique remplaçant la succession de procedures prenant beaucoup de temps Deuxiemement, ils offrent une sorte de contrôle grâce a la surveillance automatique qu'un service peut avoir sur un autre et que les services homologues de pays voisins pourraient avoir entre eux, diminuant ainsi le risque d'extorsion Le systeme douanier burkinabe confirme qu'il est en train de mettre en place des contrôles frontaliers conjoints avec ses pays voisins de l'UEMOA

Le Coordinateur du PASEC-T du Burkina Faso est en faveur de negociations bilaterales dans le cadre desquelles les pays peuvent arriver plus facilement a un accord sur la maniere d'expedier les transports routiers du couloir central qui correspond a leur interêt mutuel plutôt que le traite regional mal adapte. Quand les negociations bilaterales commenceront a permettre une reduction du nombre et de la longueur des delais, disons cinq ans plus tard, les organisations regionales pourront revoir la nature des accords et extraire des elements communs pouvant être integres aux traites multilateraux. Dans cet esprit, le Burkina Faso devrait demarrer un dialogue avec le Ghana, visant a creer egalement des contrôles frontaliers conjoints a leur frontiere commune.

Le Reseau des Entreprises de l'Afrique de l'Ouest demarre un observatoire qui suivra les retards et les coûts du camionnage (y compris les pots-de-vin) demandes le long des grands essieux routiers du couloir central. Il presentera des rapports trimestriels aux chefs des PDG, aux directeurs des transports et a d'autres hauts representants officiels de chaque pays ainsi qu'aux bailleurs de fonds. Le systeme promet de fournir aux chefs des PDG l'information necessaire sur les activites de leur agent dans une mesure jamais obtenue jusqu'a present. Les rapports de l'observatoire devraient pousser a la resolution des abus et recompenser par ailleurs les agents qui font correctement leur travail. Parallelement a la circulation de ces rapports, les chefs devraient commencer a demander a leurs agents de presenter, sur une base trimestrielle, les statistiques sur les camions qu'ils ont arrêtes pendant plus d'une heure, de donner les raisons et les mesures prises. De plus, les syndicats de camionneurs et les Chambres d'Agriculture et de Commerce dans les pays concernes devraient recevoir des copies des rapports des observatoires.

En 1992, le Plan d'Action pour l'Elevage de l'USAID/Banque mondiale (LAP) visant a accroître l'efficacite du marketing des produits de l'elevage dans le couloir central proposait un systeme de recompense pour diminuer les extorsions au sein des services PDG et sanctionner les agents les plus corrompus. A Nouakchott en 1993, les gouvernements des etats concernes se rencontraient pour rediger leurs propres politiques en ce domaine. Cette politique s'inspire d'un grand nombre d'elements du Plan d'Action susmentionne mais omet pourtant toute reference au systeme de carottes et bâtons visant a changer le comportement des PDG, probablement parce que cela semblait une etape trop radicale a une epoque ou le debat ouvert de telles questions au sein de la societe civile restait limite. Par consequent, les gouvernements n'ont guere pris note des suggestions du Plan d'Action en ce domaine.

Mais, depuis 1992, ces mêmes gouvernements font des efforts notables pour liberaliser leur economie, reconnaissant l'importance du secteur prive pour generer la croissance economique, surtout par le biais du commerce regional. Le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali semblent engages au marche commun que l'UEMOA met en place pour integrer leurs economies. De plus, les observatoires de transport permettent a present de suivre la conduite des agents PDG le long des diverses routes. Dans ce nouveau climat, il semble approprie de presenter une fois de plus les suggestions du Plan d'Action pour l'Elevage de l'USAID/Banque mondiale. Des felicitations, promotions et même des recompenses financieres pour un travail honnête et des efforts faits pour lutter contre la corruption (tel qu'en temoignent les

donnees de l'observatoire⁵⁴) changeraient la structure d'incitations qui encouragent actuellement le gain personnel par le biais de la corruption, au même titre que la condamnation publique et même les amendes ou l'emprisonnement pour ceux dont on aura mis a jour des offenses graves. Dans la mesure où les données d'observatoires peuvent être utilisées à cette fin, il est important que certains représentants officiels importants, perçus comme désintéressés, garantissent leur authenticité ou soient disponibles pour le faire, le cas échéant. Un tel garant ou ombudsman fournirait la crédibilité qui est nécessaire, bien qu'elle ne soit pas suffisante, pour mobiliser la société civile autour d'initiatives visant à changer le nombre de points de contrôle et le comportement de ceux les dirigeants.

4.7 Capacité limitée des camionneurs de répondre à l'absence de retards

En prenant ensemble les retards sur les segments vers le Nord et le Sud et ceux du port, les camionneurs indiquent que les retards les limitent à un ou deux voyages aller-retour entre les ports et les destinations sahéliennes chaque mois plutôt que les trois ou quatre qu'ils pourraient faire théoriquement. Toutefois, avant de blâmer les services PDG pour cette source d'inefficacité, notons que les camionneurs savent que, s'ils allaient plus vite, il y aurait une capacité de camionnage excédentaire sur le marché. Les camionneurs du secteur informel tirent le meilleur parti possible des longs retards. Leurs véhicules ne peuvent pas repartir rapidement et refaire 2 500 kilomètres sans tomber en panne. Ils utilisent les retards pour réparer leurs vieux camions. Dans ce contexte où l'on attend peu de choses, il s'agit d'un compromis entre les retards occasionnés et les pots-de-vin et souvent, les camionneurs sont en faveur d'attendre. Ils savent que 50 000 francs CFA de pots-de-vin en plus leur auraient permis un déplacement deux fois plus rapide du Sahel à Abidjan, passant de 48 à 24 heures mais apparemment, ils ont choisi de ne pas faire les paiements supplémentaires. Les faibles distances annuelles couvertes de 30 000 à 50 000 kilomètres reflètent une perspective d'opérateurs avec de faibles coûts d'amortissement. De fait, tel que mentionné ci-dessus, ils peuvent travailler à perte suite au manque de comptabilité et parce qu'ils pensent que le camion est déjà amorti.

Par contre, le camionneur du secteur formel qui veut parcourir de plus grandes distances paiera les pots-de-vin supplémentaires pour garder son camion sur la route. Son camion fera trois voyages aller-retour par mois et, par conséquent, il a un équilibre différent entre l'argent et le temps. Mais il est frustré car, même en versant plus de pots-de-vin, il existe quand même un minimum irréductible et non négligeable de retards qu'il ne saurait éviter. C'est le camionneur du secteur formel qui a le plus à gagner d'une réduction des retards dans les transports routiers.

5 Fret sur le chemin du retour

5.1 Le statu quo

Des observateurs du marché des transports routiers de l'Afrique de l'Ouest ont noté une faible proportion de camions chargés sur les routes vers le Sud. Rouler sans cargaison, déclarent-ils, diminue le nombre de kilomètres pour lesquels les camions

⁵⁴ C est pour cette raison qu'il est essentiel que les observatoires soient exacts et objectifs

peuvent gagner des recettes et, partant, la rentabilite du camionnage. Parallelement, les expediteurs eventuels ont des cargaisons devant être livrees sur de vastes territoires avec une mauvaise communication et beneficieraient tout particulierement de l'information leur permettant de transporter ces produits vers les marches. Aussi, proposent-ils un systeme d'information qui leur permette de trouver du fret que les producteurs et les negociants sahelien veulent emporter sur les marches du littoral.

Mais, dans certains cas, les camionneurs ne recherchent même pas du fret a remporter sur le chemin du retour. Du moins dans certaines saisons, le peu de fret qui existe est difficile a trouver, les taux des transports routiers sont faibles, le harcelement aux blocs routiers des PDG est bien pire pour les camions remplis que les camions vides et un fret rentable vers le Nord les attend au port. Dans de telles conditions, ils vont directement vers le Sud des qu'ils ont decharge leur cargaison vers le Nord sans même penser a emporter quelque chose vers le Sud.

Ce manque d'interet face a du fret de retour se verifie notamment pour les societes du secteur moderne. Elles ont de bons contacts dans des villes comme Abidjan qui leur trouvent un fret rentable vers le Nord qu'elles peuvent charger des qu'elles reviennent dans leur base au Sud. Ces societes ont egalement de bons contacts dans des villes comme Bamako et Ouagadougou, mais ces contacts ne leur trouvent pas un flux de fret de retour sur toute l'annee. Par consequent, la COFAMA, societe basee a Ouagadougou, renvoie 80% de ses camions vides vers le littoral. Dans les 20% restants des cas, ils emportent des produits agricoles, tels que le coton, le riz, les tourteaux de coton et le sesame. Mais ils ne veulent pas du betail car ils pensent que cela ne vaut pas la peine. Le Directeur general de la COFAMA a explique qu'il retardera un camion, disons d'une journee, s'il existe une possibilite de remporter une cargaison sur le chemin du retour. Sinon, il envoie le camion vide. Le fret de retour est en quantite limitee, cela ne vaut pas le temps d'essayer d'en trouver et c'est d'une importance marginale pour le rendement general de la societe.

Les chauffeurs-proprietaires du camion dans le secteur informel sont davantage pousses a trouver une cargaison a remporter sur le chemin du retour. Generalement, ils n'ont pas d'agent dans le port qui leur trouve du fret et qui leur assure une cargaison a remporter des qu'ils arrivent. Aussi, se sentent-ils moins pousses a revenir de suite vers le Sud. Ayant generalement moins de travail que les agents du secteur formel, ils vont attendre quelque part ou ils peuvent avoir un meilleur avantage comparatif que dans le Sahel et ils peuvent envisager toute cargaison malgre le harcelement des PDG auxquels ils se soumettent ainsi. Parce qu'ils acceptent un temps de deplacement plus long, ils ne font pas tellement attention aux retards et ils tendent a profiter de ce harcelement routier ou ils peuvent gagner quelques reductions marginales au niveau des pots-de-vin des PDG qu'ils empochent.⁵⁵

⁵⁵ Quand les proprietaires des camions du secteur informel structurent les paiements de leurs chauffeurs pour les encourager a utiliser au maximum la capacite, les chauffeurs qui ne sont pas des proprietaires se sentent davantage incites a trouver une cargaison a remporter. Dans cette seconde categorie, on trouve surtout le chauffeur dont le contrat avec le proprietaire du camion lui permet de garder un profit sur la cargaison de retour – ou dont le patron ne lui demande pas trop ce qu'il a fait sur le chemin de retour. Au Togo, il est entendu que le chauffeur a le droit de profiter du fret de retour s'il peut en trouver. (Adolehoume 1992 : 89)

La rentabilite de l'investissement fait pour trouver du fret de retour varie egalement selon l'efficacite du systeme d'information. Dans certaines villes maliennes, il existe des intermediaires des transports du secteur informel qui jouent un rôle assez efficace consistant a mettre en contact les eventuels expedites et les camionneurs disponibles. Dans de telles circonstances, le temps d'attente passe par le chauffeur-propretaire du camion en vaut la peine.

Mais le fret de retour peut egalement être source de conflit entre les chauffeurs et les proprietaires des camions. Un des chauffeurs interviewes a dit qu'il avait ramene des bovins sur le chemin du retour de sa propre initiative – a un faible taux car c'était tout ce qu'il a pu trouver – mais lorsqu'il a voulu donner l'argent au proprietaire du vehicule, celui-ci a trouve la somme tellement derisoire qu'il etait sûr que le chauffeur en avait garde une partie. A partir de la, le chauffeur n'a plus jamais pris de telles initiatives. La presence d'un systeme d'information semblerait avoir peu d'impact pour changer le comportement de chauffeurs comme celui-ci.

Pour une grande partie de l'annee, dans une grande partie du Sahel, ces chauffeurs acceptent de rapporter du coton.⁵⁶ Bien qu'elles soient lentes a payer, les societes cotonnieres sont fiables. Dans de telles conditions, les chauffeurs sont prêts a envisager quelques cargaisons supplementaires, surtout s'ils peuvent obtenir des contrats pour ramener le coton vers le Sud et les engrais pour la culture de l'annee suivante vers le Nord. Au fil des ans, la saison d'expéditions du coton s'est rallongee, parallelement a la duree de la recolte et vu des volumes accrus de coton recolte et stocke. Aussi, une proportion importante de camionneurs rapportant des cargaisons sur le chemin du retour ne sera pas, dans la pratique, tres ouverte aux opportunités que peuvent leur fournir les details d'un systeme d'information.

Du moins dans certaines regions et pendant certaines saisons, les fortes pluies rendent les routes non revêtues impraticables ou emportent des ponts. La majorite des excedents agricoles de ces enclaves ne penetrent pas sur le marche regional tant que les routes ne sont pas praticables. Une partie des pays sahariens souffrent ainsi de cette situation isolee imprevisible mais l'effet est bien plus grave dans les zones a forte precipitation. Par exemple, les routes de la region a l'extrême-Est du Ghana sont englouties par les pluies chaque annee et, une fois que les premiers camions sont pris dans la boue, les produits agricoles de cette region pourrissent sur place. Nul doute que la situation est la même en Côte d'Ivoire, mais dans une mesure moindre car le pays possede plus de routes goudronees. Nous pouvons penser que les agriculteurs dans des regions pouvant être coupees du reste du pays modifient leur culture pour ne garder que les produits qui se conservent bien. La aussi, un systeme d'information ne permettra pas de remedier a cette situation.

Un systeme d'information aura un effet moins benefique sur le marche des transports routiers tant que les reglementations et pratiques de chaque pays limitent le champ d'action des camions enregistres dans d'autres. Du moins jusqu'a recemment, les vehicules enregistres a l'exterieur du Burkina Faso ou du Mali ne pouvaient pas rapporter du fret sur le chemin du retour, ou du moins on les decourageait de le faire. Cela protegeait les camionneurs du pays en question mais reduisait a l'evidence le choix des camions pour les expedites. Les marchands de betail burkinabe ont

⁵⁶ Le coton represente 90% de leur fret vers le Sud.

demande que l'on permette aux camions étrangers de rapporter du bétail vers le Sud du pays. Ils ont eu gain de cause. Le syndicat des camionneurs, l'OTRAF, a accepté cela du moment que le camion paye 10 000 francs CFA à sa branche locale pour avoir le droit de le faire. A présent, les camions étrangers ont moins de mal à rapporter du fret sur le chemin du retour dans les pays sahéliens. Mais ils n'ont pas encore officiellement le droit de quitter les routes internationales désignées par la convention TRIE pour trouver ce fret de retour (bien que cela semble poser peu de problèmes du moment que l'OTRAF reçoit ses 10 000 francs CFA). Dans la pratique, les camionneurs ivoiriens ne sont pas très intéressés par les transports routiers au Burkina Faso vu la faible rentabilité de la grande proportion du fret vers le Nord pour lequel le CGP fixe de faibles taux de camionnage. Aussi, ne contribuent-ils que peu à un marché du fret de retour. Plus de camionneurs ivoiriens se rendent aux destinations maliennes. Mais, une fois chargés, ils ont plus de difficultés aux points de contrôle des PDG que les camions immatriculés dans le pays. Ces raisons limitent le nombre de camions qui peuvent réagir avec souplesse à une nouvelle information sur les cargaisons potentielles que pourrait offrir un système d'information.

Le résultat net du système informel consistant à trouver un fret de retour varie considérablement d'un endroit à un autre. A Ouagadougou, les camionneurs qui parcourent généralement la route vers Abidjan indiquent que 60% à 70% de ceux qui attendent pendant une semaine finissent par trouver une cargaison.⁵⁷ Mais il semble que relativement peu d'entre eux choisissent de le faire car apparemment, seuls 20% des camions burkinabè se dirigent vers le Sud avec une cargaison.

Une interview avec un groupe de chauffeurs maliens attendant du fret au port d'Abidjan en octobre 1998 montrait bien la grande diversité des stratégies pour le fret de retour. Quatre des huit chauffeurs n'avaient pas eu de cargaison de retour en 1998 et deux avaient pris des cargaisons pour moins de 20% de leurs voyages de retour. Par contre, l'un avait pris une cargaison de retour pour chacun des 15 voyages aller-retour qu'il avait faits et l'un l'avait fait dans les deux tiers des cas. Mais, en moyenne, ils avaient emmené du chargement de retour pour uniquement 30% de leurs voyages. De même, 14 des 15 camions (93%) observés traversant la frontière du Burkina Faso au Ghana étaient vides.⁵⁸

Mais, une fois que les camions traversent la frontière du Ghana, ils chargent des livraisons, surtout du bétail burkinabè que les marchands ont amené à pied, probablement pour éviter de payer la taxe d'exportation sur le bétail FODEL. De fait, au Ghana, seuls 20% environ des camions rentrent vides vers le Sud. En plus du bétail et du niébe importés du Burkina Faso, ils ramènent divers produits agricoles tels que le maïs et les arachides. L'on peut penser que plusieurs facteurs sont à l'origine de cette situation : volumes accrus de surplus agricoles dans une région avec de fortes précipitations, coûts faibles du camionnage, rendant ces expéditions compétitives dans les marchés de destination et incitations poussant le bétail sahélien au-delà de la frontière du Ghana où il est chargé sur des camions. Le premier de ces facteurs s'applique également à la Côte d'Ivoire où l'on peut s'attendre à des taux de cargaison de retour intermédiaires entre les états sahéliens et le Ghana.

⁵⁷ Tous ces chiffres sont soumis à des fluctuations saisonnières.

⁵⁸ Le seul camion chargé avait de la ferraille.

Adolehoume (1992 : 160) montre que le pourcentage des voyages de retour vides varie selon la distance et l'échelle du camionnage. Il fournit les chiffres suivants sur l'utilisation de la capacité pour le Togo

- 55% pour les camions articulés⁵⁹
- 75% pour les grands camions parcourant de longues distances
- 80% pour les camions desservant les marchés régionaux d'un pays⁶⁰

Les camionneurs travaillant au Burkina Faso ou qui se rendent vers des destinations à l'extérieur de Ouagadougou et de Bobo-Dioulasso peuvent trouver des cargaisons vers le Sud s'il existe une information supplémentaire, surtout s'ils doivent se déplacer dans des parties du pays mal desservies par les transports routiers

Tous ces chiffres varient selon la saison. Pendant la période des moissons agricoles dans les pays sahéliens et du littoral, la demande de camionnage augmente. Par conséquent, le prix du camionnage augmente lui aussi, faisant qu'il est plus rentable de trouver du fret vers le Sud.

Malgré les dispositions susmentionnées et la diversité du comportement qui en résulte dans la pratique, il semble que l'on puisse conclure que

- certains bénéfices résulteraient de la création d'un système d'information pour le fret de retour
- dans le secteur du camionnage, les camionneurs du secteur informel en profiteraient le plus
- ses bénéfices seraient saisonniers
- certains pays et régions en bénéficieraient plus que d'autres

5.2 Système pilote du CILSS

Le CILSS est en train de démarrer un système pilote d'information sur le fret de retour pour le Burkina Faso. En octobre 1998, il visait à ne pas diffuser cette information sur une base régionale pour maximiser les chances des Burkinabè de trouver des services de transport mais cherchait à la diffuser par le biais de l'OTRAF, le syndicat monolithique des camionneurs, pour fournir une information sur le fret disponible dans le pays à des entreprises de transports routiers burkinabè. Cela peut être nécessaire du point de vue politique mais concentre également l'attention sur l'OTRAF, qui est une organisation soutenue par le gouvernement, plutôt que sur une organisation qui correspond réellement aux besoins des camionneurs individuels ou des sociétés malgré le fait qu'ils doivent tous être membres.

Les responsables du bureau de l'OTRAF ont expliqué qu'ils n'étaient pas d'accord avec les intermédiaires indépendants de fret dans des marchés comme Pouytenga, trouvant des camions pour des expéditeurs à des taux nettement plus faibles que ceux offerts par le syndicat. Mais le fait même que les intermédiaires peuvent le faire suggère que l'OTRAF défend un système qui représente l'antithèse de l'efficacité du marché que le système d'information sur le fret de retour viserait à éliminer. Nous pouvons nous demander dans quelle mesure l'OTRAF s'intéresse véritablement à collaborer avec le nouveau système d'information.

⁵⁹ Il suppose aucun fret de retour disponible et 10% de surcharge sur le tronçon vers le Nord

⁶⁰ Ces camions bénéficient de clients loyaux travaillant avec le même camion dans les deux directions

Le systeme d'information sur le fret de retour rendrait le marche plus efficace car il en accentuerait la transparence. Un tel systeme permettrait de

- 1 informer les camionneurs sur le fret disponible (leur laissant l'initiative de contacter les expediteurs et de se livrer concurrence)
- 2 informer les expediteurs des camions disponibles (laissant les expediteurs contacter les camionneurs et se livrer concurrence pour la capacite de camionnage)
- 3 proposer des allocations optimales de fret aux camionneurs (par exemple, jouer le rôle d'un intermediaire de fret dans une certaine mesure)

Dans un marche disperse geographiquement, avec des camions de faible vitesse, et de nombreuses situations ou les deux parties ne peuvent pas se contacter par telephone, le troisieme element est le plus difficile a realiser

Le systeme d'information permettrait d'huiler le marche au comptant. Dans l'ideal, un systeme d'information reunirait les deux parties bien avant qu'une expedition ne soit faite, de sorte a ajuster leurs calendriers dans le cadre d'un processus de negociations et optimiser le moment du chargement, du transport et de la livraison. Dans la pratique, des incertitudes des deux cotes peuvent diminuer l'utilite des delais de planification. Dans la plupart des cas, ce n'est que lorsque le camion a termine une livraison qu'il est possible, en toute securite, de lui confier la prochaine cargaison.

On ne sait pas comment un prototype national permettra de resoudre des problemes qu'un systeme regional integral devra affronter, tels que les communications internationales, la resolution des incompatibilites institutionnelles entre les pays et la crainte que le systeme ne confie du fret de preference a des convoyeurs de certains pays et non pas d'autres.

6 Meilleure qualite des routes

6.1 **Fonds des routes**

Tel qu'explique a la section 1, les camionneurs ont tendance a surcharger leurs camions. Ils savent que cela abîme leurs vehicules et qu'ils payent eux-mêmes les consequences du point de vue depreciation acceleree, pannes plus frequentes, deplacement plus dangereux et factures plus elevees pour les pieces de rechange, les pneus et le carburant.⁶¹ Ils realisent egalement que la surcharge des camions abîme les routes mais les camionneurs ne payent pas directement en fonction de l'utilisation de la route un bien public.

La concurrence au sein du secteur des transports routiers fait baisser les taux de camionnage a un tel point qu'un grand nombre des camionneurs qui ne peuvent pas calculer leurs coûts de fonctionnement detruisent completement leurs camions pour faire des affaires. Ainsi, du moins dans le secteur informel, non seulement les camionneurs sont-ils loin de payer pour les degats qu'ils font a un bien public mais un grand nombre ne couvrent pas même leurs propres coûts a partir de ce qu'ils gagnent.

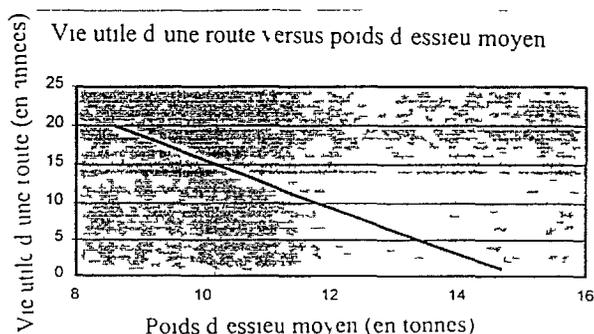
⁶¹ Mais peu, voire aucun camionneurs, ne peuvent donner une bonne estimation du cout supplementaire qu'ils encourrent a cause de la surcharge.

Aussi, avons-nous deux echecs de marche. Premierement, la competition atomiste sans bonne information sur les coûts et avec des agents economiques du secteur informel prêts a perdre de l'argent pour continuer, même a des pertes financieres personnelles. Deuxiemement, la « tragedie commune » permet a chaque camionneur d'échapper au paiement pour les dégâts qu'il inflige a la route et pour lesquels c'est la societe qui doit payer. Cette section traite du dernier aspect.

Le Graphique 1 presente une relation hypothetique, mais plausible, entre la vie utile d'une route et le poids d'essieu des vehicules qui l'utilise. Plus les camions sont lourds, plus la surface routiere se degrade vite, a un tel point qu'elle n'est plus utilisable. Adolehoume (1992: 190) cite les travaux de l'Association americaine des Representants des Routes nationales pour souligner son assertion que les camions les plus lourds abiment le plus les routes.

Les dégâts sont proportionnels au pouvoir du poids de l'essieu qui varie entre quatre (pour les pistes) et six (pour les routes en laterite et en goudron). Un vehicule avec un poids d'essieu de 13 tonnes deteriore une surface routiere trois a cinq fois plus vite qu'un poids d'essieu de 10 tonnes.

Vu le peu de contrôle sur la surcharge des camions le long des routes de la region, l'on note une degradation acceleree. La remise en etat de ces routes est le travail du Ministere des Transports dans chaque pays. Mais, dans ces ministeres d'un grand nombre de pays de l'Afrique de l'Ouest, les services responsables de la voirie, generalement les Departements des Travaux publics, ont toujours eu un statut plus faible que celui des services responsables de la construction de nouvelles routes. Aussi, accorde-t-on moins d'importance aux reparations et, par consequent, un faible taux de travaux de reparation menace le reseau routier existant.⁶² Mais, pendant les annees 90, suite notamment aux programmes d'ajustement du secteur des transports, le statut des services s'occupant des reparations des routes a ete rehausse au même niveau que celui des services responsables des nouvelles constructions, renforçant ainsi l'importance accordee aux reparations et renovations (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997: 21).



Suivant ce changement d'orientation, les pays ont a present les objectifs suivants pour leurs routes:

- verifier la qualite continue des routes existantes dans le cadre d'un reseau permanent

⁶² Reconstruire une route goudronnee coute trois a cinq fois plus cher que de l'entretenir correctement (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997: 17).

- faire passer l'entretien avant les nouvelles constructions
- recouvrer des frais d'utilisation pour financer l'entretien
- passer des contrats aux sociétés du secteur privé pour faire les travaux
- améliorer la capacité publique de planifier et superviser les travaux réalisés

En 1997, le Burkina Faso⁶³ et la Côte d'Ivoire étaient parmi les pays de l'UEMOA qui avaient fait le plus pour atteindre ces objectifs et le Mali⁶⁴ est également en train de faire des progrès (UEMOA, La Commission, DATCITT 1997 : 23) Mais c'est le Ghana qui est en tête de ces pays en ce qui concerne les politiques des transports routiers. L'élément-clé de sa politique routière concerne le « fonds routier » autonome qui permet de recouvrer directement le financement de diverses sources pour l'entretien des routes sous la direction d'un conseil comprenant une forte participation des utilisateurs de la route, notamment les syndicats des camionneurs.

Le Ghana compte un fonds d'entretien des routes depuis les années 60. Jusqu'en 1987, le Trésor contrôlait les allocations de fonds à cette fin mais dans le cadre d'une condition posée par la Banque mondiale, le gouvernement l'a restructuré récemment (Ghana, 1997) et, à présent, ceux recouvrant des recettes destinées à cette fin les versent directement au compte du fonds à la Banque du Ghana (banque centrale du Ghana). Un acte parlementaire a créé cette entité indépendante qui peut signer ses propres chèques. Le Trésor ne peut pas limiter ses fonds et ni le Ministère des Finances, ni le Ministère des Routes et des Transports ne peuvent les utiliser à d'autres fins.

Le conseil d'administration du Fonds routier a pour président le Ministre des Routes et des Transports, mais le reste du conseil comprend six représentants, des secteurs public et privé. Les représentants du secteur privé appartiennent à l'Association des Camionneurs et à la GPRTU.

Actuellement, les recettes du fonds proviennent des péages pour le passage de ponts, les bacs et la nationale Accra-Tema⁶⁵, les impôts sur le carburant⁶⁶, les vignettes des véhicules et un fret de transit international⁶⁷. Des plans sont faits pour élargir cette base de recettes et installer des péages sur toutes les grandes routes. En juin 1999, des péages seront installés sur le tronçon d'une bonne route de Pogo (à la frontière burkinabe), au Sud de Kintampo. Le Secrétariat du Fonds routier a l'intention d'introduire des péages pour les routes en bon état et de réparer celles en mauvais état (par exemple, entre Kintampo et Kumasi) avant de faire payer. Les camionneurs

⁶³ Le Burkina Faso octroie maintenant 70% du son budget à l'entretien de son réseau existant.

⁶⁴ La Direction nationale des Transports au Mali a conclu un accord de politique routière avec la Banque mondiale pour l'infrastructure routière (1995-2000) en trois parties :

1. Priorité à l'entretien des routes périodique sur 2 200 km (routes et pistes)
2. Remise en état des routes en mauvais état sur 2 200 km (routes 0)
3. Construction de nouvelles routes (routes de liaison et nationales)

Les bailleurs des fonds (surtout la Communauté européenne) a convenu de goudronner les segments non recouverts des routes entre Bamako et Kankan (Guinée), Bamako et Dakar (Sénégal), Gao et Niamey (Niger) et Niono et Ayoun el'Atrous (Mauritanie).

⁶⁵ Le Fonds routier planifie des barrières semi-automatiques et peut-être des paiements par carte.

⁶⁶ Le Fonds routier du Ghana ne touche pas toutes les recettes fiscales sur le carburant, mais touche 100 cedis par litre de diesel (Ghana Douanes, Impôts indirects et Service préventif 1997).

⁶⁷ Les frais de transit semblent analogues au droit de traversée au Burkina Faso et au Mali.

indiquent que, même s'ils ne sont pas contents de payer ces peages, ils sont préparés à le faire pour pouvoir rouler sur des routes en bon état

Les recettes du Fonds routier sont réparties de la manière suivante, en ordre de priorité

- 1 entretien routinier
- 2 entretien périodique
- 3 remise en état (pour laquelle le financement des bailleurs de fonds est également disponible)

Le Trésor et les bailleurs de fonds se concertent pour le financement de nouvelles routes, comme ils l'ont fait avant la création du fonds autonome

Le Trésor et le FMI indiquent qu'un principe fondamental des finances publiques demande que toutes les recettes fiscales transitent par le Trésor qui ensuite, les alloue à ses différentes utilisations. Par contre, la Banque mondiale et le Ministère des Routes et des Transports indiquent qu'un fonds routier est géré plus efficacement grâce à l'allocation rapide et efficace du financement afin de répondre aux besoins changeants d'entretien et en donnant aux utilisateurs des routes – qui payent les impôts finançant le fonds – le sentiment qu'ils ont leur mot à dire dans la gestion de leur infrastructure sectorielle⁶⁸

Le Gouvernement malien a créé un fonds d'entretien semi-autonome en 1988. Mais le fonds n'est pas en mesure de dépenser toutes les recettes qui lui sont allouées. En 1990, sur le conseil de la Banque mondiale, le gouvernement a décidé de réorganiser le fonds en transférant sa responsabilité à la Direction nationale des Transports (DNT), en le finançant par le biais d'une taxe de 2% sur la valeur des hydrocarbures importés et en octroyant directement ces fonds au Trésor pour les affectations ultérieures nécessaires. Cette solution satisfaisait également le FMI qui favorise toujours un contrôle centralisé, par le Trésor, sur toutes les recettes publiques. Depuis, le Trésor accorde une somme annuelle fixe et insuffisante de 4-6 milliards de francs CFA au fonds pour l'entretien des routes. Pendant cette période, le Mali a privatisé la plupart des travaux d'entretien de ses routes.

Toutefois, cette solution a créé un problème de nature différente. L'entretien des routes laisse à désirer car le Trésor ne débourse pas l'argent de manière suffisamment rapide pour permettre un paiement ponctuel des sociétés privées faisant le travail. En outre, les utilisateurs de la route et la DNT se plaignent que seul un petit pourcentage des ressources recouvrées par le secteur est réinjecté dans l'entretien des routes. Pour toutes ces raisons, un rapport de 1998 recommande la création d'un fonds routier autonome qui recevrait une proportion plus élevée de recettes recouvrées du secteur des transports. La proposition a été approuvée par la DNT et la Banque mondiale, mais le Ministère des Finances et le FMI ne sont pas d'accord pour changer la politique. Le rapport n'était pas mis en œuvre à la fin de 1998.

⁶⁸ La création réussie du Fonds routier réside partiellement dans l'insistance de ceux qui ont prétendu que la commission sur le carburant – qui contribue une partie importante du fonds – n'est pas un impôt. Si, en tant qu'impôt, la commission sur le carburant devait entrer dans les caisses générales, ceux exonérés des droits ne les paieraient pas. Mais de telles catégories d'utilisateurs du carburant doivent payer la commission.

Le Burkina Faso n'a pas de fonds routier autonome. C'est le Tresor qui octroie annuellement 5 000 millions de francs CFA (10 millions \$US) pour les travaux routiers de son reseau de 8 500 kilometres⁶⁹. Mais des plans sont faits pour engager le secteur prive dans un comite de suivi des priorites d'entretien pour les routes de camionnage, pour fournir une aide de l'Etat aux gouvernements regionaux decentralises afin de pouvoir construire certaines routes secondaires et pour confier aux autorites locales la responsabilite de routes moins importantes. Les camionneurs versent des peages a certains endroits de la route mais les recettes sont versees au Tresor et non pas a un fonds routier independant. Il semble que la Côte d'Ivoire entretienne ses routes de maniere analogue.

La creation d'un fonds routier autonome et le recouvrement de recette directement pour son utilisation n'ont pas besoin d'avoir un effet sur les recettes fiscales disponibles pour d'autres utilisations. Un tel changement peut être fiscalement neutre sans compromettre l'efficacite de l'entretien routier.

Mais les gouvernements realisent que de bons reseaux routiers encouragent la croissance economique, surtout lorsqu'ils connectent leur pays au reste de la region. De plus, ils reconnaissent que les utilisateurs des routes payeront des impôts plus eleves s'ils voient un lien direct entre les impôts et l'entretien des routes qui, en fin de compte, leur rapporte des profits plus eleves. Aussi, le gouvernement est-il ouvert a la proposition de laisser au secteur des transports routiers une plus grande part des recettes fiscales recouvrees sur ses activites et de confier l'octroi de ces recettes a un Fonds routier autonome en partant du principe que la gestion des fonds sera plus efficace si elle se fonde en partie sur le feed-back des utilisateurs. Parallelement, le gouvernement garde l'obligation de financer les nouvelles constructions a partir de ses propres fonds et du financement des bailleurs de fonds.

6.2 Relier les peages au poids des essieux

Il existe des reglementations regionales pour des poids d'essieu maximums, mais ils sont rarement appliques. Adolehoume (1992 : 76) note qu'au Togo, les cartes grises indiquent rarement les capacites porteuses de cargos de moins de 30 tonnes malgre la legislation qui limite les chargements des camions articules a 25 tonnes (quatre essieux) ou 27 tonnes (cinq essieux). « C'est bien pour cela qu'on peut remettre en question les reglementations qui viennent juste de faire baisser les chargements maximums de 13 a 11,5 tonnes. » Nul doute que de telles contradictions existent dans d'autres pays du couloir central.

Mais, non seulement les limites de la carte grise dépassent generalement le poids des essieux reglementes dans le pays ou elle est emise (ainsi que les recommandations des fabricants), mais les poids d'essieu maximums varient d'un pays a l'autre. Aussi, a-t-on des camions qui sont techniquement surcharges sur la base des recommandations des fabricants, legalement dans les limitations de carte grise et reglementations nationales d'un pays, mais au-dessus de la limite quand le camion traverse la frontiere et entre dans un pays voisin. Mais, jusqu'a recemment, il n'existait aucune maniere de verifier les poids d'essieu dans les pays du couloir central.

⁶⁹ La somme devrait passer a 8 000 millions de francs CFA pour 12 000 kilometres d'ici 2004.

Au debut de 1996, l'Autorite routiere du Ghana a commence a sanctionner les chargements excessifs a cause des accidents et de la degradation routiere que cela entraîne. Jusqu'a ce moment-la, les camionneurs acceptaient des chargements de 700 sacs de cacao (44 tonnes, pour un camion articule a essieu unique) ou 800 sacs (50 tonnes pour un camion a double essieu). Depuis, ces chiffres ont ete diminuees a 600 sacs (38 tonnes) et a 510 sacs (32 tonnes), respectivement. Mais, sans balances, il est difficile de determiner dans quelle mesure les camions sont surcharges.

Des janvier 1999, sur certaines routes, la police et les agents GHA feront payer systematiquement pour des surcharges.⁷⁰ Cela demandera que l'on installe des ponts pour peser les poids des essieux. Pendant la seconde moitie de 1998, le gouvernement etait deja en train de tester les premiers ponts pour peser les camions et planifier d'en installer d'autres dans un avenir proche.⁷¹

Au Mali, la DNT a reçu des pese-ponts pendant la seconde moitie de 1998 et etait en train de les tester. Les tests avaient detecte des camions avec des poids d'essieu de 24 tonnes, compare a la limite legale de 13 tonnes. La DNT est en train de rediger une legislation pour les peages routiers avec des sanctions pour les camions surcharges pouvant aller au-delà d'amendes et enlever la permission d'utiliser le vehicule. La legislation sera diffusee avec une publicite importante pour l'introduction des peages routiers en fonction de poids avec amendes pour surcharge.

Le Burkina Faso a des peages etablissant les paiements en fonction du poids. Un camion vide paye 3 000 francs CFA pour un reçu qui lui permet de couvrir environ 220 kilometres, alors qu'un camion rempli paye 4 000 francs CFA pour le même stade. En outre, certaines reglementations stipulent des amendes progressives pour les vehicules surcharges. Mais actuellement, il n'y a aucun projet d'introduction de pese-ponts pour un lien plus précis. Les seuls pese-ponts burkinabe appartiennent au service des douanes et la police recouvrant le peage ne peut pas evaluer les poids excedentaires et, par consequent, ne peut pas appliquer les reglementations.

Une fois qu'ils mettent en place un systeme de pese-pont pour contrôler les poids des essieux, les gouvernements devraient confier aux societes privees le contrôle des poids des essieux et le recouvrement du peage routier pour financer leurs fonds routiers. Des contrats pour ces travaux devraient être accordes sur appel d'offres. Le rôle du gouvernement devient celui d'un superviseur des travaux de ces societes.

Lorsque les camionneurs n'ont pas le choix de la route qu'ils prennent, les autorites peuvent imposer un strict contrôle sur la surcharge sans craindre que les chauffeurs prennent une autre route. Alors que la competition s'intensifie entre les couloirs allant du littoral vers les pays sahelien, il sera plus important de verifier que les pays ne se livrent pas concurrence pour attirer le commerce en relâchant leurs contrôles. Les observatoires regionaux des transports routiers pourront inclure dans le cadre de leur travail la surveillance du fonctionnement des pese-ponts dans differents pays en utilisant les normes de la CEDEAO.

⁷⁰ Le Gouvernement du Benin est en train d'instaurer des paiements sur une base analogue.

⁷¹ Les tests des pese-ponts et la publicite les entourant ont deja laisse leurs marques. Lors d'une interview en octobre 1998, des camionneurs du Ghana savaient que pres d'Accra les camions etaient peses et pouvaient recevoir une amende de 5 000 cedis en cas de surcharge.

6.3 Privatisation de l'entretien et des reparations des routes

Le Departement des Travaux publics confie actuellement l'essentiel du travail a des compagnies privees. Cela a cause des problemes car le secteur prive dans les differents pays n'etait pas prêt, ni techniquement, ni financièrement, a assumer cette responsabilite. Mais, au fur et a mesure qu'il acquiert plus d'experience, ces difficultes sont resolues. Il continue par contre a rencontrer des problemes face aux lourdes procedures bureaucratiques et aux longues attentes de paiement.

Les entrepreneurs prives realisent 90% des travaux dont le Fonds routier ghanéen est responsable.⁷² Le Burkina Faso confie l'essentiel de ses travaux au secteur prive. Au depart, les contractants qui n'avaient pas l'habitude de la construction des routes ont fait un travail mitigé mais, depuis, les normes se sont grandement amelierees. Le Tresor finance l'essentiel de ces travaux d'entretien et les bailleurs de fonds prennent en charge les renovations et nouvelles constructions.

7 Conclusions

Le modele pose dans l'introduction de cette etude indique quatre facteurs exogenes qui encouragent un coût eleve et une faible efficacite dans le secteur du camionnage en Afrique de l'Ouest : retards et pots-de-vin, nombre limite de cargaisons sur le chemin du retour, prix eleves des camions, pieces de rechange, pneus et carburant importes et imposition elevee. Il montrait egalement les facteurs endogenes qui renforcent ces effets negatifs par le biais de cercles vicieux de degradation des vehicules et des routes. Dans les chapitres suivants, l'etude examinait plus dans le detail les mecanismes qui limitent l'efficacite du camionnage, notant les reussites deja realisees pour lutter contre ces problemes et proposait des manieres complementaires de le faire.

7.1 Retards et pots-de-vin

Dans le domaine des retards et des pots-de-vin, les contraintes les plus graves et les plus souvent mentionnees concernent les barrages routiers, surtout aux postes frontaliers ou les agents PDG retardent les camions et extorquent des paiements illicites de la part des chauffeurs et convoyeurs. Le nombre de points de contrôle diminue periodiquement mais (a) il tend a s'accroître a nouveau peu apres la reduction et (b) le total des recettes extorquees par les agents PDG ne diminue pas dans le long terme. L'existence de societes de convoyage qui fournissent un service commercial reglemente par l'Etat visant a minimiser les pots-de-vin au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire montre combien cette sorte de corruption est devenue etablie.

Les societes de convoyage en elles-mêmes ne sont pas le probleme mais le symptôme d'un malaise plus profond. Si la majorite de ces etapes de contrôle policier sont

⁷² Les entrepreneurs presentent des factures mensuelles aux fins de paiement par le fonds par le biais de l'organisme public approprie, suivant le type de route sur lequel ils travaillent. L'Autorite des grandes Routes du Ghana (routes pour camions), le Departement des Routes secondaires (petites routes rurales et pistes) ou le Departement des routes urbaines (routes des villes). Le secteur public s'occupe des 10% restants pour utiliser l'equipement du secteur public qu'il garde pour les travaux d'urgence et egalement pour pouvoir faire des etudes.

executees correctement, elles disparaîtront. Après l'observatoire, les rapports devraient montrer la mesure dans laquelle elles peuvent obtenir un surprix pour leurs services et le moment où elles devraient cesser d'exister.

La corruption a également lieu dans les ports où les camionneurs se livrent à une compétition pour le fret allant vers le Nord. Une grande partie se fait sous forme de pots-de-vin et de retards pour l'expéditeur plutôt que pour le camionneur car cela se déroule avant le transbordement de la marchandise sur le camion mais des inspections douaniers excessives de la part des services de sécurité portuaires ralentissent le départ du camion dans le port. (De plus, la discrimination en fonction de la nationalité du véhicule et/ou du chauffeur mène à des récriminations régionales qui n'encouragent pas le commerce régional.)

Les services PDG peuvent extorquer de l'argent sous n'importe quel prétexte mais la législation régionale actuelle du camionnage, qui ne correspond pas à la réalité du camionnage du couloir central, leur fournit bien des excuses guère raisonnables de retarder ou de rendre plus compliqué le voyage d'un camionneur, surtout sous forme d'escortes douaniers les accompagnant au poste frontalier et de paperasserie pour les fonds de garantie qui doit être refaite à la frontière.

Les transitaires nationaux et les syndicats des camionneurs utilisent un pouvoir de monopole pour demander un paiement pour des services qu'ils ne fournissent pas. Ce ne sont pas des pots-de-vin au sein légal du terme, mais leur effet économique est le même puisqu'ils accroissent le coût du transport routier sans ajouter un bénéfice correspondant.

Toutefois, quatre causes sont source d'espoir en ce domaine. Premièrement, à partir de janvier 1999, le Réseau des Entreprises de l'Afrique de l'Ouest démarrera un observatoire qui va suivre les coûts et les durées des déplacements sur les grandes routes de camionnage de l'Afrique de l'Ouest, notamment les plus importantes du couloir central. Des données hebdomadaires seront analysées et présentées sur une base trimestrielle aux chefs des services PDG et à d'autres hauts responsables du gouvernement dans chaque pays ainsi qu'aux représentants des bailleurs de fonds bilatéraux et multilatéraux. Les rapports permettront à tous ceux concernés de suivre, dans le détail, l'évolution de l'obstruction et de l'extorsion le long de chaque route et devraient permettre aux services PDG d'évaluer le comportement de leurs propres agents d'une manière qui ne fut pas possible jusqu'à présent. Le fait de savoir que d'autres reçoivent également de tels détails confidentiels sur les comportements de leurs agents pourrait pousser les chefs des services PDG à essayer de diminuer la corruption.

Deuxièmement, les pays du couloir central ont adopté une documentation de fret commune pour le fret sortant des ports du couloir central. Cela concerne non seulement les pays de l'UEMOA, mais également le Ghana. C'est une mesure prise pour harmoniser tous les papiers et toutes les procédures du commerce régional. En attendant, l'UEMOA est en train de préparer un important document sur le transport régional et la législation du transit qui doit être simplifiée pour devenir la base utilisable de l'intégration économique.

Troisiemement, les etats membres de l'UEMOA ont l'intention de participer aux postes de contrôle PDG bilateraux. En principe, ces postes frontaliers conjoints devraient permettre de regrouper les agents PDG des deux côtés d'une frontiere donnee pour qu'ils revoient ensemble les documents d'un camion et son chargement. Si les choses se deroulent comme prevu, ils vont automatiquement se contrôler les uns les autres. Renforce par les connaissances des donnees de l'observatoire reunies, ce systeme pourrait permettre de traverser la frontiere plus rapidement et avec moins d'abus.

Plusieurs nouvelles routes qui doivent être construites dans les cinq annees a venir, surtout celles reliant le Mali a Dakar et a Conakry pourraient renforcer la concurrence entre les ports et, partant, faire diminuer les coûts de transport. De plus, le Ghana est en train de rendre Tema un port plus attirant pour les expediteurs burkinabe. Ces effets devraient être source de competition diminuant les pots-de-vin recherches sur les marches côtiers. Sinon, les gouvernements perdront une partie du commerce transitant par leurs ports.

7.2 Des camions vides sur le chemin du retour

Il n'est pas possible d'eliminer le probleme des camions vides sur le chemin du retour. Une proportion importante et structurelle dans le sens ou plus de déplacements se font de la côte vers le Sahel que vice versa et que le caractere saisonnier des moissons fournira toujours une variation cyclique de l'offre de camions pour des biens hors moisson sur les routes Nord-Sud. De plus, certains camionneurs du secteur moderne ont developpe de bons contacts dans les villes côtieres, leur permettant de trouver plus rapidement du fret. Pour eux, cela ne vaut pas la peine d'essayer de trouver du fret vers le Sud, surtout au regard du harcelement que les agents PDG exercent sur les camions charges compares a ceux vides. Ces camionneurs sont peu incites a passer du temps supplementaire a rechercher du fret de retour.

Toutefois, il existe un grand nombre de camionneurs du secteur informel qui n'ont pas d'avantage particulier a trouver du fret vers le Nord dans les pays de la côte. Eux, chercheront a remporter une cargaison sur le chemin du retour. Mais les chargements sahelien, presque toujours composes de produits agropastoraux, sont tres disperses. Dans les villes et les marches importants, il existe des intermediaires de transport qui gagnent leur vie en trouvant du fret pour les camions se dirigeant vers le Sud. Au Burkina Faso, l'OTRAF joue egalement ce rôle sans être particulierement efficace.

Il existe une certaine efficacite sur le marche du fret de retour. Le CILSS a commence a mettre en place un systeme pilote pour trouver du fret de retour aux camionneurs du Burkina Faso mais le systeme sera de portee nationale et fonctionnera par le biais de l'OTRAF plutôt que par les intermediaires du fret du secteur prive qui sont plus efficaces. Le plan pilote degagera des leçons pour la mise en place d'un tel systeme a l'echelle regionale, mais sa portee nationale limitera son applicabilite aux problemes regionaux.

7.3 Prix CAF eleves

L'Afrique de l'Ouest n'a pas de fabricant de camions et les pays du couloir central importent tous les intrants du camionnage, d'ou leurs coûts eleves. Dans certains cas,

ils le font en passant par des agents qui prennent des commissions elevees La devaluation du franc CFA en 1994 a encore rendu les importations plus cheres La reaction des camionneurs a ete d'acheter presque exclusivement des camions et des pieces de rechange d'occasion Par consequent, le parc national est tres vieux

Les suggestions selon lesquelles les camionneurs pourraient faire des economies d'echelle en achetant en gros une partie ou tous ces intrants ne semblent pas tres prometteuses En Côte d'Ivoire, les achats en gros tres limites de camions semblent reussis dans la mesure ou il existe un credit du secteur formel Au Ghana, les achats en gros ont ete a l'origine de deseconomies d'echelle, suite aux coûts supplementaires du credit et du stockage Dans la pratique, dans le secteur informel auquel appartiennent la plupart des camionneurs du couloir central, une collaboration efficace est difficile entre personnes qui ont peu d'experience ou peu de confiance dans le systeme, a part leurs reseaux familiaux proches

Il existe un marche dynamique de pieces de rechange d'occasion dans la region Mais les camions risquent quand même d'être en panne pendant des semaines quand telle piece n'est pas disponible L'absence de pieces de rechange cree des coûts tres eleves sous forme de capacite inutilisee et de voyages, parfois vers des pays voisins, pour trouver la bonne piece Les pieces de rechange elles-mêmes sont relativement peu cheres car elles sont utilisees et echangees dans un marche competitif Trouver la bonne piece ou la faire venir d'Europe coûte bien plus cher que la piece elle-même

7 4 Imposition des intrants du camionnage

Par le passe, les gouvernements du couloir central ont lourdement impose le camionnage, penalisant ainsi le commerce en general et tout notamment le commerce regional sur longues distances qui consomme, proportionnellement, plus d'intrants La situation n'a guere change Toutefois, deux changements dans la politique fiscale representent un important pas fait en avant Premierement, le Ghana a pratiquement supprime les droits d'importation sur les vehicules Cette mesure rend son imposition generale du camionnage nettement plus faible que dans d'autres pays du couloir central Deuxiemement, les pays de l'UEMOA – dont le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire et le Mali – se sont engages a diminuer leurs droits de douane qui doivent atteindre un maximum de 20% d'ici l'an 2000 Vu que divers intrants du camionnage sont imposes actuellement a des taux plus eleves, il se pourrait que dans un avenir proche, le camionnage dans les pays du couloir central autres que le Ghana devienne egalement moins cher

7 5 Surcharge

Les camionneurs du secteur informel surchargent leurs camions vu que le marche competitif des transports routiers pousse a la baisse les prix Cette surcharge leur permet de gagner un certain profit a court terme au coût prive de la degradation acceleree de leur capital productif et du coût social de la deterioration acceleree des routes sur lesquelles ils se deplacent

Un grand nombre d'entre eux possedent des camions qu'ils detruisent alors qu'ils diminuent leurs prix sur le marche Ils transportent les cargaisons a des taux qui ne leur permettent pas de faire des reserves pour remplacer le camion a l'avenir Dans ce

sens, ils travaillent a perte et devraient quitter le secteur du camionnage pour se tourner vers une autre activite economique. Toutefois, le prestige dû au fait que l'on possede un capital productif tel qu'un camion, les maintient au volant malgre les pertes. Et plus de vieux camions arrivent chaque jour.

Dans un sens, c'est bon pour l'economie regionale. Un marche tres competitif signifie des prix plus faibles pour les expedites. L'organisation parapublique du Gouvernement burkinabe, la CGP, en profite pleinement en fixant des prix qui, selon les observateurs, ne permettent pas aux camionneurs de couvrir leurs coûts. Les camionneurs acceptent ces faibles taux pour generer un capital de travail aux depens de leur capital productif. Ils desinvestissent. En ce faisant, ils subventionnent l'Etat, dans ce cas particulier, et les expedites en general.

Mais ces taux sont faibles uniquement par rapport au capital productif qui se livre concurrence sur le marche des transports routiers du couloir central. L'efficacite maximale de ces vieux vehicules est tres faible en moyenne. Ils tombent souvent en panne, sont dangereux et causent bien des accidents, consomment de maniere inefficace le carburant et ne couvrent qu'une modeste distance chaque annee sur laquelle ils repartissent leurs coûts fixes. L'effet net, c'est le coût general des services qu'ils produisent qui, paradoxalement, est tres eleve par rapport au coût dans d'autres parties du monde.

Malgre le modele « du marche libre extrême » qui s'applique dans certains cas, certains de ces vehicules continuent a fonctionner suite a la methode de « l'ordre d'arrivee » utilisee par les expedites pour distribuer le fret aux camions dans les ports. Dans le cadre de ce systeme, l'expediteur n'a guere de choix sur le camion qui transportera ses produits. Plutôt que de choisir celui qui a l'air de pouvoir arriver a destination sans tomber en panne, il doit prendre celui qui est en tête de liste. Cela garantit un minimum de fret a des vehicules plus vieux, permettant aux proprietaires de continuer a travailler alors qu'ils devraient mettre leurs camions a la ferraille.

Les camionneurs du secteur informel ont peu de competences commerciales qui leur permettent de calculer le coût d'exploitation du vehicule et de determiner les prix qu'ils devraient demander pour rentrer dans leurs frais. Ils ne voient aucun avantage a faire un entretien preventif, preferant les reparations quand c'est necessaire. Ils maintiennent peu de pieces de rechange et utilisent des mecaniciens qui n'ont que peu de qualifications. Aussi, les reparations prennent-elles longtemps. Cette mentalite de minimisation des coûts signifie qu'ils offrent un service qui est non seulement cher d'apres les normes mondiales mais egalement tres incertain.

La masse accumulee de vieux camions mal entretenus et dangereux dans le couloir central cree une immense inertie qui prendra bien du temps pour changer. Mais recemment, le Ghana et le Mali ont impose des limites sur l'âge des camions importes. Cette mesure devrait progressivement permettre de diminuer l'âge moyen des parcs de ces pays.

7.6 Qualite des routes

La qualite des routes souffre suite aux camions surcharges et a l'entretien insuffisant. Dans ce domaine, les developpements recents sont tres encourageants. Les

programmes d'ajustement structurel dans le secteur des transports routiers pendant les années 90 ont encouragé les ministères des Transports à insister sur l'entretien plutôt que sur les nouvelles constructions et à mettre en place des « fonds routiers » autonomes pour financer les travaux d'entretien, alimentés à partir de diverses sources (dont les commissions du carburant) et supervisés partiellement par les utilisateurs des routes, y compris les organisations de camionneurs. Ce sont des sociétés privées qui s'occupent de l'essentiel des travaux d'entretien. Les fonds routiers supervisent leur travail et vérifient qu'elles sont payées. Les octrois budgétaires aux travaux routiers ont augmenté.

Les péages le long des routes principales constituent une partie du financement des fonds routiers. Les agents font payer en fonction non seulement de la taille et de la spécification du véhicule mais également suite à la surcharge qui est sanctionnée par des amendes élevées. À cette fin, le Ghana et le Mali sont en train d'introduire des pése-ponts sur les grandes routes. Quand ils participent aux décisions du fonds routiers, les camionneurs sont d'accord pour payer les péages si cela signifie des routes mieux entretenues.

7.7 Processus

Si les autres contraintes sont supprimées, les camionneurs risquent quand même de ne pas être suffisamment organisés pour contribuer à l'accroissement du flux et il existera quand même un trop grand nombre de camions.

Tel que mentionné ci-dessus, les camionneurs du secteur informel – qui dominent le secteur dans le couloir central – sont un groupe indépendant qui résiste à toute organisation à la base. Au Burkina Faso, ils font tous partie de l'OTRAF, leur syndicat, car ils n'ont pas le choix : tous les Burkinabés avec des cartes grises sont automatiquement membres. En Côte d'Ivoire et au Mali, ils font partie d'une multitude de petits syndicats qui, individuellement, ont peu de pouvoir et qui collaborent pour avoir droit aux parts que le gouvernement leur octroie. Dans aucun de ces trois cas, le syndicat ne fonctionne efficacement et indépendamment du gouvernement.

Au Burkina Faso, le gouvernement joue un rôle important dans la fixation des taux de camionnage par le biais de la GCP. La GCP fixe de faibles taux pour l'essentiel du marché d'importations des produits vivriers de base. Au Burkina Faso et au Mali, les compagnies cotonnières – possédées en grande partie par l'État – jouent un rôle important pour déterminer les taux de camionnage de ce produit qui est de loin le plus important par poids pour les deux pays.

Par contre, au Ghana, la GPRTU et l'Association des Transporteurs routiers ont des camionneurs comme membres et semblent effectuer des démarches auprès des gouvernements pour le compte de leurs membres. De plus, le gouvernement joue un rôle plus petit sur le marché du Ghana et a moins d'influence sur les taux de camionnage en tant qu'expéditeur.

Les syndicats devraient faire les efforts nécessaires pour restructurer les institutions qui perpétuent les inefficacités du camionnage. Mais, exception faite du Ghana, le gouvernement tend à avoir la main mise sur les syndicats et à forger des alliances.

avec ces derniers. Cela n'empêche les syndicats de se mettre en greve contre les abus des PDG dans ces pays francophones. Les gouvernements permettent cette activite, se concentrant sur une de leurs branches dysfonctionnelles mais non pas contre le pouvoir même.

Mais les membres non eduques des syndicats sont moins susceptibles d'atteindre leurs buts. Il est important que les camionneurs apprennent des principes simples de comptabilite (pour determiner s'ils travaillent a pertes) et pour qu'ils disposent de l'information necessaire sur les conditions actuelles du marche et les reglementations dans differents pays. De plus, leurs representants devraient pouvoir leur fournir des conseils et les aides quand ils veulent adopter une approche plus moderne a leurs problemes.

8 Recommandations

Plusieurs rayons d'espoir emergent de ces conclusions. Tout particulierement, si l'observatoire du Reseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest apporte des faits credibles d'irregularite a un public plus large, les responsables du gouvernement seront obliges de lutter du moins contre la pire des corruptions routieres. Ils le feront egalement parce qu'ils sentent que des combinaisons concurrentielles de ports et de routes les privent de leur principal port commercial. Par consequent, la CEDEAO, l'UEMOA, le CILSS et les bailleurs de fonds devraient soutenir l'observatoire et donner a ses resultats toute la consideration necessaire.

Pour diminuer la corruption des PDG, il faudra non seulement restructurer les incitations et les amendes mais egalement changer la direction superieure de chaque service et continuer la supervision au niveau ministeriel ou dans les spheres plus elevees du gouvernement. Les pays du couloir central seraient en general mieux servis par des agents PDG mieux payes et en nombre moindre qui ont une meilleure formation et une meilleure technologie, par exemple, des agents de douane utilisant du materiel de contrôle a base de laser.

Dans le contexte de la creation du marche commun de l'UEMOA, l'examen prevu des regles du commerce regional devrait degager des recommandations pour un marche libre du camionnage dans le cadre du marche commun cree dans la region. Il convient d'encourager les mesures prises par l'UEMOA vers le marche libre. De nouvelles regles de transport et de transit entre l'UEMOA et les postes frontaliers conjoints aux frontieres communes entre les etats membres diminueraient les possibilites des agents PDG de demander des pots-de-vin et de retarder les camions. Il convient d'encourager les liens entre ce marche et les membres de la CEDEAO non-UEMOA, par exemple, le Ghana.

La CEDEAO et l'UEMOA devraient continuer les liaisons quant a TRIE et TIE (qui sont des traites de la CEDEAO), surtout la question de l'elimination des escortes douanieres (avec l'adaptation et l'adoption de la grille plombée pour le commerce regional et l'introduction d'un fonds de garantie gere regionalement), l'acces egal au fret, quel que soit le pays d'immatriculation du vehicule pour les camionneurs de la region, l'acces libre a l'utilisation de toutes les routes et la documentation uniforme pour les transports internationaux.

Des accords bilatéraux directs pour promouvoir un commerce plus facile devraient être conclus pour permettre à des paires individuelles de pays de se rapprocher davantage d'un commerce entièrement libre. Ces accords pourraient être par la suite convertis ou intégrés aux traités régionaux qui couvrent plus de pays dans une progression allant vers l'intégration régionale. Les états sahéliens et la Côte d'Ivoire doivent traiter ouvertement et de manière transparente des questions de la vignette touristique et de la carte de séjour ainsi que de la carte professionnelle. Une fois les accords pris sur des questions de ce type, il faudrait mettre en place un processus standard de suivi et d'évaluation dont les résultats seraient discutés lors des réunions avec des représentants de la DNT de chaque pays.

Les Gouvernements burkinabè et malien doivent encourager la CMDT (Mali), la SOFITEX (Burkina Faso) et la Caisse de Péréquation (Burkina Faso) à vendre les droits de fret aux camionneurs de la région plutôt que de fixer des prix à des niveaux qui ne couvrent pas leurs coûts. Cela permettrait au marché de déterminer le tarif de camionnage et éviterait que ces monopoles n'exploitent les camionneurs pris individuellement.

Les gouvernements doivent aussi traiter de la question de la suppression des retards et de la corruption dans les ports. C'est surtout à Abidjan que les réformes semblent les plus urgentes. Les autorités portuaires doivent simplifier les procédures, se concentrant sur l'activité douanière des cargos susceptibles de contenir, d'après les statistiques, des produits de contrebande. Un scannage systématique de tous les cargos avec des lasers ou autre technologie électronique pourrait accélérer la sélection des échantillons qui seront déballés et inspectés en détail.⁷³

Les autorités du port d'Abidjan devraient élargir les installations de stockage pour le coton ou du moins l'espace disponible pour le décharger – afin d'éviter les retards de déchargement saisonnier – pour les camions arrivant avec des cargaisons de ce produit. D'autres ports trouveront qu'il est dans leur meilleur intérêt de créer des installations compétitives pour les exportations de coton.

Au lieu de la méthode de « l'ordre d'arrivée » pour distribuer le fret aux camions dans les ports, les organisations d'expéditeurs devraient mettre en place un marché transparent où les commissionnaires (ou les camionneurs eux-mêmes) font des offres aux camions (qui sont disponibles pour l'inspection) et aux expéditeurs (ou à leurs commissionnaires) pour la capacité de transport.

Les camionneurs et les expéditeurs doivent être sur un pied d'égalité aux yeux de la loi dans d'autres états dans lesquels ils se sont inscrits et où ils payent des taxes. Même s'ils n'obtiennent pas une égalité juridique complète au regard de certaines préférences réservées aux ressortissants nationaux, ils devraient au moins être en mesure de résoudre un litige sans penser que la cour de justice est biaisée contre les non-ressortissants.

⁷³ Cette technologie devrait également être envisagée dans d'autres circonstances non portuaires pour accélérer les inspections douanières.

Une reduction notable de la surcharge ainsi qu'une amelioration de la qualite des routes devraient être notees dans les annees a venir parallelement aux nouvelles connexions routieres qui fourniront une plus grande concurrence entre les ports approvisionnant les marches sahelien. Une imposition plus faible sur les vehicules au Ghana (deja en place) et une imposition plus faible a laquelle se sont engages les pays de l'UEMOA (devant se faire en janvier 2000) diminueront le coût du camionnage. Des gouvernements autres que le Ghana ne supprimeront peut-être pas completement l'impôt sur les vehicules importes, mais pourraient diminuer les droits d'importation sur les nouveaux vehicules et imposer davantage ou interdire les vehicules plus âgés. Si l'on arrive a contrôler les retards et la corruption et si les expediteurs peuvent choisir le port, les coûts du camionnage en general devraient nettement diminuer et les camionneurs seront en mesure de s'acheter de nouveaux vehicules en meilleur etat. Il est egalement utile de poser des limites voulant que les vehicules ne peuvent pas dépasser un certain âge.

Par consequent, les organisations regionales et les bailleurs de fonds devraient soutenir toutes les etapes prises en vue de mettre en place des fonds routiers autonomes finances, du moins partiellement, par des peages routiers qui decouragent fortement la surcharge. De plus, le Burkina Faso et la Côte d'Ivoire devraient imposer des limites sur l'âge des camions importes.

Des fonds routiers devraient vendre le droit d'utilisation des pese-ponts sur les grandes routes et devraient vendre au secteur prive les droits d'utilisation des pese-ponts sur les grandes routes. Les agents prives feront payer les camions pour l'utilisation des routes sur la base de frais qui s'accroissent proportionnellement aux degâts qu'ils causent, avec de lourdes amendes monetaires pour les camions surcharges.

Les organismes responsables de la securite routiere dans chaque pays devraient revoir leurs regles de securite des vehicules, les faire connaître et ensuite, les faire appliquer a la lettre.⁷⁴ Ces droits ne devraient pas être vendus mais gardes en tant qu'obligation du gouvernement. Les syndicats des camionneurs devraient être representes dans des comites consultatifs. Une aide des bailleurs de fonds devraient être disponible pour soutenir ce developpement.

Les bailleurs de fonds devraient travailler avec les syndicats de camionneurs pour mettre en place deux types de systemes d'information. Premierement, l'information sur le fret de retour serait utile pour certains camionneurs et expediteurs. Elle diminuerait le temps d'attente et les coûts pour chercher du fret (pour le camionneur) et de chercher des moyens de transport (pour l'expediteur). Deuxiemement, l'information sur la disponibilite regionale des pieces de rechange diminuerait les coûts et le temps passe pour les chercher. La compilation et la distribution d'une liste des stocks de pieces de rechange dans les pays du couloir central, avec l'information sur la specialisation par type de vehicule ou type de piece de rechange, l'information

⁷⁴ Les gouvernements n'ont pas besoin de discriminer contre les vieux vehicules qui existent deja dans le pays et dont un grand nombre est peut-etre bien entretenu. Ils devraient permettre au marche de le faire. Par contre, ils doivent discriminer contre les camions dangereux et mal entretenus.

sur les contacts et les langues parlees permettraient d'economiser bien des ressources et garderaient les camions sur la route pendant plus longtemps⁷⁵

Un systeme d'information sur le fret de retour et une liste des negociants des pieces de rechange diminueraient les inefficacites du systeme de camionnage regional. Mais il n'est pas necessaire de les compiler separement. Les deux pourraient faire partie d'un systeme general d'information sur le commerce regional sur l'Internet qui traiterait des taux de fret actuels pour les routes standard, des listes du fret disponible, des prix des pneus et des pieces de rechange, des prix de marche pour les produits transportes couramment, les arrivees des bateaux dans les ports etc. Un tel systeme degagerait une information en temps reel. Les camionneurs ou les marchands auraient un acces gratuit a cette information dans les villes ou les grands marches et leurs syndicats ou associations seraient responsables de transmettre cette information a tous les membres sous d'autres formes, par exemple des bulletins. Ceux qui veulent des donnees ou des analyses particulieres sous format de douane devront payer. Le systeme serait egalement oriente sur le marche mondial et encouragerait les exportations de l'Afrique de l'Ouest. Au Zimbabwe, ZIMTRADE est un systeme d'information commerciale complet reussi et finance par une toute petite taxe sur le commerce. Mais un tel systeme pourrait se financer en grande partie lui-meme.

Un lien faible dans les developpements decrits ci-dessus concerne la cohesion et le dynamisme des camionneurs eux-memes. Tel n'est pas le cas au Ghana ou les syndicats de camionneurs defendent l'interet de leurs membres et les font participer au fonds routier. Mais dans les pays de l'UEMOA, les syndicats ont recu un monopole et sont repris par le gouvernement. Cela les rend inefficaces. Les gouvernements devraient enlever les droits automatiques des monopoles et leurs droits a recouvrer de l'argent des camions quittant le port ou chargeant des cargaisons pour le retour. Les camionneurs devraient avoir la liberte de decider des syndicats auxquels ils veulent se joindre, si tant est qu'ils veulent le faire⁷⁶. Parallelement, les bailleurs de fonds devraient fournir une assistance pour l'analyse des politiques et la gestion commerciale des syndicats, promouvoir de brefs ateliers de mecanique dans les colleges techniques locaux et aider les syndicats a organiser des stages d'alphabetisation et de comptabilite pour leurs membres. Les syndicats devraient egalement forger des relations entre eux pour avoir une voix unifiee lorsqu'ils s'adressent a l'UEMOA et a la CEDEAO.

Les camionneurs devraient recevoir une formation leur permettant de beneficier des changements lies a la liberalisation du secteur. Les syndicats devraient s'organiser pour leur fournir

Une formation pour l'alphabetisation des adultes

Une formation de base en comptabilite pour chaque camionneur connaisse la distance minimale qu'il doit parcourir chaque annee pour couvrir ses coûts

De plus les responsables des syndicats devraient recevoir une formation portant sur la gestion commerciale, l'analyse de politiques et le plaidoyer. Par ailleurs, les gouvernements des pays francophones pourraient encourager les camionneurs a entrer

⁷⁵ La compilation de listes de stock detenues par les divers detaillants ou grossistes consommerait a l'evidence des ressources excessives

⁷⁶ De meme, les expediteurs devraient etre libres de decider des associations auxquelles ils veulent appartenir, le cas echeant

dans le secteur informel en restructurant l'imposition du secteur a l'exemple du modele ghanéen. Pour moderniser leur parc, ils peuvent imposer des droits differents selon le type d'intrants. S'ils suivent l'exemple du Ghana et combinent cette nouvelle imposition a une limite d'âge des camions importes, cela permettra de diminuer l'âge moyen des camions importes, incitant encore les camionneurs du secteur informel a se diriger vers le secteur formel.

Alors que change le contexte institutionnel du camionnage dans le couloir central, les rapports de l'observatoire devraient indiquer des déplacements bien plus rapides entre le littoral et le Sahel. Il devrait être possible de doubler le nombre moyen de voyages aller-retour, de 1,5 a 3 par mois, au moins pour ceux qui ont des camions suffisamment fiables. L'observatoire devrait être garde pour mesurer des elements comme le temps de déplacement moyen afin de pouvoir juger des ameliorations. Par la suite, il pourrait être integre au systeme regional d'information commerciale par l'Internet qui montreraient également des changements dans l'âge moyen des camions se déplaçant sur certaines routes et le nombre de points de contrôle des PDG le long de ces mêmes routes.

BIBLIOGRAPHIE

- Adolehoume, A **1992** *Politiques de reduction des coûts du camionnage en Afrique sub-Saharienne le cas du Togo* Universite Lumiere, Lyon II, these d'universite
- Afrique transport* **1998** no 2, septembre
- Banque mondiale **1990** *Corridors de Transport en Afrique sahelienne le cas du Niger* Rapport No 8814-NIR, mai
- Banque mondiale, Region Afrique et Commission economique pour l'Afrique **1998** *Rapport d'activite* avril
- Bouf, D et C Rizet, **1997** Prix et coûts du camionnage une comparaison Afrique, Asie du Sud-Est dans INRETS, LET, ACRETAT & MTAC 1997, 295-313
- Burkina Faso, Ministere de l'Economie et des Finances, Direction generale des Impôts **1996** *Recueil des textes relatifs a la fiscalite interieure* octobre
- CEAO, Secretariat general, Direction du Developpement industriel **1991** *Enquête sur le secteur des transports dans la region de la CEAO rapport de synthese* version definitive, produite par B Baylatry, janvier
- CEDEAO **1998** *Dixieme reunion du Comite superieur des Transports terrestres (CSTT), Cotonou, 6-8 octobre 1998 rapport final* Cotonou, octobre
- CILSS, FERAP **1998** *Etude sur la fluidification des echanges des produits du cru et la gestion du fret retour Côte d'Ivoire-Mali Sept – Nov 1997* preparee par N N'Guessan, janvier
- Cook, A **a paraître** *Impact assessment of the Livestock Action Plan* prepare pour le Bureau Afrique de l'Ouest USAID/Sahel, Abt Associates, Inc , Bethesda
- Ghana **1997** *Road fund act, 1997*
- Ghana **1998** *S M C D 5 income tax decree 1975 consolidated up to June 1998* publie par le Commissionnaire des Impôts
- Ghana, Customs, Excise and Preventive Service **1997** *Revision of the Road Fund* 22 mai
- Ghana, Customs, Excise and Preventive Service **1998** *Information on importation of vehicles*
- Ghana, Internal Revenue Service **1996** *Application form for annual registration of persons engaged in trade business, profession or vocation IT form 299B*

- Ghana, Ministère des Routes et des Transports **1998** *Strategic plan*
- Ghana Shippers' Council **c1998** *Guidelines for importing on free-on-board (FOB) terms or other equivalent terms which allow the importer to control transportation arrangements*
- INRETS, LET, ACRETAT & MTAC **1997** *Efficacite concurrence competitivite la chaîne de transport en Afrique sub-Saharienne Actes du SITRASS 4 Brazzaville, octobre 1996, juin*
- Karanga, A **1997** Les besoins de reformes structurelles dans les transports en Afrique subsaharienne in INRETS, LET, ACRETAT & MTAC 1997, 17 - 26
- LET et INRETS **1989** *Politiques de reduction des coûts du camionnage en Afrique sub-Saharienne rapport de synthese novembre*
- Lia, B **1997** Coûts et prix du camionnage en Côte d'Ivoire dans INRETS, LET, ACRETAT & MTAC 1997, 242-259
- Metzel J et A Cook **1993** *Economic comparative advantage and incentives in livestock production and trade in West Africa's central corridor* Cambridge Associates for International Resources and Development, octobre
- N'Guessan, N'G **1998a** *Etude sur la fluidification des échanges des produits du cru et la gestion du fret retour Cote d'Ivoire-Mali Sept – Nov 1997* prepare pour la CILSS/FERAP, 15 janvier
- N'Guessan, N'G **1998b** *Etude sur le Projet Pilot de l'Observation des pratiques anormales sur les franchissements des frontieres port/oute/aerail (Burkina Faso, Côte d'Ivoire Ghana Mali Senegal) (Juillet – Septembre 1997)* prepare pour le Reseau de l'Entreprise en Afrique de l'Ouest
- Republique du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports **1998a** *Reunion annuelle transports du 20 au 21 octobre 1998 theme – problematiques de la rentabilisation des vehicules de transport routier et de renouvellement du parc* octobre
- Republique du Mali, Ministère des Travaux publics et des Transports, Direction nationale des Transports **1998b** *Reunion annuelle de la Direction nationale des Transports theme – les problemes des principaux corridors internationaux de desserte du Mali* octobre
- Rizet, C **1998** *Analyse et comparaison des couts et politiques de camionnage en Afrique synthese du rapport Aidet d'août 1998* septembre
- Rizet, C et J Hine **1993** A comparison of the costs and productivity of road freight transport in Africa and Pakistan *Transport reviews* 13 2, 151-165
- UEMOA **1996** *Premiere conference des chefs d'Etat et du gouvernement Ouagadougou 10 mai 1996*, octobre

UEMOA **1997a** *UEMOA rapport semestriel d'execution de la surveillance multilaterale*, juillet

UEMOA **1997b** *Bulletin officiel no 5, "edition speciale"*

UEMOA **1997c** *Bulletin officiel no 7*, decembre

UEMOA **1998a** *Facilitation du transport et du transit routier inter-etats termes de reference*, mars

UEMOA **1998b** *UEMOA reussir ensemble l'integration*, juin

UEMOA **1998c** *UEMOA rapport semestriel d'execution de la surveillance multilaterale*, juillet

UEMOA, La Commission, DATCITT **1997** *Projet d'orientations en vue de l'elaboration d'un programme commun des infrastructures et des transports routiers de l'UEMOA*, janvier

UEMOA, Le Conseil des Ministres **1997** *Recommandation N° 04/97/CM relative a la mise en œuvre d'un programme d'actions communes dans les domaines des infrastructures et des transports routiers au sein de l'UEMOA*, Lome, 21 juin

Yobouet, D **1997** *Organisation de la circulation des produits vivriers en periode de devaluation cas de la Côte d'Ivoire dans INRETS, LET, ACRETAT & MTAC 1997, 369-378*

Personnes rencontrées

BURKINA FASO

CILSS/FERAP

Issa Dabo Ndiaye, Expert charge du Sous-Espace Ouest, Coordonnateur p 1
Rasmane Ouedraogo, Consultant charge du Sous-Espace Centre

UEMOA

Helene Guissou, Directrice des Transports et des Telecommunications
Hyacinthe-François Akoko, Charge des Transports

Ministere des Finances et de l'Economie

Abbas Traore, Inspecteur des Impôts, Chef des Services contentieux,
Direction de la Legislation et des Contentieux

Direction generale des Douanes

Sonda Marie Antoinette, Chef de la Division III

Ministere des Transports publics

Pascal Yameogo, Chef de Service d'Etudes generales, Normalisation et
Evaluation

Programme d' Ajustement sectoriel des Transports

Sidiki Sidibe, Coordonnateur

Port Autonome d'Abidjan, Representation au Burkina et au Niger

Guede Ignace, Representant permanent

Conseil Burkinabe des Chargeurs

Honorine Dambia, Directrice du Trafic et Fret

Organisation des Transporteurs routiers du Faso (OTRAF)

Jean Ki, Secretaire general

Mahamadı B Kabore, Secretaire administratif

Syndicat des Chauffeurs

M Zerbo, President de la Section de Bobo-Dioulasso

Compagnie maritime du Faso (COFAMA)

Nikema Marcel, Directeur general

Armand Christian Ouedraogo, Directeur general adjoint

Consultant independant des transports

Bonaventure Kere

Chauffeurs de camions

Mahammadu Apoloo (Ghaneen)

divers (surtout des Ghaneens) chauffeurs a la frontiere burkinabe-ghaneenne

GHANA

Ministere des Routes et des Transports

Siege

Mr Mpare, Directeur des Finances et de l'Administration

F K N Hagan, Directeur adjoint des Routes et des Transports

Division de l'examen et des licences des vehicules

J M Y Amegashie, Chef executif par interim

Daniel J Anumah, Assistant au Responsable technique

Accounting and Management Information Systems Unit (AMISU) -

(Unite de Comptabilite et de Systemes d'Information en Gestion)

Alfred E Amoah, consultant

Ministere des Finances

Division des Relations economiques internationales

William Adote, Directeur

Customs, Excise and Preventative Service

S A L Hammond, Commissionnaire adjoint (Finances et

Administration)

Emmanuel K Impraim, Principal Collector-Customs

Divers responsables au point de contrôle sur la route d'Accra, Kumasi

Internal Revenue Service

David Adom, Commissionnaire

Janet Opoku-Akyeampong, Assistant Commissionnaire (Evaluation)

Yaw Opoku, Inspecteur des impôts, Bureau du port de Tema

Secretariat du Fonds routier du Ghana

Francis Digber, Ingenieur des Routes

Ghana Private Road Transporters' Union of the Trades Union Congress

Charles Ankomah, Secretaire general

Alhaji Karim Iddrisu, Secretaire, Branche d'articulation, Tema

Divers representants/membres a la Branche du district Nord, Tamale

Conseil des Expediteurs (Branche de Tema)

J D Thompson, Responsable de Branche

Emmanuel Kwarteng, Responsable des Services d'Expedition

Quality Insurance Company Ltd

Raymond G Zuzie, Assureur

Multi-Plan Limited (transitaire)

Nii Ayitey Quaye, Jnr, Responsable des expeditions

Chauffeur poids lourd

J K Asumang (Kumasi)

MALI

Ministere des Finances

Fangatigui Doumbia, Conseiller technique

Direction nationale des Douanes

Mohamet Doucara, Chef du Service des Valeurs

Direction nationale des Transports

Sanago Sina, Chef de Division Developpement des Transports

Direction nationale des Travaux publics

Doumbia Siaka, Chef de la Division des Etudes generales et de la
Programmation

Multi-Trans

Salif N'Diaye, President Directeur general

Syndicat autonome des Transporteurs internes Inter-Etats et des Maliens de
l'Exterieur

Baba Coulibaly, Secretaire general

COTE D'IVOIRE

Cabinet du Premier Ministre

Niale Kaba, Chef Adjoint

Direction des Transports terrestres

Ouattara Barthelemy, Directeur

Direction nationale des Douanes

Commandant Zebo

Ministere des Finances, Service des Impôts

M Tuo

Chauffeurs de camions

Divers chauffeurs aux douanes du parc de camions de Vridi, Abidjan

FRANCE

Club du Sahel, Cellule d'Appui au Developpement du Secteur prive

Michel Courcelle

Patrick Sevaistre

Groupe Agence française de Developpement (Afrique de l'Ouest)

Patrice Deniau, Responsable de la Division Infrastructure et Industries

Gerard Guillot, Division Infrastructure et Industries

Ministere de la Cooperation

Gerard Oliviero

Institut national de Recherche sur les Transports et leur Securite

Amakoe Adolehoume, Delege general SITRASS

Consultant independant

Benoit Ninnin

Annexe 1 N'Guessan N'Guessan

Annexe 2 Kone Amadou

Annexe 3 a lettre de voiture burkinabe (scannee)

b lettre de voiture malienne (scannee)

c vignette touristique ivoirienne (photocopie ci-jointe)

d laissez-passer Port autonome d'Abidjan (photocopie ci-jointe)

Annexe 4 Routes principales du couloir central

Annexe 5 Assurance

Annexe 6 Le droit de traversee et variantes

Annexe 5

Assurance

Il faudrait faire la difference entre l'assurance des vehicules, de leurs cargaisons et le risque de voir leurs chargements disparaître avant que l'importateur ne paye les droits d'importation. La legislation de la CEDEAO exige une assurance sous la forme de la carte brune qui couvre une periode de 90 jours a l'exterieur du pays. En 1998, une couverture de 90 jours revenait a 750 000 cedis (environ 375\$US) pour un camion ghanéen de 30 tonnes. Mais un accident avec un camion ghanéen dans un pays francophone peut signifier immobilisation du vehicule jusqu'au reglement des questions d'assurance. Des retards sont occasionnes suite aux differentes formules et legislations entre les interpretations anglophones et francophones de la carte brune. Les retards peuvent egalement être dus a la lente performance du systeme bancaire et de devises etrangeres en Afrique de l'Ouest. Parfois il faut attendre une annee pour que les parties concernees soient remboursees. Cette question pourrait être resolue sur une base bilaterale alors que la CEDEAO cherche a trouver une solution generale.

L'assurance de la cargaison incombe a l'expediteur. En general, les importations de l'exterieur de l'Afrique ont des assurances au même titre que celles des societes du secteur formel en Afrique. Ce sont les intervenants du secteur informel qui ont tendance a ne pas assurer leurs cargaisons. Par exemple, le betail est rarement assure. Les expediteurs de l'Afrique de l'Ouest au fur et a mesure qu'ils adopteront des pratiques plus formelles auront davantage tendance a assurer leurs cargaisons. S'ils souhaitent obtenir un credit bancaire pour developper davantage leur commerce, ils devront assurer leurs cargaisons.

La convention TRIE dicte une seule garantie contre la disparition d'une cargaison pour laquelle les droits d'importation doivent encore être payes. Une telle garantie doit couvrir les droits non payes. L'incapacite des membres de la CEDEAO a diviser les garanties signifie que le systeme ne fonctionne pas correctement et que les pays individuels imposent leurs propres stipulations disparates de garantie.

Annexe 6

Le droit de traversee et les variantes

Au Mali, les camionneurs payent un droit de traversee du pays. En contrepartie du paiement et suite a une inspection initiale, le gouvernement limite le nombre de contrôles des camions qui font face aux barrages routiers dans le pays. Les recettes ont trois destinations : le Tresor, un fonds pour financer les achats de nouveaux camions⁷⁷ et les services PDG (comme complement de leurs salaires). Dans le couloir central, seul le Togo a une telle taxe⁷⁸.

La Côte d'Ivoire a introduit recemment des vignettes de passage gratuit du Gouvernement. Elles sont vendues aux camionneurs par les syndicats qui apparemment versent les recettes au Tresor. En principe, les chauffeurs qui ont ces vignettes au pare-brise peuvent se deplacer dans le pays sans être harceles, a l'instar de ceux qui ont paye le droit de traversee au Mali. Il reste a voir si tel est le cas. Un plan de 1998 du CNC ivoirien (partenariat public prive de la promotion du commerce du betail et des produits agricoles) faisant payer les camionneurs pour le privilege d'eviter les extorsions equivaut a la creation d'une societe de convoyage.

Un camionneur burkinabe a propose, qu'en contrepartie du paiement, les camions transportant des produits perissables devraient avoir le droit d'afficher « produits perissables » leur permettant d'accelerer le processus aux postes de contrôle. Cela pourrait être avantageux mais il s'agit de strategies creant des taxes ad hoc ou des cas speciaux sans mettre en place un systeme de taxation pour l'utilisation des routes et l'elimination de l'extorsion.

⁷⁷ Ce fonds n'a jamais été utilisé car les différents syndicats de camionneurs ne sont pas arrivés à s'entendre sur la manière de le faire.

⁷⁸ Au Togo, le droit de traversee est connu sous le nom de taxe de solidarite sur la mer.