



HAL
open science

Les surcouts du camionnage en Afrique après la dévaluation du franc CFA

Christophe Rizet, Henri Gwét

► **To cite this version:**

Christophe Rizet, Henri Gwét. Les surcouts du camionnage en Afrique après la dévaluation du franc CFA. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2000, 38 | 2000, pp.3-18. 10.46298/cst.11984 . hal-04147684

HAL Id: hal-04147684

<https://hal.science/hal-04147684v1>

Submitted on 30 Jun 2023

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

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



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

LES SURCOUTS DU CAMIONNAGE EN AFRIQUE APRES LA DEVALUATION DU FRANC CFA

CHRISTOPHE RIZET
INRETS-DEST

HENRI GWET
ECOLE NATIONALE
SUPERIEURE POLYTECHNIQUE

L'inefficacité des systèmes de transport constitue probablement l'un des principaux points de blocage au développement des économies africaines. A la fin des années 80, peu avant la dévaluation du franc CFA, le surcoût de transport pénalisait sérieusement la compétitivité des produits africains exportés et renchérisait également le prix des produits consommés sur place, ce qui a conduit notamment la Banque Mondiale à élaborer un Programme de Politique des transports en Afrique Sub-Saharienne.

Les pays africains se sont efforcés d'améliorer la compétitivité de leurs produits, notamment par la dévaluation du franc CFA et par les programmes d'ajustement structurel qui, dans le domaine des transports, se sont traduits par les programmes sectoriels transport. Quel a été l'impact de ces mesures et, quelques années après la dévaluation, quelle est la situation du transport routier de marchandises en Afrique ? Notre objectif est ici de faire le point sur l'évolution du camionnage africain et d'en comparer les prix et coûts avec ceux d'autres pays, notamment les pays d'Asie qui sont les principaux concurrents de l'Afrique pour l'exportation de produits tropicaux.

Différents travaux se sont efforcés de saisir le poids des transports dans la compétitivité des produits exportés par l'Afrique (Cf. en particulier BANQUE MONDIALE, 1997) : dans le prix d'une tonne de café camerounais vendu au Havre fin 1995 ou début 1996, le coût global du transport représentait 10 % du prix de vente et le seul camionnage jusqu'au port de Douala 3 %. Ces chiffres sont proches pour la Côte d'Ivoire ; ils sont plus élevés pour des produits de plus faible valeur comme le bois en grumes ou même le cacao. A titre de comparaison, le coût de camionnage du café exporté du Vietnam ou d'Indonésie n'est que de respectivement 25 et 21 \$ la tonne en moyenne contre 66 \$ au Cameroun et 73 en Côte d'Ivoire (GOUVERNAL *et alii*, 1998). Nous nous concentrerons dans cet article sur le seul transport routier de marchandises, laissant de côté les maillons portuaires et maritime de la chaîne de transport international.

Dans le cadre des travaux du Programme de Politique des transports en Afrique Sub-Saharienne, des enquêtes sur les prix et coûts du camionnage ont été menées au Cameroun et en Côte d'Ivoire en 1987-88 (COLLECTIF, 1989), peu avant la dévaluation ; ces enquêtes ont été reproduites avec une méthode très comparable en 1995-96, deux ans après la dévaluation du franc CFA de janvier 1994. Outre la Côte d'Ivoire et le Cameroun, les enquêtes de 1996 ont porté sur le Vietnam et l'Indonésie ; comme en 1988, les prix de transports ont été observés auprès des chargeurs et des transporteurs, sur un échantillon de 400 à 800 expéditions par pays¹ et des informations ont été recueillies sur les coûts, au cours d'entretiens avec les transporteurs. La comparaison des résultats de ces deux années permet donc de suivre l'évolution des prix de camionnage avant et après la dévaluation puis, par l'analyse des coûts, de rechercher les déterminants de cette évolution, en relation avec les politiques d'accompagnement de la dévaluation.

1. LA DEVALUATION ET LES POLITIQUES D'ACCOMPAGNEMENT

Le 12 janvier 1994, le franc CFA était dévalué de 50 %, passant de 50 à 100 CFA pour 1 franc français, la parité redevenant fixe entre ces deux monnaies. Comme pour toute dévaluation, l'objectif principal était de renchérir le prix en monnaie locale des produits importés (gain de compétitivité par les prix pour les produits locaux sur le marché local) et de baisser le prix en devises des produits exportés (gain de compétitivité par les prix à l'exportation). Ces gains de compétitivité ne sont obtenus que dans la mesure où l'effet de la dévaluation n'est pas entièrement compensé par une hausse des coûts de production intérieurs, c'est-à-dire, dans le cas présent, tant que la hausse des prix en CFA des biens et services non échangeables sur le marché international reste inférieure à 100 %. Or, parmi les biens et services des

¹ 783 observations utiles au Cameroun, 456 en Côte d'Ivoire, 481 en Indonésie et 394 au Vietnam (Cf. en particulier RIZET, GWET, 1998).

marchés intérieurs africains, l'une des particularités du camionnage est que la majorité des facteurs nécessaires à sa production sont importés par la Côte d'Ivoire et le Cameroun : camions, carburant, pièces de rechange, à l'exception de la main d'oeuvre.

Deux types de mesures d'accompagnement retiendront ici notre attention : les mesures spécifiques au domaine des transports, prises dans le cadre des Programmes Sectoriels Transport, et les mesures plus générales, au premier rang desquelles la fiscalité.

POLITIQUES DE CAMIONNAGE

En 1988 comme en 1996, le marché des services intérieurs de camionnage est déjà largement libéralisé au Cameroun ; en Côte d'Ivoire, le Conseil des Chargeurs et le Syndicat des Transporteurs ont encore un poids important et freinent la concurrence :

- l'accès à la profession de transporteur public est réservé aux nationaux qui exercent la profession de transporteur à titre principal (mais le transport pour compte propre est ouvert à tous les opérateurs économiques, sans distinction de nationalité) ;
- après la dévaluation, les tarifs de transport routier ont été totalement libéralisés et si la lettre de voiture n'a pas été supprimée, sa gestion a été retirée à l'Office Ivoirien des Chargeurs et transférée aux transporteurs.

Dans ces deux pays, les transports internationaux de transit vers les pays enclavés sont encore soumis à une répartition des cargaisons administrée selon le résultat d'accords bilatéraux. Ces marchés sont répartis par quota entre les transporteurs du pays traversé, Cameroun ou Côte d'Ivoire, et ceux du pays de destination (Tchad, République Centrafricaine, Mali, etc.). Entre les transporteurs d'un même pays, ces quotas sont attribués selon le principe du tour de rôle et donc avec peu de concurrence.

Enfin la première priorité des programmes sectoriels transports en Afrique est la réhabilitation et le maintien du patrimoine d'infrastructures, ce qui nécessite notamment

- de rétablir un niveau suffisant d'entretien sur le réseau routier et,
- de supprimer ou de réduire la surcharge des camions qui est l'une des principales causes de détérioration des chaussées.

En fait, le niveau d'entretien des routes était loin d'être suffisant dans cette période, en particulier au Cameroun où seules les limites physiques des véhicules parvenaient à freiner la surcharge des poids lourds.

POLITIQUES FISCALES

La fiscalité directe sur le camionnage est un maquis très difficile à appréhender, notamment au Cameroun où les taxes sont sans cesse en évolution, y compris pendant la seconde enquête, sans que les nouveaux barèmes ne soient vraiment appliqués. Mais c'est surtout la fiscalité indirecte, sur le carburant, l'importation de véhicules ou de pièces détachées, qui pèse lourdement sur les coûts de revient. Dans le cadre d'une politique globale de limitation de la hausse des prix, la fiscalité a été réduite sur bon nombre de produits importés, ce qui a permis une diminution des coûts que nous analyserons au chapitre des coûts.

Au Cameroun, des péages officiels ont été mis en place sur les principaux axes bitumés. Bien qu'ils soient assez bon marché pour les poids lourds (500 FCFA par passage quel que soit le véhicule, en moyenne tous les 50 à 60 km), beaucoup de transporteurs préfèrent négocier avec les agents chargés de percevoir la redevance plutôt que de la payer totalement². En Côte d'Ivoire ces péages n'ont pas encore été mis en place au moment de cette recherche, bien qu'il en soit de plus en plus fortement question.

2. EVOLUTION DES PRIX DU CAMIONNAGE

Les données sur les prix de camionnage ont été recueillies auprès de transporteurs et de chargeurs sur des échantillons suffisamment larges pour permettre des analyses statistiques. Un peu plus de 500 prix ont été observés et analysés par pays et par année étudiée. L'échantillonnage s'est efforcé de couvrir les différents types de transport (ruraux, nationaux, internationaux), en fonction notamment des localités d'émission et de réception du transport : port d'embarquement, capitale nationale et régionale, ville secondaire ou bourg rural. Dans cet article, pour apprécier le gain de compétitivité sur le marché international, les prix sont indiqués en francs français par tonne-kilomètre (FF / tkm).

INDICATEURS SYNTHETIQUES DES PRIX DE CAMIONNAGE

Dans tous les secteurs de l'économie, disposer d'indicateurs synthétiques des prix constitue souvent la difficulté pratique pour apprécier l'effet de la dévaluation. Sur le marché du camionnage, en plus des problèmes de disponibilité de données, un tel indicateur est difficile à concevoir en raison de l'extrême variabilité des prix que nous avons constatée à travers nos enquêtes et que d'autres travaux dans d'autres pays ont également constatée. Dans un pays et pour une année donnée cette très grande variabilité des prix

² Ces péages ne suppriment pas totalement les autres formes de « redevances informelles » que les transporteurs doivent payer par ailleurs.

relève de deux types principaux d'explication.

Des techniques ou organisations différentes de l'offre de transport peuvent causer des écarts importants de coûts moyens de production : le rapport des coûts à la tkm transportée entre le transport de petites quantités, par camionnettes, sur des pistes rurales et le transport international, par des ensembles semi-remorques, sur les grands axes routiers est de 1 à 5 environ.

D'autre part, l'équilibre entre offre et demande de services de camionnage varie fortement dans le temps, selon les saisons mais aussi selon le jour et l'heure ; sur un marché donné correspondant à un coût moyen annuel relativement précis, il reste toujours une très grande variabilité des prix individuels correspondant à ces déséquilibres locaux : le camionneur qui s'apprête à rentrer chez lui à vide peut accepter de prendre un chargement pour un prix dérisoire.

Aussi faut-il préciser les indicateurs retenus pour observer ces niveaux de prix et leurs évolutions. L'analyse des principaux facteurs explicatifs des prix du camionnage fait ressortir l'influence prépondérante de deux caractéristiques essentielles de l'expédition, la distance et le tonnage, qui permettent à elles seules de rendre compte d'une large part des variations de prix (PLAT, 1989). Ces analyses ont également montré la forte corrélation qui existe entre l'ensemble des différentes caractéristiques des expéditions telles que la distance et le tonnage mais aussi les types de véhicules et d'infrastructures utilisés et le prix à la tonne kilomètre. Le prix à la tkm diminue très sensiblement quand le tonnage ou la distance augmente et on peut quantifier ou « modéliser » l'influence de ces caractéristiques sur le prix.

Différentes formes de modèles ont été testées pour exprimer ce prix moyen à la tkm en fonction de l'une ou l'autre de ces variables ou des deux simultanément et ces modèles fournissent des indicateurs satisfaisants du niveau de prix (RIZET, GWET, 1998). Toutefois l'un des moyens, pour les transporteurs, de compenser la hausse de leurs coûts après la dévaluation, est d'augmenter la surcharge des véhicules. Aussi, pour apprécier l'évolution des prix, nous ne considérerons pas le tonnage du chargement comme une donnée fixe entre les deux années étudiées : un modèle simulant le prix en fonction de la distance uniquement est plus approprié ici. Nous faisons alors l'hypothèse que la distance est une variable exogène au système de transport, alors que le tonnage résulte largement d'un choix qui ne saurait être indépendant, en particulier, des véhicules disponibles et de leurs charges utiles. Ce choix porte entre des expéditions fréquentes de faibles quantités ou des expéditions de quantités plus importantes mais plus espacées dans le temps.

EVOLUTION DES PRIX A LA TKM SELON LA DISTANCE

Le prix unitaire moyen en fonction de la distance peut s'exprimer à l'aide d'une régression de type

$$\text{Log (Prix à la tkm)} = \alpha \text{ Log (Distance)} + \beta$$

qui permet de reproduire le prix des expéditions observées avec une précision satisfaisante et d'estimer un prix moyen à la tkm à une distance donnée. Le premier indicateur de niveau de prix de camionnage retenu pour analyser l'évolution sera le prix ainsi estimé à une distance moyenne de 300 km, à l'aide des paramètres de cette régression. Le tableau 1 indique les paramètres α et β de cette régression, estimés par pays sur les données de l'enquête 1988 puis sur celle de 1996, le carré du coefficient de corrélation, ainsi que les indicateurs de prix à 300 km, estimés en utilisant ces paramètres.

Tableau 1 : Evolution des indicateurs de prix estimés à 300 km

| | Cameroun | | | Côte d'Ivoire | | |
|-----------------|----------|-------|-----------|---------------|-------|-----------|
| | 1988 | 1996 | % réduct. | 1988 | 1996 | % réduct. |
| α | -0,55 | -0,39 | | -0,58 | -0,55 | |
| β | 3,00 | 2,65 | | 2,95 | 3,01 | |
| R^2 | 0,61 | 0,34 | | 0,58 | 0,53 | |
| prix (ff / tkm) | 0,85 | 0,48 | 43 | 0,67 | 0,44 | 34 |

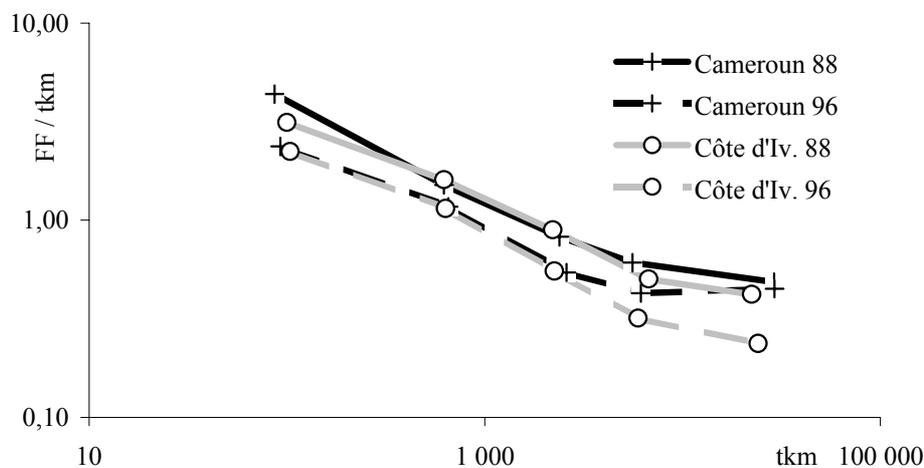
Dans les deux pays, ces estimations font apparaître une réduction très substantielle du prix moyen de camionnage exprimé en francs français, entre 1988 et 1996. Cette réduction indique le gain de compétitivité prix des services de camionnage du pays durant cette période ; estimée pour des prix à 300 km, cette réduction est légèrement plus importante au Cameroun (43 %) qu'en Côte d'Ivoire (34 %). On voit également que les paramètres α et β de la régression ont été presque stables en Côte d'Ivoire alors qu'ils ont évolué au Cameroun ; dans ce dernier pays, la qualité de la régression s'est également détériorée.

La notion d'évolution du niveau de prix du camionnage n'a de sens que dans la mesure où les principaux déterminants de ces prix sont les mêmes d'une période à l'autre. Heureusement, c'est le cas ici : la distance reste le premier facteur explicatif des prix. Si l'influence de ce déterminant est différente selon la période, ce qui est également le cas ici pour le Cameroun, alors les prix ont été réduits sur certains transports (ici les transports à courte distance) mais moins réduits ou ont même augmenté sur d'autres transports (les transports à grande distance, en grande partie des transports internationaux). C'est ce que l'indicateur suivant s'efforce de visualiser.

EVOLUTION DES PRIX APPRECIÉE SELON L'IMPORTANCE DE L'EXPEDITION

La distance et le tonnage permettent à eux seuls de rendre compte d'une large part des variations de prix ; le tonnage kilométrique, qui combine ces deux caractéristiques, est encore plus efficace que chacune prise isolément. Pour construire la figure 1, les expéditions de chaque pays, pour chaque année, ont été réparties en 5 classes de tonnage kilométrique et le prix moyen (en ordonnée) et le tonnage kilométrique moyen (en abscisse) ont été calculés dans chaque classe. Une courbe reliant ces points montre le prix moyen selon le tonnage kilométrique de l'expédition et constitue un indicateur plus complet, moins synthétique, du niveau de prix d'un pays. La comparaison des deux courbes 1988 et 1996 pour un même pays et sur le même graphique donne une représentation de l'évolution des prix et constitue notre second indicateur. Cet indicateur graphique permet également d'apprécier la stabilité de la relation entre le prix unitaire et l'importance de l'expédition appréciée par son tonnage kilométrique.

Figure 1 : Evolution des prix en francs français par tkm de 1988 à 1996



Dans chacun des deux pays les prix ont baissé mais tous les types d'expéditions n'ont pas été touchés dans la même proportion : pour les petites expéditions, principalement le transport rural, à gauche de la figure, les prix qui étaient moins chers en Côte d'Ivoire qu'au Cameroun en 1988 sont très proches entre les deux pays en 1996. Pour les expéditions les plus importantes au contraire, à droite de la figure, l'écart s'est creusé entre les deux pays car les prix ont peu baissé au Cameroun, alors qu'en Côte d'Ivoire, ils ont baissé proportionnellement autant que pour les petites expéditions.

Ainsi cette figure confirme les résultats de l'indicateur précédent : la baisse des prix a été régulière en Côte d'Ivoire et a touché toutes les catégories d'expéditions dans la même proportion ; au Cameroun en revanche cette baisse des prix de camionnage s'est concentrée sur les expéditions les moins importantes et a peu touché les transports à longue distance.

EVOLUTION DES PRIX POUR LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Nous avons vu que la libéralisation du marché était bien avancée pour les services de transports intérieurs alors que les transports internationaux sont encore soumis à la répartition de cargaison dans le cadre d'accords entre gouvernements. Nous avons donc observé séparément l'évolution des prix entre les transports intérieurs et internationaux. En transport international, le faible nombre d'observations disponibles dans nos enquêtes est en partie compensé par la relative stabilité des prix unitaires car il s'agit presque exclusivement d'expéditions de charges complètes à grande distance, par des véhicules de grande capacité.

Le prix moyen à la tkm était de 0,64 FF / tkm en 1988 (54 observations) contre 0,62 en 1996 (77 observations) pour les transports internationaux du Cameroun. Il semble donc que le gain de compétitivité du camionnage camerounais a été très faible (4 %), alors qu'il a été supérieur à 40 % pour les transports domestiques. Pour la Côte d'Ivoire, le très faible nombre d'observations à l'international (11 en 88 et 6 en 96) ne permet pas de mener cette analyse.

Deux raisons principales sont susceptibles d'expliquer cette faible réduction du prix des transports internationaux du Cameroun : l'organisation spécifique du marché des transports internationaux et la détérioration du réseau routier spécifiquement utilisé pour les transports internationaux.

- Le marché des transports internationaux par route à longue distance comprend une majorité de trafic de transit entre le port de Douala et les pays enclavés (Tchad et République Centrafricaine). Nous avons vu que ce marché, en raison des accords bilatéraux, était encore soumis à la répartition de cargaison. Au Cameroun, le Bureau de Gestion du Fret de Transit, chargé de faire appliquer ces accords, avait institué un tour de rôle et une tarification obligatoire. Ce faible niveau de concurrence contribue à expliquer que les prix ont augmenté beaucoup plus en transport international qu'en transport domestique.
- Le réseau routier du Cameroun comprend deux parties goudronnées, un triangle (Douala-Yaoundé-Bafoussam) au sud et l'axe Ngaoundéré-Tchad au nord. Ces deux parties sont séparées par un massif montagneux que traversent à grand peine de mauvaises routes en terre, qui ne sont utilisées presque que pour les transports à longue distance, en particulier les flux de transit vers le Tchad et la République

Centrafricaine. Ce sont ces routes qui ont le plus souffert du manque d'entretien routier durant la période étudiée, notamment du fait du relief. C'est donc pour le transport à longue distance que le réseau routier s'est le plus dégradé entre les deux enquêtes, ce qui contribue à la hausse des coûts et des prix pour ce type de transport.

3. EVOLUTION DES COUTS ET DE LA PRODUCTIVITE DU CAMIONNAGE

Le camionnage étant, dans ces deux pays, une activité généralement concurrentielle, il n'est pas possible que les prix aient diminué de plus de 30 % en devises sans une réduction conséquente des coûts. Les données sur le fonctionnement et les coûts des transporteurs, recueillies à travers des entretiens auprès d'un petit nombre de transporteurs³ permettent de dégager l'évolution des comportements les plus courants et des coûts. Les tableaux 2 et 3 récapitulent l'évolution des coûts d'exploitation d'un ensemble semi-remorque entre 1988 et 1996.

Très vite, il est apparu que la réduction des coûts s'explique en priorité par une réduction des prix des facteurs de production.

- Les salaires tout d'abord, ont été réduits : en Côte d'Ivoire, entre les deux enquêtes, les salaires ont augmenté de moins de 50 % en CFA, soit une réduction en devise de plus de 25 % ; au Cameroun, les salaires ont diminué en CFA soit, en devises, une réduction de plus de 50 %.
- La hausse des prix (en CFA) des facteurs de production importés a été limitée grâce à la politique fiscale qui a accompagné la dévaluation : taxes sur le carburant, droits d'importation sur les véhicules, les pièces de rechange et les pneumatiques. Le choix de fournisseurs ou de circuits d'approvisionnement moins chers a également contribué à réduire les prix des facteurs. Les prix des véhicules neufs ont subi une hausse moyenne de 85 % en CFA mais leur durée de vie s'est allongée (vieillessement du parc) et surtout, l'importation de véhicules d'occasion s'est développée.

On constate dans le tableau 2 que les prix en FF des principaux facteurs de production ont presque tous diminué significativement, la réduction de la pression fiscale étant la première responsable de cette baisse. Le prix du carburant en particulier a fortement diminué, principalement sous l'effet de la baisse des taxes. Dans le tableau 3, les coûts au véhicule kilomètre ont été calculés avec les deux ensembles de prix des facteurs (1988 et 1996), les hypothèses de productivité de ces facteurs (consommations) restant inchangées.

³ Une quarantaine d'entretiens par pays et par année.

Tableau 2 : évolution des prix TTC (en francs français)
et des taxes (en % de la valeur HT)

| | Cameroun | | | | Côte d'Ivoire | | | |
|--|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| | 1988 | | 1996 | | 1988 | | 1996 | |
| | prix T.T.C. | % taxes | prix T.T.C. | % taxes | prix T.T.C. | % taxes | prix T.T.C. | % taxes |
| Prix d'un ensemble tracteur+ semi-rem. neuf (1000 FF) | 1020 | 50 | 930 | 25 | 828 | 73 | 797 | 19 |
| Prix du gazole (en FF / litre) | 3,62 | 105 | 2,55 | 42 | 4,90 | 162 | 2,70 | 88 |
| Prix d'un pneu (1000 FF) | 4,2 | 53 | 3,2 | 25 | 5,0 | 92 | 3,2 | 38 |
| Assurance (1000 FF)/an | 18,4 | 11 | 3,7 | 9 | 18,2 | 25 | 7,0 | 13 |
| Patente et vignette (1000 FF)/ an | 9,0 | - | 5,8* | - | 5,1 | - | 3,6 | - |
| Equipage (1000 FF)/an | 37,6 | 11 | 14,4 | 11 | 31,7 | 11 | 16,3 | 9 |

* Non compris la taxe à l'essieu qui a été augmentée dans une proportion très importante au début de 1996 et qui a été très controversée par tous les transporteurs Camerounais qui ne l'ont jamais payé.

Tableau 3 : Evolution du coût moyen d'exploitation (FF / 100 km)
d'un ensemble semi-remorque

| | Cameroun | | Côte d'Ivoire | |
|------------------------|----------|--------|---------------|--------|
| | 1988 | 1996 | 1988 | 1996 |
| Coûts fixes / 100 km | 309 | 232 | 232 | 167 |
| Coût variable /100 km | 706 | 565 | 709 | 468 |
| Dépréciation | 140 | 128 | 125 | 137 |
| Carburant | 199 | 140 | 245 | 134 |
| Pneumatiques | 124 | 95 | 103 | 63 |
| Entretien | 194 | 146 | 214 | 88 |
| Frais de route | 50 | 56 | 22 | 46 |
| Coût total / 100 km | 1015 | 797 | 941 | 634 |
| Réduction (96 - 88)/88 | | - 21 % | | - 33 % |

Ainsi, la réduction observée des prix des facteurs permet à elle seule d'expliquer une baisse de coût au kilomètre de 33 % en Côte d'Ivoire et de 21 % au Cameroun, un peu moins importante que la baisse des prix à la tonne kilomètre mesurée précédemment. Cette baisse, en francs français, des

coûts au véhicule kilomètre traduit en fait une hausse des coûts en CFA très sensible mais moins importante que le taux de la dévaluation. La hausse de leurs coûts en CFA a eu deux conséquences majeures pour les transporteurs : la difficulté de renouveler le parc et le recours aux surcharges de plus en plus importantes, qui permettent à court terme de « rentabiliser chaque voyage » et de maintenir ainsi des prix bon marché malgré la hausse des coûts (en FCFA) au véhicule x km.

TONNAGE MOYEN ET SURCHARGE DES VEHICULES

L'augmentation du tonnage moyen par expédition entre 1988 et 1996, appréciée à partir de notre échantillon d'expéditions, est beaucoup plus forte en transport intérieur qu'à l'international.

- En transport intérieur, le tonnage moyen par expédition passe de 11,1 à 17,0 t. soit + 45 % sur l'ensemble des véhicules mais ce chiffre n'est pas vraiment significatif dans la mesure où il peut correspondre à un glissement de l'échantillon vers des véhicules de plus grande capacité. Sur les ensembles articulés (tracteur plus semi-remorque), qui constituent un type de véhicule beaucoup plus homogène, ce tonnage moyen constaté passe de 27,4 à 34,5 t. soit + 26 %. L'augmentation des coûts et la forte pression de la concurrence par les prix sont responsables de cette aggravation des surcharges, dont les conséquences pour la détérioration des chaussées sont bien connues.
- A l'international, l'augmentation du tonnage moyen par expédition est nettement moins importante : de 27,1 à 29,0 t. soit + 7 %. Pour les seuls ensembles articulés, le tonnage moyen par expédition passe de 32,2 à 35,3 t. (49 et 46 observations) soit une augmentation de 10 %, nettement moins forte qu'en transport intérieur, même si le tonnage moyen à l'international reste légèrement supérieur à celui du transport domestique.

Cette augmentation des tonnages moyens traduit la généralisation de la pratique de surcharge des véhicules, souvent considérée par les transporteurs comme un moyen immédiat d'améliorer (ou de lutter contre la baisse de) la rentabilité du transport. C'est donc en partie sur l'entretien du réseau routier que se reporte la pression que la dévaluation entraîne sur les coûts de transport. A l'international, le régime administré de répartition de cargaison qui protège les transporteurs contre une baisse des prix, semble insuffisant pour protéger les réseaux de ces surcharges.

VIEILLISSEMENT DU PARC

On a vu se développer dans ces deux pays, non seulement les achats de véhicules anciens mais aussi de pièces détachées d'occasion. La grande

difficulté à acheter de nouveaux véhicules neufs se traduit par un vieillissement du parc que l'on constate très nettement à travers les deux enquêtes de 1988 et 1996 : les véhicules de plus de 10 ans sont passés de 8 à 32 % de notre échantillon en transport international et de 12 à 40 % en transport intérieur. Dans le même temps la part des véhicules de moins de 5 ans passait de 54 à 12 % en international et de 43 à 18 % en intérieur. Ces chiffres sont inquiétants même s'ils ne portent que sur une période de 2 ans après la dévaluation.

Tableau 4 : Structure du parc selon l'âge des véhicules (% par année) et son évolution

| | <5 ans | | | 5 à 10 ans | | | >10 ans | | |
|---------------|--------|----|------|------------|----|------|---------|----|------|
| | 88 | 96 | % | 88 | 96 | % | 88 | 96 | % |
| International | 54 | 12 | - 42 | 38 | 56 | + 18 | 8 | 32 | + 24 |
| Intérieur | 43 | 18 | - 25 | 45 | 42 | - 3 | 12 | 40 | + 28 |

Il est à craindre que le vieillissement du parc corresponde à une dégradation de l'outil privé de production, de la même façon que la généralisation des surcharges se traduit par une dégradation du réseau, c'est-à-dire de l'outil collectif.

4. COMPETITIVITE DU CAMIONNAGE AFRICAIN APRES LA DEVALUATION : COMPARAISON AVEC L'ASIE DU SUD-EST

Les enquêtes sur les prix et coûts de camionnage de 1996 ont aussi été réalisées dans d'autres continents afin de comparer les niveaux de prix et de coûts africains avec ceux des pays qui sont en concurrence pour l'exportation de produits tropicaux tels que la banane, le café ou le cacao. Parmi les pays étudiés, c'est en Asie du Sud-Est qu'ont été trouvés les services de camionnage les moins chers.

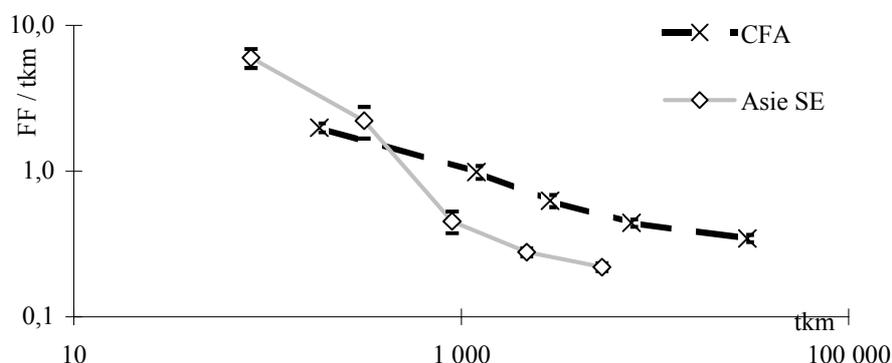
COMPARAISON DES NIVEAUX DE PRIX EN AFRIQUE ET EN ASIE DU SUD-EST

La figure 2 compare les prix du camionnage en fonction de l'importance de l'expédition pour deux groupes de pays : l'Indonésie et le Vietnam, regroupés sous l'appellation « Asie du SE », et le Cameroun et la Côte d'Ivoire, pays africains de la zone franc regroupés sous l'appellation « CFA ». Pour indiquer la précision de ces estimateurs de prix moyens, l'intervalle de confiance de l'estimateur de ce prix est figuré sur le graphe par deux points qui encadrent le prix moyen estimé. Tous les prix ont été convertis en francs français au taux de change interbancaire.

Il apparaît sur ce graphique que les prix des expéditions peu importantes, à gauche de la figure, ne sont pas sensiblement différentes entre les deux

groupes de pays. En revanche pour les expéditions importantes (> 1000 tkm), le camionnage en Afrique reste beaucoup plus cher qu'en Asie du SE, malgré les gains de compétitivité liés à la dévaluation. L'indicateur de prix bâti sur la régression du prix en fonction de la distance permet de préciser l'ampleur de ce surcoût.

Figure 2 : Comparaison des prix moyens Afrique CFA / Asie du SE en 1996



COMPARAISON DES PRIX ESTIMES SELON LA DISTANCE

Dans le tableau 5, les niveaux de prix ont été estimés à partir du modèle distance. A plus de 300 km l'échantillon d'Indonésie présente très peu d'observations et seule l'estimation du Vietnam est disponible pour l'Asie du Sud-Est.

Tableau 5 : Prix moyen à la tkm estimé par pays selon la distance

| Distance (km) | Cameroun | Côte d'Ivoire | Indonésie | Vietnam | Asie du SE | Zone CFA | CFA/Asie |
|---------------|----------|---------------|-----------|---------|------------|----------|----------|
| 50 | 97,6 | 119,0 | 105,1 | 54,4 | 90,9 | 107,4 | 1,2 |
| 300 | 48,4 | 44,4 | 24,5 | 24,1 | 24,4 | 44,6 | 1,8 |
| 1000 | 30,3 | 22,9 | nd* | 13,9 | nd | 27,6 | 2,0 |

* En Indonésie, notre échantillon comprend très peu d'observations au delà de 350 km ; c'est donc sur les seules données du Vietnam qu'est estimé le prix moyen en Asie à 1000 km.

A courte distance, les prix sont peu différents d'une zone à l'autre : ainsi estimé, le surcoût du camionnage en Afrique par rapport à l'Asie du SE n'est que de 20 % à 50 km. En Indonésie, ces observations à courte distance relèvent parfois du bagage accompagné plutôt que du transport de colis et ce pays se trouve à un niveau intermédiaire entre le Cameroun et le Côte d'Ivoire.

Quand la distance augmente, l'écart se creuse entre ces deux régions ; à 300 km, le surcoût africain est de 80 % et à longue distance (1000 km) il est de 100 % par rapport au Vietnam ; un tel surcoût, après la dévaluation du CFA, constitue un handicap très sérieux pour la compétitivité des pays africains de la zone franc.

5. CONCLUSION : LES EFFETS DE LA DEVALUATION DU CFA SUR LE CAMIONNAGE AFRICAIN

A la suite de la dévaluation, la compétitivité du camionnage africain s'est sensiblement améliorée, même si les prix restent encore nettement plus chers que ceux du Vietnam ou de l'Indonésie. L'analyse des prix a révélé qu'à longue distance, le camionnage est plus cher au Cameroun qu'en Côte d'Ivoire. Ceci s'explique en particulier par la différence des réseaux routiers : pour parcourir de longues distances au Cameroun il faut traverser les hauts plateaux du centre du pays, où les routes sont en très mauvais état, alors qu'en Côte d'Ivoire un réseau de bonne qualité couvre les différentes régions du pays. Ce point souligne l'importance, à côté de l'assainissement du cadre macro-économique, de poursuivre les efforts de la politique des transports, en vue d'améliorer le réseau et la productivité du secteur.

Nous avons mis en évidence trois types d'effets de la dévaluation qui contribuent à expliquer la baisse des prix en devises du camionnage africain : la baisse des prix des facteurs de production, l'augmentation du poids moyen des chargements et le vieillissement du parc.

La réduction des prix des facteurs a été obtenue principalement par les politiques économiques qui ont accompagné la dévaluation, en particulier la réduction de la fiscalité. Ces mesures ont permis de limiter la hausse (en CFA) des coûts de production mais non de la supprimer. Les transporteurs ont donc été conduits à augmenter leurs recettes (en CFA) et la pression de la concurrence les a conduit, pour ne pas trop augmenter leurs prix unitaires, à augmenter le tonnage transporté par voyage.

Le tonnage moyen par chargement est ainsi passé, pour les ensembles tracteurs plus semi-remorques, de 27,4 tonnes par chargement en 1988 à 34,5 en 1996, soit une augmentation de 26 % en transport intérieur et de 27,1 à 29,0 tonnes (+ 10 %) en transport international⁴. En France et dans la majorité des pays européens, pour protéger les chaussées, le Poids Total Autorisé en Charge est limité à 40 tonnes, ce qui, compte tenu d'un poids à vide d'environ 14 tonnes, donne un poids maximum de 26 tonnes par

⁴ La dégradation de la chaussée dépend de la charge par essieux plutôt que du poids total du véhicule ; cependant pour un type donné de véhicules ces deux valeurs sont très directement liées (Cf., en particulier sur ce point, FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION, 1995).

chargement⁵. En Afrique, il est à craindre que les niveaux de surcharge atteints ne reportent sur l'entretien routier les gains de compétitivité obtenus à court terme sur les prix des services de camionnage et il serait souhaitable qu'une analyse des conséquences de ces surcharges soit mise à la disposition des pouvoirs publics et des organisations professionnelles de transporteurs⁶.

Enfin il semble que cette modération de la hausse des prix en CFA du camionnage en Afrique a également renforcé le vieillissement du parc, car les transporteurs sont, encore moins qu'avant la dévaluation, en mesure d'acheter des véhicules neufs.

Ces deux points, ampleur des surcharges et vieillissement du parc, semblent indiquer un déséquilibre du marché, un niveau insuffisant de rémunération des services de transport. Il est donc à craindre que l'équilibre du marché ne se situe à un niveau de prix légèrement plus élevé que celui qui a été observé dans nos enquêtes, ce qui conduirait à affaiblir encore la compétitivité des économies africaines.

Cette baisse des prix du camionnage a été obtenue sans amélioration réelle de l'efficacité de ce secteur : le gain de productivité par véhicule obtenu par augmentation des surcharges l'a été dans une large mesure au détriment du réseau routier et donc au détriment de la pérennité du camionnage de ces pays. La seule évolution vraiment favorable au camionnage africain a été la baisse des prix des facteurs de production mais celle-ci correspond à une baisse de la fiscalité et donc des ressources des Etats ; ceux-ci pourront-ils poursuivre cette politique ?

BIBLIOGRAPHIE

AMJADI A., YEATS A. J. (1995) **Have transport costs contributed to the relative decline of sub-saharan African exports ?** Washington, World Bank Policy Research Working Paper, 37 p. (n° 1559).

BANQUE MONDIALE (COLLECTIF) (1998) **Transport et commerce international en Afrique de l'Ouest et du Centre – Table Ronde de Cotonou (Bénin) 1997**. Document de travail SSATP, 223 p. (n° 30).

COLLECTIF (1989) **Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique Sub-Saharienne**. Rapport de synthèse Sitrass - Inrets - Let, 56 p.

⁵ Le PTAC n'est que de 38 t. en Grande Bretagne mais il est de 50 t. en Norvège ou au Pays-Bas, soit dans ces deux derniers pays un poids maximum d'environ 35 t. par chargement. Les surcharges existent en Europe mais restent généralement limitées (moins de 20 %). Dans les deux pays africains étudiés, c'est le poids moyen par chargement qui est proche de 35 t. et au Cameroun, les grumiers roulent couramment avec des chargements de plus de 50 tonnes.

⁶ Il existe une importante littérature sur ce thème mais apparemment pas de consensus général comme l'attestent les différences importantes de réglementation sur le PTAC entre pays.

FEDERAL HIGHWAY ADMINISTRATION (1995) **Synthesis of Truck Size and Weight (TS&W) Studies and Issues**. Federal Transportation Library, 356 p.

GOUVERNAL E., GUILBAUT M., RIZET C. (1998) **Compétitivité des chaînes de transport africaines, comparaison des filières café et cacao**. Arcueil, Rapport Inrets pour la Coopération, 41 p.

GUILLAUMONT P., GUILLAUMONT-JEANNENEY S. (1997) Effectivité de la dévaluation des francs CFA - quelques enseignements tirés du Cameroun et de la Côte d'Ivoire. **Revue économique**, mai, pp. 451-460.

GWET H. (1996) Prix et coûts du camionnage au Cameroun. **Actes du séminaire Sitrass 4**, Brazzaville, octobre 96, Inrets - Let, pp. 262-277.

LEMARQUIS D. (1994) **Un nouvel indice synthétique des prix du transport routier de marchandises**. Paris, Notes de synthèse de l'OEST, février.

NAGONE Z. B. *et alii* (1998) **Chaîne de transport en Côte d'Ivoire - coûts du camionnage**. Abidjan, Aidet, 56 p. + annexes.

PLAT D. (1989) La variabilité des prix du camionnage - recherche de quelques déterminants. **Actes du Sitrass 1**, Inrets - Let, pp. 155-162.

RIZET C. (1990) Coûts et surcoûts du camionnage en Afrique. Application d'une méthode de comparaison des coûts entre pays. **Les Cahiers Scientifiques du Transport**, n° 29, pp. 85-102.

RIZET C., GWET H. (1998) Une comparaison internationale des prix du camionnage. Afrique, Asie du Sud-Est, Amérique Centrale. **RTS**, n° 60, pp. 69-85.

RIZET C., HINE J.L. (1993) A comparison of the cost and productivity of road freight transport in Africa and Pakistan. **Transport Review**, vol. 13, n° 2, pp. 151-165.