



ECHOS

DU

SITRASS

SOLIDARITE INTERNATIONALE SUR LES TRANSPORTS ET LA RECHERCHE EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

Bulletin d'information du réseau SITRASS

Editorial

Le choix porté sur le Cameroun en octobre 1996 à Brazzaville pour abriter le cinquième séminaire SITRASS est pour notre pays à la fois un réel honneur et une lourde responsabilité devant l'histoire. En effet, faut-il le souligner, SITRASS 5 est un séminaire spécial. Spécial aussi bien par le fait qu'il se situe à la charnière du deuxième et du troisième millénaire, qu'en raison de la pertinence de son thème, à savoir : "*Les projets sectoriels transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*".

Enfin, SITRASS 5 est un séminaire spécial parce qu'il marque le dixième anniversaire de ce réseau mis en place un beau jour de novembre 1989 à Yamoussoukro par quelques chercheurs à l'issue du premier séminaire sur les coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne. Le bilan engrangé depuis est largement positif, et nous disposons aujourd'hui d'un outil dont nous pouvons être fiers.

Avant l'entrée imminente dans le troisième millénaire, SITRASS 5 apparaît comme une opportunité précieuse qui s'offre à différents acteurs de développement de toutes catégories (administrations, professionnels, bailleurs de fonds, chercheurs, consultants, ...) pour :

(i) évaluer le chemin parcouru dans les réformes structurelles engagées depuis plus d'une décennie dans plusieurs pays africains dans un secteur aussi vital et stratégique pour le développement socio-économique que celui des transports ;

(ii) esquisser des propositions novatrices pouvant contribuer au renforcement et à l'accroissement de la compétitivité des économies africaines sans cesse exposées au péril de la marginalisation, à l'heure pourtant cruciale de la mondialisation.

Nous mettrons tout en œuvre pour que le rendez-vous de Yaoundé soit un moment d'échanges et de débats constructifs et fructueux, et espérons que le cadre qui a été choisi à dessein se révélera effectivement propice pour la concertation, la réflexion et l'émergence d'idées et de propositions appropriées pour une meilleure intégration de l'Afrique dans le vaste champ des échanges économiques mondiaux et du développement.

Joseph TSANGA ABANDA - Ministre des Transports - Cameroun

N° 16 - Mars 1999

Sommaire

Editorial	1
Sur l'agenda	2
Vient de paraître	2
En cours	3
Microentreprises	3
Sécurité routière piétons	3
Sécurité routière UEMOA	4
Nouvelles d'Afrique	4
Bénin	4
Mali	4
Sénégal	5
Dossier : Gabon	6
Rail et voie d'eau entre concurrence et complémentarité	

Contact

Amakoé P. ADOLEHOUME
Délégué Général SITRASS

INRETS-DEST
2, avenue Gal Malleret Joinville
94114 Arcueil Cedex - France
ou
LET-ISH, 14, avenue Berthelot
69363 LYON Cedex 07 - France
Tél. : +33 1 4740 7268 / +33 4 7272 6403
Fax : +33 1 4547 5606 / +33 4 7272 6448
e-mail : amakoe.adolehoume@inrets.fr
<http://www.ish-lyon.cnrs.fr/let/sitrass.htm>

Envoyez-nous vos articles pour le prochain n° des *Echos du SITRASS*

Date limite :
31 juillet 1999

Sur l'agenda

SITRASS : 5^{ème} séminaire SITRASS, Yaoundé, 2-4 novembre 1999, "*Les politiques sectoriels transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*"

Renseignements-inscriptions : SITRASS (Att. Amakoé P. Adoléhoumé), c/o INRETS-DEST, 2 avenue Gal Malleret Joinville, 94114 ARCUEIL Cedex - France. Tél. : +33 1 4740 7268 ; fax : +33 1 4547 5606 ; e-mail : amakoe.adolehoume@inrets.fr

SITRASS : Atelier de travail sur les indicateurs transports urbains. Automne 1999.

Renseignements-inscriptions : SITRASS (Att. Amakoé P. Adoléhoumé), c/o INRETS-DEST, 2 avenue Gal Malleret Joinville, 94114 ARCUEIL Cedex - France. Tél. : +33 1 4740 7268 ; fax : +33 1 4547 5606 ; e-mail : amakoe.adolehoume@inrets.fr

SITRASS : L'Assemblée Générale 1999 de SITRASS aura lieu à Yaoundé, en marge de SITRASS 5. Pourront y prendre part les membres à jour de leurs cotisations (1997, 1998 et 1999).

Université d'Été "L'économie des transports au service du développement en Afrique"

20 participants venus de 8 pays et d'une institution sous-régionale ont pris part à la session 1998 de l'Université d'été : Cap Vert (1), Congo (5), Côte d'Ivoire (2), Djibouti (1), Mali (3), Madagascar (5), Sénégal (1), Haïti (1) et UEMOA (1).

La session 1999 se déroulera du **28 juin au 23 juillet**, au Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon). Comme chaque année, vingt (20) places sont proposées pour cette formation.

Renseignements : Amakoé P. Adoléhoumé, Université d'Été, Laboratoire d'Economie des Transports, ISH, 14, Av. Berthelot, 69363 Lyon Cedex 07, France. Tél. : +33 4 7272 6403 ; fax : +33 4 7272 6448, e-mail : amakoe.adolehoume@let.ish-lyon.cnrs.fr

SSATP-transports urbains : (i) réunion du Comité d'orientation, Yaoundé, 1 novembre 1999.

(ii) Séminaire sur la gestion de la qualité de l'air en milieu urbain, Ouagadougou, 9 et 10 juin 1999

Renseignements : P. Bultynck, Banque mondiale, 1818 H Street N.W., Washington, D.C. 20433, USA. Tél. : +1 202 473 4549 ; fax : +1 202 473 8249 ; e-mail : pbultynck@worldbank.org

ISTED : en marge de SITRASS 5, l'Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED) organisera la réunion annuelle des directeurs des transports terrestres d'Afrique francophone de l'ouest et du centre.

Renseignements : Béatrice Adoléhoumé, ISTED Pôle Transport, La Grande Arche, Paroi Sud, 92055 Paris La Défense Cedex 04, tél. : +33 1 4081 2359, fax : +33 1 4081 2331, e-mail : adolehoume@daei.equipement.gouv.fr

Vient de paraître

SITRASS, Annuaire 1998 du réseau, Coll. SITRASS, Lyon, juillet 1998, 225 p.

(75 FF pour les membres SITRASS, autres 150 FF, SITRASS, c/o INRETS-DEST, 2 avenue Gal Malleret Joinville, 94114 Arcueil cedex - F).

La version 2000 de l'annuaire SITRASS paraîtra à l'automne 1999, lors du SITRASS 5.

ADOLEHOUME (A.), BONNAFOUS (A.), NIATY-MOUAMBA (M.), PEGUY (P-Y), SCHEOU (B.), "*La problématique de l'initiative de gestion routière en Afrique francophone*", rapport pour la Banque mondiale, sept. 1998, 46 p.

ADOLEHOUME (A.), "*Dissémination et renforcement des capacités locales d'expertise : l'approche du réseau SITRASS dans les transports urbains en Afrique sub-saharienne*", in Transports urbains, Compte rendu de la réunion du Comité d'orientation SSATP de Cape Town, Banque mondiale, septembre 1998, 8 p.

ATIOGBE (H.), GBAGUIDI (B.), YEOU (M.), "*L'expérience des taxis-motos à Cotonou. A la croisée des logiques économiques et sociales*", Rapport provisoire pour SITRASS, juillet 1998, 45 p.

BULTYNCK (P.), *Transports urbains. Plan de développement stratégique 1998-2002*. Document de travail SSATP N° 35F, Banque mondiale, Washington, septembre 1998, 44 p.

BULTYNCK (P.), *Transports urbains*, Compte rendu de la réunion du Comité d'orientation de Cape Town, 20 sept. 1998, Document de travail SSATP N° 36, Banque mondiale, octobre 1998, non paginé.

EAMAU, "*L'expérience des taxis-motos à Lomé. A la croisée des logiques économiques et sociales*", Rapport provisoire pour SITRASS, juillet 1998, 43 p.

EBOUMBOU J. (C.), HABYARIMANA (M.), NGABMEN (H.), "*L'expérience des taxis-motos à Douala. A la croisée des logiques économiques et sociales*", Rapport provisoire pour SITRASS, juillet 1998, 44 p.

GODARD (X.), NGABMEN (H.), "*Urban transport in sub-saharan Africa*", in UNCHS, Vol. 4 N° 2, 1998, Nairobi, pp. 15-16

En cours

MODE D'ORGANISATION, DE RENTABILITE ET DE FINANCEMENT DU SECTEUR PRIVE DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN EN AFRIQUE SUB-SAHARIENNE

Dans le cadre du plan de développement stratégique 1998-2002, la Composante Transports urbains du SSATP de la Banque mondiale vient de confier au réseau SITRASS (appel d'offre international) une étude visant à analyser au niveau régional les conditions de fonctionnement, de rentabilité et de financement des services privés de transport en commun dans les villes suivantes : Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi.

Plus spécifiquement, l'étude devra analyser pour chacune des quatre villes considérées individuellement et globalement les points suivants :

- modes d'organisation de la profession des transporteurs, existence et efficacité d'un groupement éventuel de propriétaires et modalités juridiques, relations avec l'autorité régulatrice et intégration éventuelle dans un réseau de transports urbains ;
- circuits de financement relatifs à l'acquisition des véhicules, en établissant les prix d'acquisition, les types de véhicules utilisés et les critères d'accès aux crédits bancaires du secteur formel, les conditions de financement ainsi que les modes de financement alternatifs, type tontines ou crédits associatifs ;
- conditions de rentabilité de l'exploitation des services de transport en commun dans le contexte de financement actuel et dans celui d'un mode de financement traditionnel ;
- en fonction des circuits de financement existant et de leur niveau d'accessibilité, proposer des modes de financement à la portée des opérateurs, type crédit-bail ou leasing.

Une équipe pluridisciplinaire composée d'économistes de transport, d'un analyste financier et d'un sociologue a été constituée pour la réalisation de cette étude. Les équipes locales SITRASS (Abidjan et Bamako) ainsi que des consultants et chercheurs d'Afrique de l'Est (Harare et Nairobi) sont associés à leurs collègues du Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon), de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (Arcueil) et du Centre de Recherche en Economie des Transports (Aix en Provence).

Financement : Banque mondiale ; réalisation : SITRASS

Patrick BULTYNCK - Banque mondiale- Washington

PLAN DE DEVELOPPEMENT SECURITE ROUTIERE - PIETONS

Le développement du volet sécurité routière du Plan de développement stratégique du SSATP transports urbains qui a été confié au TRL (*Transport Research Laboratory*, bureau d'étude anglais) porte sur la sécurité routière centrée sur les piétons. Deux villes, Ouagadougou et Harare, font l'objet de l'étude pilote (financement Banque mondiale sur fonds fiduciaires de la Coopération suédoise). L'étude sur Ouagadougou sera menée en étroite collaboration avec SITRASS, les autorités burkinabé (administration et collectivités locales) et les structures locales de consultation ou de recherche.

L'objectif général du plan d'action est de faire de la sécurité du piéton un but dans les actions pour la sécurité routière. Cet objectif général sera poursuivi à travers les objectifs spécifiques suivants :

- (i) Evaluer les connaissances des piétons par rapport aux risques d'accident et identifier les comportements qu'ils doivent avoir.
- (ii) Examiner l'effet des mesures spécifiques de sécurité sur les comportements des piétons, celui des conducteurs et les risques d'accident.
- (iii) Sensibiliser davantage les décideurs politiques et les responsables de la sécurité routière sur la sécurité des piétons et le respect des règles de circulation y relatives.
- (iv) Choisir les zones urbaines particulièrement accidentogènes pour concevoir et mettre en pratique, sous forme de projet pilote, un guide pour la sécurité des piétons conduisant à une politique de sécurité du piéton qui comprendra, en temps opportun, la redéfinition du réseau routier urbain.

Au-delà de l'étude pilote sur les deux villes, le développement de ce plan pourrait s'intégrer au nouveau programme de sécurité routière, le GRSP (*Global Road Safety Partnership*), lancé le 1^{er} février dernier à Washington sous la présidence de James D. Wolfensohn, président de la Banque mondiale. Une proposition en cours d'élaboration sera soumise prochainement au comité de pilotage du GRSP.

Le terme même de "partenariat global pour la sécurité routière" souligne la portée mondiale du programme. Le GRSP vise à créer un réseau mondial plurisectoriel et pluridisciplinaire de partenaires internationaux. Sa grande nouveauté réside dans l'intérêt suscité auprès des partenaires privés. En effet, outre la présence de partenaires traditionnels à ce genre d'initiative (bailleurs de fonds internationaux, ONG, ministères nationaux concernés), on soulignera la participation et le vif intérêt de partenaires tels que les constructeurs automobiles, les assureurs, ... mais aussi d'institutions internationales de recherche dont l'INRETS.

Financement : Banque mondiale ; réalisation : TRL, SITRASS, INRETS

Patrick BULTYNCK - Banque mondiale- Washington

DIAGNOSTIC SECURITE ROUTIERE DANS LES PAYS MEMBRES DE L'UEMOA

Cette étude confiée à l'équipe INRETS-ISTED-SITRASS dans le cadre d'un appel d'offre international vise à formuler une politique de prévention des accidents au sein de l'espace Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), en liaison avec la politique sectorielle des transports et des infrastructures routières de cette institution.

Plus spécifiquement, l'étude a pour objectifs :

- d'établir un diagnostic aussi exhaustif que possible des problèmes de sécurité routière, puis d'avancer des propositions d'actions ;
- de faire l'état des données et informations utilisables en matière de circulation et de sécurité et d'en vérifier la qualité ;
- d'analyser d'une part le fonctionnement des institutions nationales et sous-régionales chargées de gérer les politiques de sécurité routière, d'autre part l'organisation de la filière d'apprentissage et de formation à l'examen du permis de conduire.

L'étude devra permettre par ailleurs d'avoir une idée de l'état du parc de véhicules en circulation dans les différents pays avec une attention particulière pour le parc circulant sur le réseau inter-Etats. Elle établira *in fine* un inventaire et une évaluation des mesures préventives ou curatives déjà mises en œuvre dans les pays de l'UEMOA, et des difficultés rencontrées dans leur conception ou leur application.

Les conclusions de cette étude serviront de base de discussion lors de la table ronde des bailleurs de fonds qui sera organisée par l'UEMOA au second semestre 1999.

Financement : UEMOA ; réalisation : INRETS, ISTED, SITRASS

Aboubakari BABA-MOUSSA - UEMOA - Ouagadougou

Nouvelles d'Afrique

BENIN : MISE EN PLACE D'UNE BASE DE DONNEES SECURITE ROUTIERE

En réponse aux sollicitations de la Direction des Transports Terrestres du Bénin, à l'occasion de la réunion des DTT d'Afrique de l'Ouest et du Centre (Cotonou, avril 1998), l'ISTED a lancé en janvier 1999 le projet de recensement des accidents corporels au Bénin. Quatre pays sont déjà engagés dans une telle opération avec l'ISTED, sur financement du Ministère français des affaires étrangères : le Sénégal, le Mali, le Burkina Faso et la Guinée.

Le processus de mise en place du BAAC (Bulletin d'analyse des accidents corporels) suppose une concertation globale de tous les acteurs. Afin d'assurer un suivi efficace et pérenne du BAAC, il a ainsi été mis en place un comité de pilotage qui regroupe l'ensemble des intervenants : Direction des transports terrestres, Direction de la police, Direction de la gendarmerie, Direction des routes et ouvrages d'art, Santé et Justice. Il a été par ailleurs décidé l'officialisation de l'opération (adoption du principe de l'engagement de

recensement des accidents au niveau des ministères concernés), ainsi que la détermination du contenu du BAAC, son circuit de recueil et de diffusion, et ses modalités de remplissage.

L'installation du logiciel informatique au sein du Comité national de sécurité routière (CNSR) constituera l'étape suivante de l'opération. Elle sera effective lorsque le processus de collecte des données sera en fonctionnement, et que 400 à 500 BAAC seront disponibles. A cette occasion, l'ISTED procédera à la formation des agents du CNSR à la saisie et à la maîtrise du système.

Calixte A. TOSSOU - DTT- Cotonou

MALI : CONCERTATION FERROVIAIRE

Les dirigeants des réseaux ferroviaires d'Afrique sub-saharienne francophone et de Madagascar se sont réunis à Bamako, du 22 au 25 février 1999. Les discussions ont porté sur deux principales préoccupations :

- une session sur le thème de contrats fournisseurs pour cadres juristes, responsables des approvisionnements ou des marchés ;
- une seconde session pour dirigeants ferroviaires portant sur le thème de la valeur de l'entreprise du point de vue de l'investisseur privé.

Huit réseaux ferroviaires sur dix ont été représentés à cette occasion, ainsi que des organisations internationales (Commission économique pour l'Afrique, ESACC-GT), des bailleurs de fonds (Agence française de développement) et des Ministères français (METT, MAE).

Deux principales recommandations ont été émises à la suite de la session sur les contrats fournisseurs :

- privilégier systématiquement l'approche préventive des contentieux. A cet effet, il a été recommandé d'associer le service juridique et de contentieux de l'entreprise lors de la passation et de la gestion des marchés, afin de renforcer les clauses de sûreté, ce qui conduit à les placer dans l'organigramme, aussi près que possible de la Direction Générale ;

- réhabiliter l'image des juristes dans l'entreprise, l'implication des services correspondants étant souvent synonyme de délais importants. Les juristes doivent se contraindre à respecter des délais de réponse rapide.

La session portant sur la concertation ferroviaire a permis aux dirigeants représentés de mieux cerner l'intervalle de négociation à l'intérieur duquel les entreprises doivent se situer, lors de la mise au point des contrats de concession. Après une entrée en matière théorique, la rencontre a donné lieu à la présentation par les dirigeants concernés des différents dossiers en cours (RNCFM, Camrail, Transgabonnais, Seti, Sitarail), laquelle a mis en évidence l'éventail des solutions possibles, en fonction des spécificités des situations.

L'évolution des dossiers de mise en concession a conduit les dirigeants à fixer la prochaine réunion de concertation en juillet 1999.

Béatrice ADOLÉHOUME - ISTED - Paris

SENEGAL : FONDS DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS URBAINS

La réforme du secteur des transports urbains s'est traduite, du point de vue institutionnel, par la création du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD). Pour permettre au CETUD de faire face à ses obligations, notamment financières, son décret d'application a prévu la mise en place, sous sa responsabilité, d'un Fonds de développement des transports urbains (FDTU) qui recueillerait toutes les ressources financières nécessaires à la prise en charge des actions initiées dans le cadre de la conduite de la politique des transports urbains.

L'alimentation du FDTU, selon l'esprit de la réforme, se ferait de manière égalitaire entre l'Etat, les collectivités locales de la région et les opérateurs économiques privés dont l'activité est réputée directement et positivement influencée par une amélioration des conditions de transport.

L'Etat a déjà honoré son engagement : une dotation de deux milliards de FCFA a été dégagée à cet effet, et raison de quatre cents millions de FCFA par an sur cinq ans.

La participation des deux autres partenaires est attendue, notamment celle des collectivités locales,

à partir du prochain exercice budgétaire. Pour ce qui concerne le secteur privé, la question s'avère plus complexe : l'exercice consistera à identifier et à cibler de façon précise, les opérateurs selon les avantages procurés par le système de transports collectifs et enfin, déterminer le mode de participation. Une étude destinée notamment à orienter les négociations avec les divers partenaires est en cours de réalisation.

Ibou DIOUF - CETUD - Dakar

SENEGAL : TRANSPORTS URBAINS ET RENFORCEMENT DES RESSOURCES HUMAINES

La lettre de politique sectorielle des transports urbains signée par le Gouvernement sénégalais le 25 septembre 1996, assigne comme objectif à la réforme des transports urbains, l'assainissement du secteur en vue d'améliorer son efficacité de façon durable.

Pour atteindre cet objectif, il sera nécessaire, entre autres missions, de veiller à un développement harmonieux des ressources humaines.

Trois actions prioritaires sont d'ores et déjà initiées :

(i) Campagne de sensibilisation du grand public en matière de sécurité routière. Cette action vise à développer auprès du grand public, notamment les cibles les plus vulnérables (enfants, personnes illettrées, ...) une conscience du risque. Elle vise par ailleurs à impliquer, d'une part, les mouvements de masse (associations de jeunes, de femmes, associations religieuses, ONG, ...) afin de mieux les responsabiliser dans la propagation d'actions de sensibilisation et d'éducation en matière de sécurité routière, d'autre part, à élaborer et diffuser auprès des écoles, mouvements associatifs et syndicats des supports pour l'éducation routière.

(ii) Formation des conducteurs professionnels de transports publics urbains de voyageurs. Ce programme articulé autour d'un important volet sécurité routière porte sur trois ans et concerne 6 000 chauffeurs au total : 4 500 à Dakar, 900 à Thiès et 600 à Kaolack, pour un coût global de 71 millions de FCFA.

Pour chaque ville concernée, la formation se fera localement et la sélection tiendra compte des contraintes d'exploitation des entreprises de transport et devra être acceptée par les transporteurs. Les modules de la formation porteront principalement sur la sécurité routière en milieu urbain, l'entretien des véhicules et la conduite économique.

(iii) La réussite des différentes actions ne peut se concevoir sans la prise en compte des préoccupations, en matière de formation, de ceux qui sont chargés de définir les politiques de transport ou de veiller à l'amélioration de son fonctionnement (qualité, fluidité, sécurité, et efficacité des services de transport en commun). Les groupes cibles retenus concernent : les agents du ministère des transports, les cadres des collectivités locales et les agents des forces de l'ordre.

Un système d'évaluation et de suivi des différentes actions sera mis en place.

Ibou DIOUF - CETUD - Dakar

Dossier : Gabon

LE RAIL ET LA VOIE D'EAU DANS LE TRANSPORT DE MARCHANDISES AU GABON : ENTRE CONCURRENCE ET COMPLEMENTARITE

Petit pays de 800 km de côtes le long de l'Océan Atlantique, le Gabon dispose d'un système de transport basé sur différents modes fonctionnant en concurrence ou en complémentarité. Le pays regorge par ailleurs de nombreuses ressources naturelles dont l'acheminement à l'exportation repose sur les ports de Libreville-Owendo et de Port Gentil. Parmi tous les moyens de transport, le rail et la voie d'eau occupent une place importante : à eux seuls ils assurent plus de 80 % du trafic des marchandises exportées par les ports nationaux (pétrole exclu).

La concurrence rail-flleuve joue exclusivement sur les bois et les hydrocarbures ; le bois représentant le trafic de première importance pour la voie navigable (environ 80 %), tandis que pour la voie ferrée, ce produit constitue 28 % du total de son trafic marchand en 1996 (830 360 tonnes et représente à lui seul 61 % du chiffre d'affaires de l'OCTRA). C'est plutôt le manganèse avec 1 945 170 tonnes transportées en 1996, qui représente de loin le trafic le plus important en volume (66 %). Paradoxalement, les recettes de ce produit n'ont représenté que 6,5 % environ des recettes globales de l'OCTRA. Cette faible participation est liée au non respect de la convention signée le 9 Décembre 1986 entre l'Etat gabonais et la Compagnie minière de l'Ogooué (COMILOG) : au lieu des 1 378 F CFA la tonne, celle-ci n'acquiesce qu'un droit de péage de 725 F CFA, soit 1,18 F CFA la tonne-km.

Cependant, pour mieux faire ressortir la concurrence rail-flleuve, il serait intéressant d'étudier les trafics de l'OCTRA au départ et à destination de la gare de Ndjolé. De fait, c'est dans cette ville que s'effectue la rencontre entre le chemin de fer et la voie d'eau : leurs zones économiques d'intervention se recoupent partiellement en ce lieu; au delà de la région de Ndjolé, le rail et la voie d'eau disposent de ce que l'on pourrait appeler une zone « d'exclusivité », plus ou moins étendue, dans laquelle chaque mode, pour des raisons techniques ou économiques est seul à intervenir. Dans ces espaces d'exclusivité qui correspondent pour la voie d'eau à la 1^{ère} et 2^e zones forestières, et pour le rail à la 3^e zone, appelée zone d'attraction du chemin de fer (ZACF), la concurrence est par définition absente. Ainsi, le transport fluvial reste toujours la voie d'évacuation la moins chère pour les exploitations forestières du Bas-Ogooué et du bassin de la Ngounié. Pour les nouvelles exploitations situées dans la ZACF, les tarifs de l'OCTRA redeviennent plus compétitifs, les frais de transport par roulage pour la mise à l'eau annulent très vite l'avantage tarifaire du fleuve sur le rail.

Cela dit, il importe de noter que les conditions de la concurrence entre le rail et la voie d'eau tiennent en premier lieu aux différences de structures entre les entreprises de transport. Le transport ferroviaire est un secteur exclusivement géré par l'OCTRA qui est une entreprise d'Etat. Comme bon nombre d'entreprises au statut similaire, l'Office emploie des effectifs pléthoriques qui n'impliquent pas forcément une bonne santé financière : l'entreprise est depuis 1990 inscrite au tableau des entreprises publiques à privatiser. Quant à la batellerie, elle mobilise des effectifs modestes comparés aux autres modes de transport.

Ainsi, les entreprises de transport en présence n'ont pas des obligations identiques sur les plans financier, économique et social ; le respect inégal qu'elles portent à la législation fausse le jeu même de leur lutte commerciale pour la conquête du trafic.

Toutefois, si les avantages du transport fluvial sont admis, les problèmes spécifiques à ce secteur d'activité ne sont plus à négliger : insuffisance du réseau navigable, inexistence des aides à la navigation, prédominance de la traction au détriment de la technique du poussage. De même, l'OCTRA connaît de son côté quelques difficultés techniques (vétusté des engins moteurs et du matériel remorqué, refus des douanes de livrer les pièces de rechange, difficultés de trésorerie, etc...) pour l'évacuation des grumes.

Cependant, le seul point technique est insuffisant pour analyser les rôles respectifs des différents modes : il n'est pas possible de négliger les aspects économiques, c'est-à-dire les coûts.

Aussi l'étude du prix de transport de bois en grumes à partir de la gare de Ndjolé (190 Km) est-elle tout à fait significative. En effet, les tarifs marchandises pratiqués par le chemin de fer décroissent en fonction de la distance parcourue. Les tarifs de transport de grumes de l'OCTRA ont été revalorisés de 60 % le 1^{er} Août 1994 pour tenir compte des effets de la dévaluation du F CFA :

- (i) Bois flottables: 7 331 F CFA la tonne, soit 38,58 F CFA la tonne-km
- (ii) Bois lourds pauvres: 7 996 F CFA la tonne, soit 42,08 F CFA la tonne-km
- (iii) Bois lourds riches: 12 393 F CFA la tonne, soit 65,23 F CFA la tonne-km

Par comparaison, signalons qu'entre 1979 et 1988, la tarification du transport fluvial de bois de Ndjolé à Port Gentil (220 Km) était la suivante :

- (i) Bois flottés: 1 878 F CFA la tonne, soit 8,53 F CFA la tonne-km
- (ii) Bois lourds (transportés par barge) : 8 261 F CFA la tonne, soit 37,55 F CFA la tonne-km

En définitive, une concurrence certaine existe particulièrement pour le transport de bois entre le rail et la voie d'eau. Malgré tout, le rail et la voie d'eau se complètent. La dissémination de la production à l'intérieur du pays, la spécialisation géographique des infrastructures portuaires, les progrès de chaque mode de transport, les changements intervenus dans l'industrie nationale et dans l'économie internationale du bois ont favorisé la concurrence et la complémentarité entre le rail et la voie d'eau.

François Edgard FAURE - Université de géographie maritime - Nantes