



BURKINA FASO
Unité - Progrès - Justice



DELEGATION DU BURKINA FASO

MINISTERE DES TRANSPORTS

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES TRANSPORTS
TERRESTRES ET MARITIMES

EUROPAID/125136/D/SER/BF

ETUDE DES IMPACTS DE LA REDUCTION DES CHARGES DES VEHICULES POIDS LOURDS

SYNTHESE ANALYTIQUE

Mars 2009

SOMMAIRE

SYNTHESE ANALYTIQUE	4
REMERCIEMENTS.....	5
1. RESULTAT 1 : CONNAISSANCE DE LA SITUATION ET DES CONSEQUENCES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION RELATIVE A LA CHARGE DES POIDS LOURDS.....	6
1.0 Le contexte : réseau routier, parc de véhicules et trafic de fret.....	7
1.1 Le problème et la nécessité d'enquêtes complémentaires.....	7
1.2 Un niveau « record » de surcharge.....	8
1.3 Un niveau d'agressivité extrêmement élevé.....	11
1.4 Une durée de vie des chaussées considérablement amoindrie.....	11
1.5 Impacts financiers de la surcharge sur les infrastructures routières.....	12
1.6 Impacts micro-économiques	13
1.6.1 Prix et coûts de transport de marchandises.....	13
1.6.1.1 Des prix de transport en constante baisse	13
1.6.1.2 Les coûts de transport.....	14
1.6.2 Une évaluation de l'effet sur les prix de transport.....	16
1.6.2.1 L'effet d'offre sur les coûts du transport.....	16
1.6.2.2 L'effet de demande sur les prix du transport	16
1.6.3 Les transferts intermodaux possibles (route-rail).....	17
1.7 Les conséquences macro-économiques de la variation des prix de transport	17
1.7.1 Les conséquences en termes de prix.....	18
1.7.2 Les conséquences en termes de PIB	18
1.7.3 Les conséquences en termes de finances publiques	19
1.7.4 Les conséquences en termes de pauvreté.....	20
1.8 Conclusion : « effet prix » versus « effet volume » et simulations macro-économiques.....	21
2. RESULTAT 2 : PLAN D'ACTION	23
2.1 Dispositifs souhaitables.....	24
2.1.1 Des choix préliminaires.....	24
2.1.2 Les conditions économiques minimales.....	24
2.2 Les problèmes d'acceptabilité et de transition	25
2.2.1 La dimension internationale.....	25
2.2.2 La dimension économique	26
2.2.3 Des mesures compensatoires ?.....	27
2.2.3.1 "Effet prix" versus "effet volume" et acceptabilité.....	27
2.2.3.2 Quelques mesures d'assainissement du secteur	27
2.2.3.2.1 Les possibilités de renouvellement du parc.....	28
2.2.3.2.2 La transparence du marché et l'accès au fret.....	31
2.2.3.2.3 Les mesures de facilitation et de libre circulation.....	31
2.3 Localisation, gestion et exploitation des stations de pesée.....	32
ANNEXE 1 : Offre et demande de transport.....	34
ANNEXE 2 : Poster	36

SYNTHESE ANALYTIQUE

Avertissement

Ce document a pour objet une présentation synthétique des résultats de l'étude sur les impacts de la réduction des charges des véhicules poids lourds au Burkina Faso, ainsi que des conclusions et remarques du comité de suivi de l'étude lors des différentes phases de présentation des résultats. Il a été demandé à SITRASS d'en rédiger un résumé pour l'atelier d'avril 2009.

L'étude avait des termes de référence très précis organisés selon les deux principaux résultats suivants :

1. **Résultat 1 : *Connaissance de la situation et des conséquences probables de la mise en œuvre de la réglementation relative à la charge des poids lourds***
2. **Résultat 2 : *Plan d'action***

Cette synthèse exécutive rédigée par SITRASS reprend le contenu utile de ces deux résultats et propose, pour chacun d'eux, quelques recommandations de mise en œuvre.

REMERCIEMENTS

Cette synthèse a pour base l'étude principale menée par un Groupement d'experts. Dans ce cadre, nous avons pu rencontrer différentes personnes de l'administration ou du secteur privé (syndicats de transporteurs et de chauffeurs, chargeurs, transitaires, ...). Qu'il nous soit permis de leur présenter ici nos chaleureux remerciements pour le temps et les informations qu'elles ont bien voulu nous accorder. Ces remerciements s'adressent en particulier à SE M. Le Ministre des Transports, ainsi qu'à SE M. Le Ministre des Infrastructures et du Désenclavement, pour leur engagement personnel traduisant ainsi toute l'importance que le Gouvernement du Burkina Faso accorde au problème crucial de la surcharge des véhicules poids lourds. Nos remerciements vont également à Monsieur Le Directeur Général des Transports Terrestres et Maritimes ainsi qu'à ses collaborateurs, en particulier, M. Le Directeur de la Normalisation et du Contrôle pour son étroite collaboration tout au long de l'étude. Nous n'oublierons pas non plus tous les membres du Comité de suivi de l'étude pour leurs observations et leurs remarques pertinentes qui ont permis d'améliorer la qualité du rapport final. Enfin, pour la mise à disposition des données, nos sincères remerciements à la Direction Générale des Routes, au Conseil Burkinabè des Chargeurs, à la Direction Générale des Douanes et au Ministère de l'Economie et des Finances.

Le financement de cette étude par l'Union européenne souligne l'importance qu'elle accorde au problème de la préservation du patrimoine routier, gage d'un développement durable en Afrique. Qu'il nous soit permis ici d'adresser nos vifs remerciements à la Délégation de l'Union européenne à Ouagadougou, notamment à la Section Infrastructures pour son appui, ses observations pertinentes, sa collaboration et sa disponibilité.

Cette étude a mobilisé les principaux experts suivants :

- Alain BONNAFOUS, macro-économiste, **chef de mission**,
- Amakoé P. ADOLEHOUME, économiste des transports, coordinateur principal de l'étude,
- Patrick CHABANNES, expert charge à l'essieu,
- Pierre-Yves PEGUY, économiste-statisticien,
- Jean TOGUYENI, ingénieur routier,
- Jean Y. TOE, juriste.

L'équipe a par ailleurs bénéficié de l'appui des experts ci-après :

- Bertin A. OUEDRAOGO, homologue de l'administration,
- Simplicie SOME, homologue de l'administration,
- Stanislas BAMAS, géographe, spécialiste sécurité routière,
- Nathalie CHIAVASSA, appui administratif.

Enfin, Nicolas OVTRACHT et Valérie THIEBAULT (Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon) ont été mobilisés pour l'élaboration du Poster de cette étude.

1. RESULTAT 1 : CONNAISSANCE DE LA SITUATION ET DES CONSEQUENCES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA REGLEMENTATION RELATIVE A LA CHARGE DES POIDS LOURDS

1.0 Le contexte : réseau routier, parc de véhicules et trafic de fret

Le réseau routier burkinabè fait l'objet d'une classification en trois catégories de routes, à savoir, les routes classées (15 272 km), la voirie urbaine (350 km) et les pistes rurales (46 000 km). Les routes bitumées représentent moins de 20 % (exactement 17 %) du réseau classé dominé par les pistes (63 %).

L'état du réseau routier en 2007 (cf. graphique 1, annexe 1) notamment celui du réseau bitumé paraît relativement satisfaisant avec près de 60 % en bon état, et seulement 4 % en mauvais état. On note cependant que la situation du réseau revêtu s'était considérablement dégradée en 2004 (44 % en bon état) avant de revenir en 2007 au niveau de 2003.

Le développement et le maintien du réseau routier représentent une charge financière conséquente pour le budget du pays y compris le concours des partenaires techniques et financiers. Ainsi, sur la période 2000-2007, il ressort des données du Deuxième Programme sectoriel des transports (PST-2) que le Burkina a consacré quelques 773 milliards de F CFA¹ au secteur des transports (99 % de ce montant allant au secteur routier, le reste au ferroviaire et à l'aérien).

L'offre et la demande de transport routier de marchandises sont décrites en annexe 1.

1.1 Le problème et la nécessité d'enquêtes complémentaires

Sur la base de la méthodologie définie par le Consultant dans sa proposition technique, il ressort que le cœur des difficultés de l'étude porte deux questions centrales :

- (i) la première est de savoir quelle est la proportion **P** du fret qui est transportée en surcharge ;
- (ii) la deuxième est de connaître comment cette proportion de fret sera assurée.

Nous faisons l'hypothèse qu'elle sera ventilée en quatre parts :

- une part P1 correspondant à du fret emporté par des véhicules qui ne fonctionnaient pas à plein auparavant et qui peuvent donc charger ce fret supplémentaire ;
- une part P2 correspondant à du fret assuré par la flotte déjà en service mais qui pour cela doit accroître son kilométrage ;
- une part P3 assurée par une nouvelle flotte ;
- une part P4 correspondant à un report modal vers le rail.

Il est clair que cette ventilation de **P** ($P = P1+P2+P3+P4$) correspond à des enjeux économiques importants car selon le poids relatif des parts, les effets sur le secteur des transports et sur l'économie seront évidemment très différents.

La qualité de l'étude et de ses résultats sera donc conditionnée par la qualité des estimations de **P** et de cette ventilation. Pour cela, les données rassemblées habituellement par les campagnes de pesage de la Direction Générale des Routes ont été particulièrement précieuses. Cependant, ces campagnes ne relevant pas les

¹ 85 % de ce montant représentent le concours des partenaires techniques et financiers, les trois principaux étant l'Union européenne (22 %), la Banque africaine de développement (16 %) et l'IDA (15 %)

véhicules à vide et n'étant pas exhaustives, il n'était possible d'établir sur cette base une évaluation nationale qu'en complétant le dispositif par des enquêtes de courte durée mais exhaustives.

A partir du dispositif retenu habituellement par la Direction Générale des Routes (DGR), des extensions de pesage ont alors été réalisées de manière à ce que l'on puisse disposer de **pesages exhaustifs (tous poids lourds chargés ou non) et dans les deux sens**. Quatre sites principaux de pesage ont été sélectionnés (cf. carte n°1) : Zagtouly (RN1), PK20 (RN4 route de Koupéla), Dakola (Po, frontière du Ghana, RN5 Koloko (Bobo - frontière Mali, direction Sikasso, RN8).

. Dans la présente synthèse analytique, nous présenterons très brièvement quelques résultats marquants sur le niveau de la surcharge et l'agressivité qui en découle pour les infrastructures routières donc l'impact sur leur durée de vie.

1.2 Un niveau « record » de surcharge

Rappel de la réglementation UEMOA

Les pays de l'UEMOA ont signé en décembre 2005 un règlement (Règlement N°14/2055/CM/UEMOA) relatif à l'harmonisation des normes et des procédures du contrôle du gabarit, du poids, et de la charge à l'essieu des véhicules poids lourds de transport de marchandises dans les États de l'Union. Le tableau ci-dessous reprend les charges autorisées pour les véhicules poids lourds sur l'ensemble du territoire communautaire.

Tableau 2 : Charges autorisées (PTAC) par véhicule poids lourds (UEMOA).

Description / Classification UEMOA	Silhouette du véhicule								Charges des essieux(T) / UEMOA	Charge maximum (PTC) autorisée (T) / UEMOA	Catégorie de véhicules pour cette étude*
Véhicule à moteur isolé à 2 essieux	O		O						6+12	18	C2
Véhicule à moteur isolé à 3 essieux dont 1 tandem	O		O	O					6+20	26	C3
Véhicule à moteur isolé à 4 essieux et plus	O		O	O	O				6+25	31	C4
Remorque à 2 essieux			O		O				6 + 12	18	R2
Remorque à 3 essieux dont 1 tandem			O		O	O			6 + 18	24	R3
Véhicules articulés à 3 essieux simples	O		O		O				6+12+12	30	SR3
Véhicules articulés à 4 essieux	O		O		O	O			6 + 12 + 20	38	SR4
Véhicules articulés à 4 essieux	O		O	O		O			6+20+12	38	SR4
Véhicules articulés à 5 essieux avec un tridem	O		O		O	O	O		6 + 12 + 25	43	SR51
Véhicules articulés à 5 essieux avec deux tandems	O		O	O		O	O		6+ 20+20	46	SR52
Véhicules articulés à 6 essieux et plus	O		O	O		O	O	O	6 + 20 + 25	51	SR6
Train routier et train double à 4 essieux simples	O		O		O		O			38	C2+R2
Train routier (porteur+remorque) et train double, à 5 essieux	O		O	O		O		O		44	C3+R2/C2+R3

* C=camion, R=remorque, SR=semi-remorque.

Sur la base de cette réglementation les enquêtes de pesées effectuées donnent les résultats suivants en termes de surcharge.

Tableau 3 : Niveau de la surcharge constatée (sens le plus chargé)

	% PL en surcharge	% moyen de la surcharge	Poids essieu maxi (tonnes)	Poids total maxi véh. (tonnes)	Type véh. (essieu maxi)	Produit transporté	Pays d'immatriculation véhicule le + chargé
RN5	84	52	30	142	SR6	Tôle	Ghana
RN1	47	41	28	141	SR7	Fer	Ghana
RN4	74	38	27	104	SR6	Maïs	Togo
RN8	58	43	22	94	SR4	Sardines	Burkina

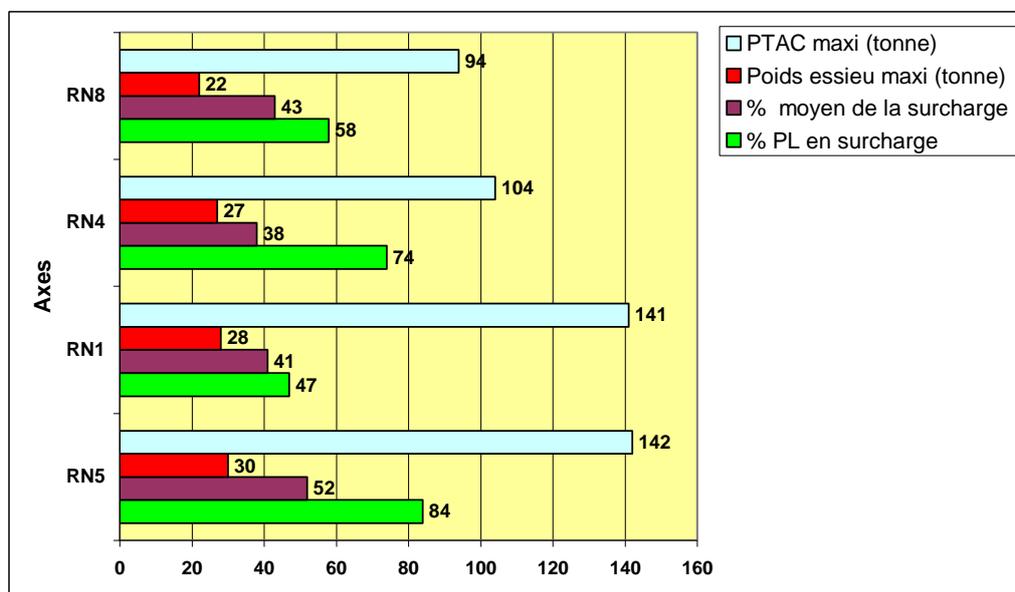
Source : Enquêtes de terrain, Sitrass-Beste Ingenierie-Consia, 2007-2008

Le pourcentage de véhicules en surcharge pour les axes RN8, RN1, se situe entre 47 % et 58 %, pour la RN4 et RN5 entre 74 % et 84 %. Pour le taux de surcharge moyen au dessus des normes UEMOA, les axes RN1, RN8 et RN4 se situent entre 38 % et 43 %, pour l'axe RN5 à 62 %. On remarque que la RN5 présente les taux les plus élevés. Pour tous les axes, le sens le plus chargé correspond systématiquement à l'axe Sud → Nord.

De façon générale, les surcharges les plus critiques portent sur les métaux ferreux et les produits alimentaires conditionnés (sucre, boîtes de conserve). Sur la RN5 par exemple, on constate une surcharge moyenne du transport de sucre à 123 tonnes pour le profil moyen des ensembles articulés à 6 essieux.

La RN18 (corridor du Bénin) semble avoir un profil particulier : son trafic porte essentiellement sur des produits pétroliers et 72 % des véhicules en surcharge sur cet axe concerne les citernes d'hydrocarbures.

Graphique 4 : Niveau de la surcharge (sens le plus chargé)



Source : Enquêtes de terrain, Sitrass-Beste Ingenierie-Consia, 2007-2008

Réseau routier du Burkina-Faso



1.3 Un niveau d'agressivité extrêmement élevé

A l'issue des campagnes de pesage, il a été calculé pour le **sens le plus chargé** de chaque axe, l'agressivité moyenne de chaque type de véhicule lourd. Ces calculs permettent de déterminer la durée de vie des chaussées, en comparaison à la durée de vie initialement prévue de 15 ans.

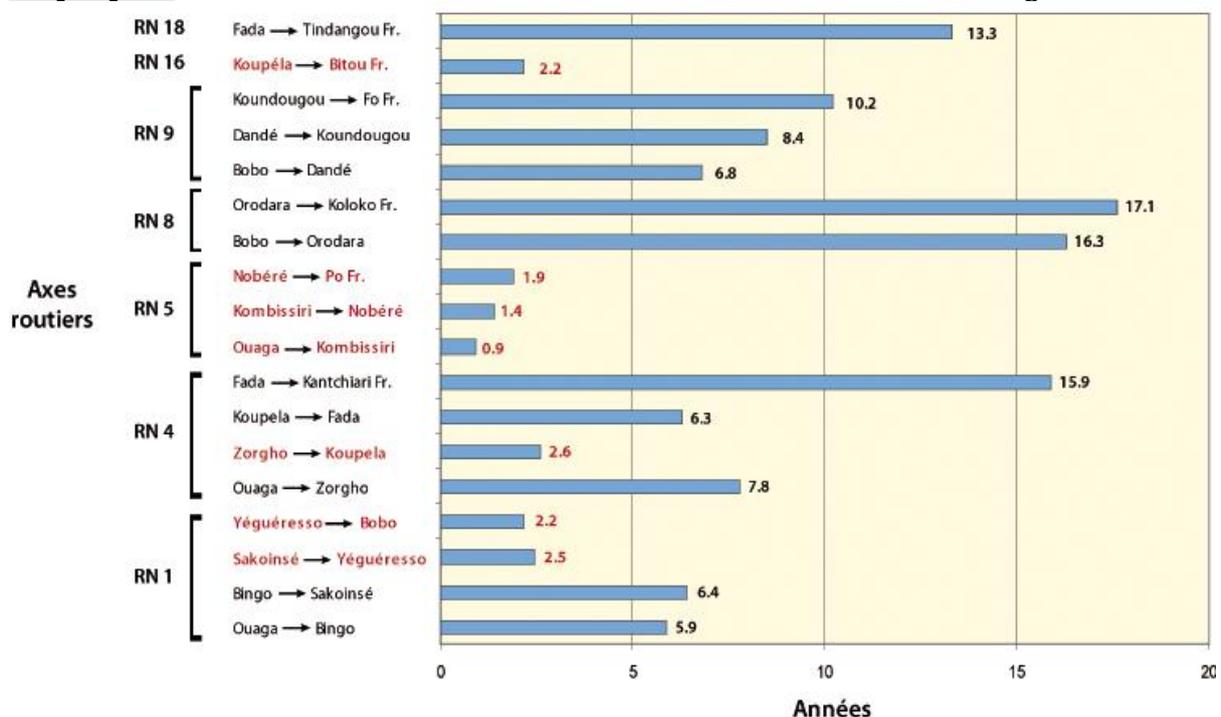
Pour résumer la situation, on peut classer le réseau en trois niveaux d'agressivité.

- Un niveau « **normal** » correspondant à la durée de vie initialement prévue (15 ans) : 448 km de route sur un total de 1 454 km soit **30 %** du réseau
- Un niveau « **moyen** », durée de vie comprise entre 6 et 10 ans : 367 km de route soit **26 %** du réseau → **Situation préoccupante**
- Un niveau « **critique** », durée de vie comprise entre 1 et 4 ans : 639 km de route soit **44 %** du réseau → **Situation critique**

1.4 Une durée de vie des chaussées considérablement amoindrie

En raison des niveaux d'agressivité détaillés ci-dessus, les durées de vie des différents tronçons analysés sont décrites dans le graphique ci-dessous. Rappelons que ces chaussées sont initialement construites pour une durée de vie de 15 ans.

Graphique 5 : Durée de vie des chaussées avec le niveau actuel de surcharge



Source : Enquêtes de terrain, Sitrass-Beste Ingenierie-Consia, 2007-2008

Les calculs montrent par ailleurs qu'en respectant la réglementation UEMOA, la plupart des tronçons étudiés ont une durée de vie égale ou supérieure à 15 ans.

Si la réglementation UEMOA était respectée, les investissements nécessaires pour le maintien du niveau de service routier seront minima.

1.5 Impacts financiers de la surcharge sur les infrastructures routières

La première observation à faire dans le tableau ci-dessous (respect réglementation UEMOA), est l'allongement des durées de vie des routes, largement au-delà des 15 ans, si l'on respecte la réglementation UEMOA. En fait, certains tronçons de route sous trafic « UEMOA », voient leur durée de vie multipliée par plus de six. Dans ces conditions, il n'y a pas de dégradation prématurée des chaussées, et seule une « stratégie classique » d'entretien routier s'impose.

Tableau 4 : Réglementation UEMOA et coûts de maintenance des infrastructures routières (chaussées et ouvrages d'art)

TRONCONS	KM	TRAFIC MOYEN JOUR / PL	Durée de vie (années)	Nombre de périodes de 15 ans	Coût total en FCFA	Coût annuel en FCFA
OUAGA / BINGO	25	528	57,44	3,83	42 860 509 886	746 226 411
BINGO / SAKOINSE	34	392	59,97	4,00	60 863 053 284	1 014 867 919
SAKOINSE / YEGUERESSO	280	330	15,20	1,01	127 030 520 306	8 357 735 804
YEGUERESSO / BOBO	15	423	20,86	1,39	9 338 327 285	447 735 847
OUAGA / ZORGO	106	469	41,79	2,79	132 223 013 009	3 163 999 983
ZORGO / KOUPELA	30	442	14,70	0,98	13 162 887 424	895 471 693
KOUPELA / FADA	81	226	27,21	1,81	36 007 710 274	1 323 264 373
FADA / KANTCHARI / FR.NIGER	171	108	96,81	6,45	270 437 821 065	2 793 558 121
OUAGA / KOMBISSIRI	40	404	11,99	0,80	14 313 666 362	1 193 962 258
KOMBISSIRI / NOBERE	60	233	18,40	1,23	18 031 886 752	980 195 832
NOBERE / PO FR./ GHANA	64	161	24,61	1,64	25 728 305 123	1 045 542 221
BOBO / ORODARA	76	119	96,82	6,45	120 215 844 180	1 241 581 387
ORODARA / KOLOKO / FR.MALI	54	98	99,58	6,64	87 844 355 890	882 176 249
BOBO / DANDE	55	203	39,93	2,66	35 875 515 089	898 512 846
DANDE / KOUNDOUGOU	20	145	48,84	3,26	15 955 991 263	326 731 944
KOUNDOUGOU / FO FR.MALI	46	82	57,55	3,84	43 249 009 174	751 483 471
KOUPELA / BITOU / FR. TOGO	150	297	14,98	1,00	36 697 234 109	2 450 489 580
FADA / TINDANGOU / FR.BENIN	147	102	58,85	3,92	141 329 872 438	2 401 479 788
TOTAL					1 231 165 522 913	
COUTS/AN					30 915 015 727	

Source: SITRASS-Beste-Consia, 2007-2008

◆ Conséquences financières

Ce coût annuel d'environ 31 milliards F CFA correspond au coût de maintenance des 18 tronçons sélectionnés, et ceci dans le cas d'un respect de la réglementation UEMOA (situation assainie). Ce montant est à comparer avec celui de 61 milliards de F CFA correspondant au coût de la situation actuelle avec la surcharge constatée sur les 18 tronçons étudiés.

Au final, le coût supplémentaire dû à la surcharge est de **30 milliards de F CFA par an**. Pour le réseau bitumé pris en compte dans nos calculs (1 450 km), il est alors d'environ **21 millions de F CFA par an et par kilomètre**. Ce chiffre montre bien l'effet global positif qu'il y aurait si l'on arrivait à éradiquer le phénomène de la surcharge sur les routes du Burkina Faso.

1.6 Impacts micro-économiques

Les conséquences du respect de la réglementation des charges des poids lourds sur le plan micro-économique se déclinent en différents points. Avant d'aborder ces impacts, reprenons très brièvement ici ce qui a été détaillé dans le rapport final sur les prix et coûts de transports de marchandises au Burkina Faso.

1.6.1 Prix et coûts de transport de marchandises

1.6.1.1 Des prix de transport en constante baisse

Le transport routier de marchandises au Burkina connaît une crise caractérisée par un "excès" d'offre par rapport à la demande de fret. Les filières d'importation des véhicules d'occasion se sont développées depuis les années '80 et on assiste aujourd'hui à un stock de véhicules à un niveau très excessif principalement au niveau sous-régional². Cet excès d'offre provoque une baisse constante du prix du fret. Le constat sur une vingtaine d'années montre que les prix à la tonne-kilomètre se trouvent aujourd'hui au même niveau qu'à la fin des années '80.

Tableau 5 : Evolution du prix de transport de marchandises générales à la tonne-km (Lomé-Ouagadougou)

Années	Prix à la t-km
1988	26,3 - 28,6 F CFA*
1995	25 - 32 F CFA**
2007	26 - 28 F CFA***

Sources :

* A. Adoléhoumé, Politiques de réduction des coûts du camionnage, 1992

** SITRASS, Chaîne de transport et compétitivité, juin 1996

*** SITRASS, enquêtes de terrain auprès des transporteurs, janv.-fév. 2008

Ces niveaux de prix sont particulièrement faibles si on les compare aux coûts supportés par les transporteurs ; si l'on prend notamment en compte l'effet de la dévaluation de 50 % du F CFA en janvier 1994 et que l'on intègre l'effet inflation, cela signifie qu'à prix constants, les prix de transport ont sensiblement baissé alors que les coûts de production des intrants augmentaient par ailleurs.

En raison de ces prix de transport, le marché devrait logiquement conduire à de nouveaux équilibres avec la disparition des véhicules les moins rentables. Cependant, cette adaptation ne s'est pas réalisée en raison de la très faible "sortie de la branche". En dépit d'un vieillissement de la flotte (près de 20 ans d'âge moyen pour les semi-remorques !), les véhicules les plus anciens sont maintenus tant bien que mal. Au total, l'ensemble du secteur fonctionne dans une **logique de survie** et non dans une **logique de développement**.

Le support le plus néfaste de cette logique de survie est la pratique de la surcharge qui apparaît comme une **réponse du transporteur à la baisse du prix du fret**. En regard des 51 tonnes maximum autorisées pour le PTR (ensemble articulé de 6 essieux et plus), les charges supérieures à 70 tonnes voire 80 sont de pratiques courantes (on a relevé un véhicule à 142 tonnes !). Indépendamment de ses conséquences catastrophiques sur l'état des routes, **il est clair que cette pratique aggrave le déséquilibre offre-demande et interdit un ajustement au prix d'équilibre** : au lieu d'entraîner une contraction de l'offre, la baisse du prix du fret

² Nous parlons ici de niveau sous-régional en y incluant les parcs des pays côtiers environnants !

favorise les surcharges et induit une augmentation de l'offre. Un processus déséquilibrant est ainsi auto-entretenu.

1.6.1.2 Les coûts de transport

Il est possible d'établir sur la base de nos enquêtes une structure de coûts d'exploitation d'un véhicule relativement homogène entre différents transporteurs (artisanal, structuré, par nationalité,...). Pour les différents cas, nous avons comparé ci-dessous les conditions d'exploitation d'un véhicule 5 essieux³ avec une charge utile théorique officielle de 32 tonnes (environ ce que permet la réglementation UEMOA). Le calcul est alors fait sur deux hypothèses de surcharge : 40 et 45 tonnes. Dans chacun des cas nous tenons compte des taux de chargement moyen en aller-retour ainsi que du nombre de rotations par an.

Nous comparons dans ce tableau de coûts d'exploitation des véhicules trois nationalités différentes (Bénin, Burkina Faso et Togo) mais avec trois options pour le cas du Burkina Faso.

Burkina *Transporteur 1* : descente à vide, taux moyen de chargement (50 %, 63 % et 70 %). Liaison Burkina - Togo/Bénin

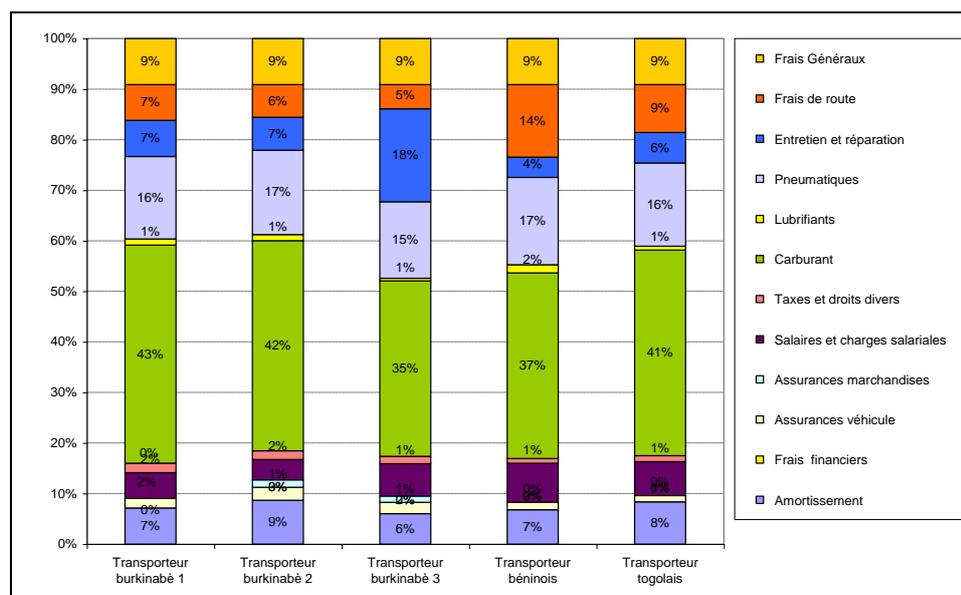
Transporteur 2 : chargement à la descente 7 fois sur 12, taux moyen de chargement de 69 %, 81 % et 88 %. Liaison Burkina - Togo

Transporteur 3 : petit professionnel structuré. Chargement à la descente 7 fois sur 12. Taux moyen de 69 %, 81 % et 88 %. Liaison Burkina - Ghana/Togo

Bénin Chargement 1 fois sur 3 à la descente. Taux moyens de 66 %, 73 % et 80 %. 18 rotations dans l'année.

Togo environ 18 rotations dans l'année mais descente systématiquement à vide. Taux moyens de 50 %, 63 % et 70 %. Contrat avec un chargeur avec des prix plus rémunérateurs.

Graphique 6 : Structure relative des coûts d'exploitation détaillés selon la nationalité du transporteur (en % du total du coût au véh-km)



³ Les véhicules 4 essieux (silhouette 1, 1, 2) sont de plus en plus maintenant remplacés par des 5 essieux (silhouette 1, 2, 2, ou 1, 1, 3) pour des questions de capacité.

Tableau 6 : Coûts d'exploitation au véhicule-kilomètre en 2007 et recette moyenne à la t-km roulée (F CFA)

	Transporteur 1 Burkina	Transporteur 2 Burkina	Transporteur 3 Burkina	Transporteur Bénin	Transporteur Togo
Coûts fixes					
Amortissement	51,22	62,37	37,78	39,77	46,20
Assurances véhicule	13,41	18,66	13,89	8,84	6,86
Assurances marchandises	0	10,45	7,78	0	0
Salaires et charges salariales	36,59	29,10	40	44,98	37,27
Taxes et droits divers	13,41	12,31	9,17	5,45	6,52
Total Coûts fixes	114,63	132,89	108,61	99,04	96,85
Coûts variables					
Carburant	308,94	299,39	217,15	215	225
Lubrifiants	8,75	8,75	3,2	9,50	4,24
Pneumatiques	116,67	120,15	94,81	101,01	91,10
Entretien et réparation	51,22	47,01	115,00	23,48	33,35
Frais de route	50,85	46,68	30,00	84,09	52,52
Total Coûts variables	536,43	521,98	460,16	433,08	406,20
Frais Généraux	65,11	65,49	56,88	53,21	50,30
Coût d'exploitation au véhicule-km	716,17	720,36	625,65	585,34	553,35
Coût de revient à la t-km					
(chargement à 32 tonnes)	44,76	32,82	28,34	27,71	34,58
(chargement à 40 tonnes)	35,81	27,96	24,14	25,06	27,67
(chargement à 45 tonnes)	31,83	25,58	22,22	22,86	24,59
Recette moyenne (F CFA /t-km roulée)	28,00	32,70	36,00	31,60	33,00

Source : SITRASS-Beste-Consia, 2007-2008

Si l'on raisonne en coûts réels, on se rend compte qu'il se pose un problème de rentabilité du secteur. La plupart des transporteurs fonctionneraient à un prix inférieur au coût. Le secteur fonctionne dans une **logique de survie à très court terme** avec des coûts marginaux où ne sont prises en compte que les dépenses immédiates (carburant, salaires, frais de route).

1.6.2 Une évaluation de l'effet sur les prix de transport

Nous nous plaçons toujours dans cette hypothèse de travail selon laquelle le dispositif mis en place interdirait effectivement toute pratique de surcharge et nous retenons les hypothèses de report de cette surcharge que nous avons explicitées par ailleurs selon la ventilation de P1 à P4. Nous avons vu que pour un même niveau de tonnes-kilomètres, les véhicules-kilomètres s'en trouveraient augmentés d'environ 15 %. Il est clair que cela correspond à un double effet macro-économique : d'une part un accroissement de la valeur ajoutée produite par le secteur du transport routier, avec les créations d'emploi afférentes ; d'autre part une augmentation du prix du transport.

Cette augmentation des prix du transport résultera de deux effets qui doivent être distingués : le premier est un *effet d'offre* mécanique et tient aux coûts de production des transporteurs qui sont abaissés artificiellement par la pratique de la surcharge et qui sont relevés d'autant lorsque celle-ci n'est plus pratiquée ; le second est *un effet de demande* lié au fait que sur n'importe quel marché, une augmentation de la demande de 15 % ne peut que provoquer une augmentation des prix. Bien entendu, ces effets ne s'additionnent pas mais peuvent conduire à des prix d'équilibre légèrement supérieurs à ceux qui résulteraient du seul effet des coûts. Nous distinguerons ces deux effets ci-après.

1.6.2.1 L'effet d'offre sur les coûts du transport

Nous nous sommes efforcés de calculer cet effet de deux manières : d'une part par une approche micro-économique basée sur les comptes d'exploitation de transporteurs burkinabè que nous avons pu reconstituer (Cf. le tableau précédent « Coûts d'exploitation au véhicule-kilomètre en 2007 ») ; d'autre part par une approche plus « macroscopique » fondée sur notre évaluation des véhicules-kilomètres induits par la suppression de la surcharge.

Dans les deux hypothèses, nous retrouvons deux évaluations de l'effet d'offre sur les prix qui sont très proches. Nous en retiendrons qu'elles sont au plus **de l'ordre de 15 %**.

1.6.2.2 L'effet de demande sur les prix du transport

Dans le cas particulier du fret routier, on se trouve en Afrique sub-saharienne dans des situations de marché dites « de demandeur » au sens où un excès structurel de l'offre fait que le demandeur peut beaucoup jouer avec la concurrence et qu'il est ainsi relativement maître des prix. Il est raisonnable de penser que l'augmentation de demande que nous anticipons transformera pour un temps ce marché en « marché d'offreur » et que les augmentations de prix pourraient dépasser les augmentations de coût. Nous arriverions alors à une estimation d'une **augmentation maximale des prix du transport de 20 %**.

1.6.3 Les transferts intermodaux possibles (route-rail)

Dans notre hypothèse théorique de suppression complète de la surcharge, celle-ci doit se répartir en quatre parts que nous avons déjà identifiées dans les rapports intermédiaires et que nous rappelons :

- une part P1 du fret en surcharge qui peut être assurée par les capacités disponibles sur les véhicules en circulation (des véhicules qui portent des charges inférieures aux charges autorisées) ;
- une part P2 du fret en surcharge qui peut être assurée par la flotte actuelle mais avec des missions supplémentaires, ce qui correspond à une utilisation plus intense de la flotte ;
- une part P3 du fret en surcharge qui ne peut être assurée par la flotte existante et qui demandera donc un accroissement de la flotte ;
- une part P4 du fret en surcharge qui sera transférée sur le rail.

Tableau 7 : Les reports de la surcharge et leurs principaux effets

Type de report de la surcharge	P1	P2	P3	P4
	(capacités disponibles)	(utilisation + intense)	(nouvelle flotte)	(sur le rail)
Effet sur les t.km de la route	Inchangés	Inchangés	Inchangés	Diminués
Effet sur les véh.km de la route	Inchangés	Accrus	Accrus	Diminués
Effet sur les prix du transport routier	Peu changés	Augmentés	Augmentés	Peu changés
Effet sur la valeur ajoutée du secteur	Peu changée	Augmentée	Augmentée	Peu changée
Proportion estimée « à la montée »				
(± 80 % du trafic)	10 %	60 %	20 %	10 %
Proportion estimée « à la descente »				
(± 20 % du trafic)	90 %	10 %	0 %	0 %

1.7 Les conséquences macro-économiques de la variation des prix de transport

L'évaluation des impacts de la variation des prix de transports s'est faite à partir de simulation macro économique réalisées avec le modèle IAP (Instrument Automatisé de Prévision) sur la période 2008-2010⁴.

Nous avons retenu **un scénario au fil de l'eau** sur la base des principales hypothèses sur le cours du pétrole, les principaux taux de change, le niveau de fiscalité ... formulées dans le cadrage macro économique du Burkina pour la période 2008-2011. Ce scénario est complété **d'une variante dans laquelle sera simulée une variation des prix des transports**.

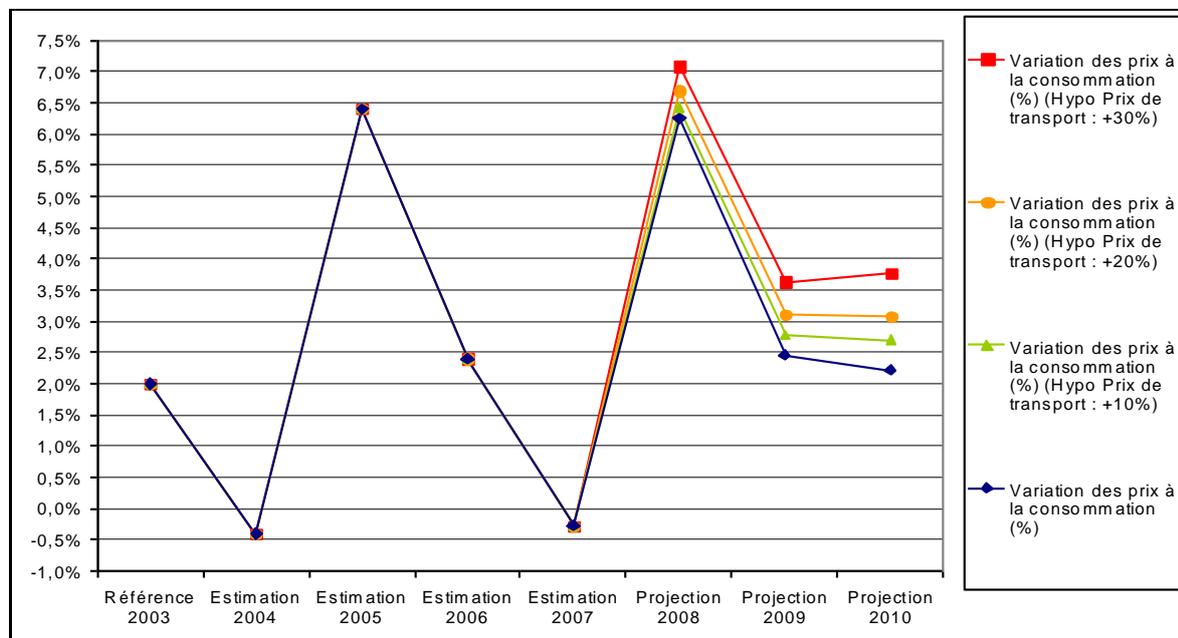
Cette amplitude de variation est définie sur la base d'une variation de P2 (utilisation plus intensive des véhicules) + P3 (acquisition d'une nouvelle flotte de véhicules) de 15% auxquels s'ajoute un effet demande estimé à 5%. Au total, la mise en place de mesures visant à éliminer la surcharge induirait une croissance des prix du fret de l'ordre de 20%. En conséquence, nous avons arrêté deux bornes de 10 % et de 30 % en intégrant un pas de variation de 10 points.

Plusieurs indicateurs feront l'objet d'une attention particulière : le niveau des prix, la croissance économique, les finances publiques et la pauvreté.

⁴ Ce modèle développé dans les années '90 par la coopération allemande GTZ a été confié à l'administration burkinabè en particulier la Direction de la Prévision du Ministère de l'Economie et des Finances qui l'utilise dans le cadre de la préparation de la loi de Finances et des négociations avec les bailleurs de fonds.

1.7.1 Les conséquences en termes de prix

Les écarts des niveaux de prix à la consommation entre la tendance au fil de l'eau et les scénarii relatifs aux variations de prix de transport (hypothèse de 10 %, 20 % et 30 %) sont non nuls. Ils se situeraient entre 0,2 point de plus en 2008 et 0,5 point de plus en 2010 pour une variation de prix de transport de 10 % et entre 0,9 point en 2008 et 1,6 point en 2010 pour une variation des prix de transport de 30 %.



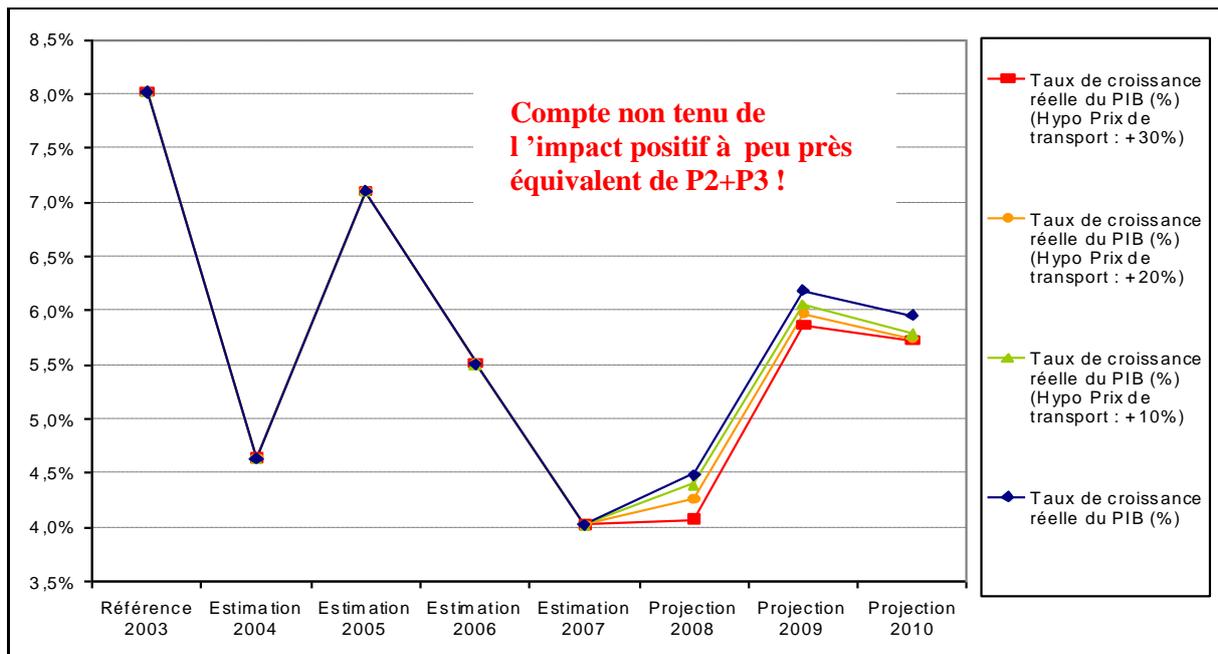
1.7.2 Les conséquences en termes de PIB

Le taux de croissance du PIB réel reste à un niveau supérieur à 4 % en 2008 et atteint près de 6% en 2010 quelles que soient les hypothèses retenues.

Les écarts de croissance économique entre la tendance au fil de l'eau et les scénarii relatifs aux variations de prix de transport (hypothèse de 10 %, 20 % et 30 %) sont faibles. Le PIB est réduit entre 0,1 point en 2008 et 0,2 point en 2010 sur la base de l'hypothèse de 10 % des prix de transport. Le PIB baisserait de 0,4 point en 2008 et de 0,3 point en 2010 avec une hypothèse de variation des prix de transport de 30 %. Rapportée au PIB au prix du marché de 2008 (3 600 milliards de FCFA), cette variation amputée du PIB représente entre 3,6 et 14,4 milliards pour les écarts négatifs de PIB de 0,1 et 0,4 point.

A ce niveau, nous rappelons que les coûts de la dégradation des chaussées liées à une durée de vie réduite s'élève à 30 milliards de F CFA, niveau significativement plus élevé que la baisse du PIB induite par une variation des prix de transport à la hausse.

En outre, compte tenu de l'absence d'une modélisation détaillée de la branche transport dans le modèle IAP, il n'est pas pris en compte dans cette simulation l'impact positif induit sur le PIB par la croissance des véhicules.km (P2) et l'augmentation de la flotte (P3) au titre d'une rétroaction.



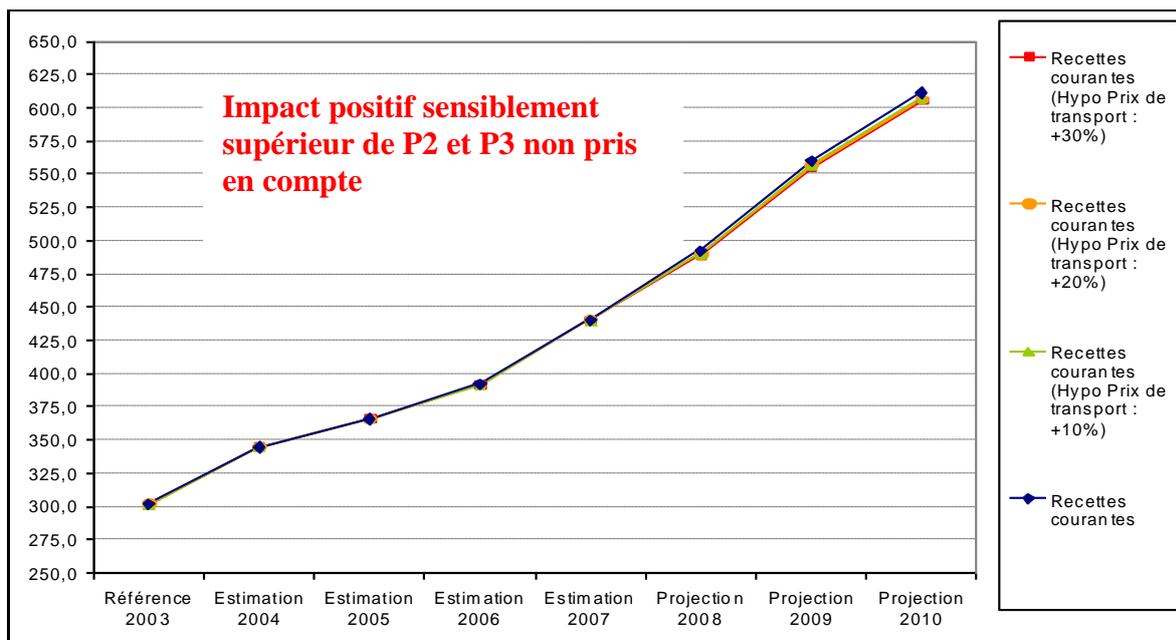
1.7.3 Les conséquences en termes de finances publiques

La modélisation des finances publiques dans l'instrument automatisé de prévision (IAP) est envisagée sur les grandes masses de recettes. Le niveau détaillé au niveau de rubriques telles que les recettes fiscales issues du secteur des transports n'est pas disponible.

Les recettes courantes correspondent à la somme des recettes fiscales, des recettes non fiscales et des recettes en capital. Elles représentent la quasi totalité des recettes du budget et près de 70 % du total des recettes et dons de l'Etat. Le montant des recettes fiscales représente plus de 90 % des recettes courantes. Il est composé des impôts sur le revenu, des impôts sur la main d'œuvre, des impôts sur la propriété, des taxes sur les biens et services, des taxes sur le commerce international avec, en particulier pour ces dernières, les taxes sur les produits pétroliers.

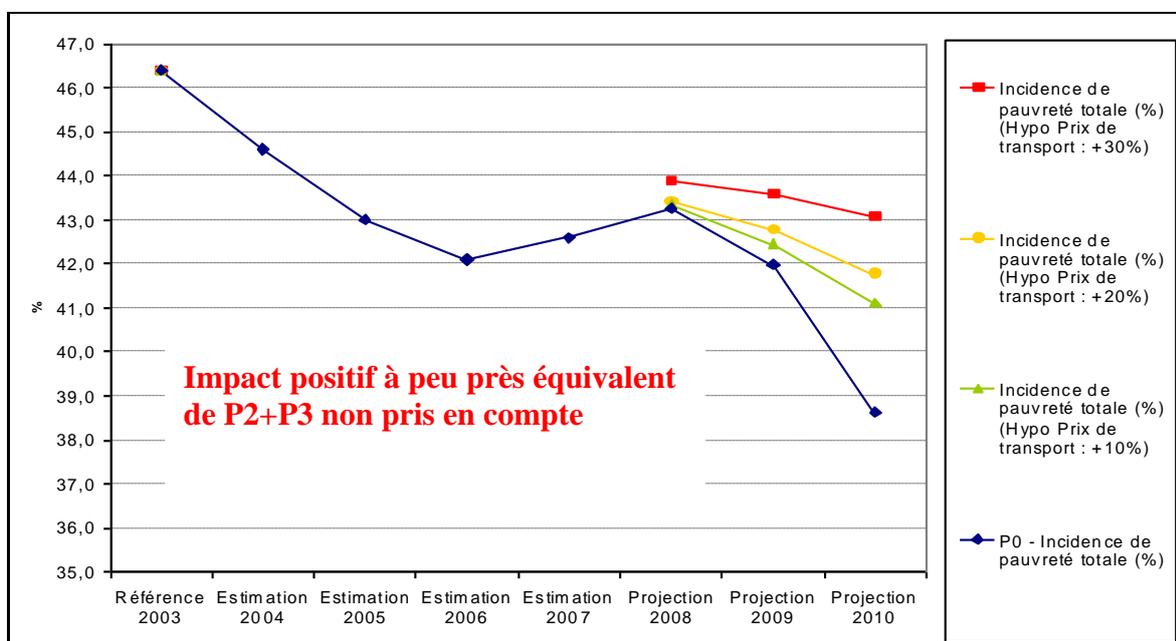
Selon les scénarii de variation des prix de transport, les recettes courantes baisseraient marginalement de 2 milliards de F CFA en 2008 et de 4 milliards de F CFA en 2010 avec une variation des prix de transport de 10 %, de 3,7 milliards de F CFA en 2008 et de 6,5 milliards de F CFA en 2010. En termes relatifs, ce moindre montant de recettes courantes représente entre 0,4 % et 1,1 % du montant total.

Comme dans le cas de l'impact sur le PIB, compte tenu de l'absence d'une modélisation détaillée de la branche transport dans le modèle IAP, il n'est pas pris en compte dans cette simulation l'impact positif induit sur les finances publiques par la croissance des véhicules.km (P2) et l'augmentation de la flotte (P3). En outre, ces deux dernières génèrent en retour une augmentation de consommation de carburants, de la consommation de biens et services qui sont soumis respectivement à des taxes sur les produits pétroliers et à la TVA.



1.7.4 Les conséquences en termes de pauvreté

La hausse des prix du transport ne remet pas en cause la tendance à la décroissance de la pauvreté totale appréciée dans le scénario de référence mais elle la ralentit. Sans variation des prix de transport, celle-ci se situerait à 43 % en 2008 et 38,6 % (4,4 points de baisse) en 2010. Avec une hypothèse de 10 % des prix de transport, la pauvreté totale représenterait 41 % de la population en 2010 soit une baisse de 2 points. Dans le cas d'une option de 30 % des prix de transport, la pauvreté totale baisserait de moins d'un point en 2010.



Dans le cas de la pauvreté rurale, la tendance à la baisse est infléchiée sans être inversée. D'un niveau plus élevé (49,5 % contre 43 % dans le cas de la population générale), la pauvreté rurale diminuerait pour atteindre le seuil de 46,4 % de la population totale. La réduction de pauvreté serait de 2,4 points dans l'hypothèse de

variation des prix de transports de 10 % et de 1,1 point dans le cas d'une variation des prix de transport de 30 %.

Les conséquences de la variation des prix de transport diffèrent dans le cas de la pauvreté urbaine. Cette dernière non seulement se situe à un niveau plus faible (20 % contre 43 % dans le cas de la population totale) mais elle enregistrerait une recrudescence en cas de hausse des prix de transport.

Comme dans les cas antérieurs, compte tenu de l'absence d'une modélisation détaillée de la branche transport dans le modèle IAP, il n'est pas pris en compte dans cette simulation **l'impact positif induit sur la pauvreté par la croissance des véhicules.km (P2) et l'augmentation de la flotte (P3)** qui génèrent des revenus supplémentaires pour les chauffeurs, et apprentis dont le nombre de rotation s'accroît, pour les chauffeurs et apprentis embauchés dans le secteur suite à l'augmentation du nombre de véhicules ainsi que pour les services connexes aux transports de marchandises (entretien, réparation...).

1.8 Conclusion : « effet prix » versus « effet volume » et simulations macro-économiques

Cette simulation de ce que nous pouvons appeler « **l'effet prix** » sur la croissance devrait être évidemment complétée de ce que l'on peut désigner par « **l'effet volume** ». Notre évaluation de l'augmentation la plus probable de l'activité du transport routier de marchandises a été estimée à +15 %, ce qui est probablement un minimum si l'on s'en tient à l'activité de la flotte burkinabè car celle-ci pourrait récupérer des services assurés par des opérateurs étrangers dont la compétitivité s'appuie essentiellement sur des pratiques record de surcharge.

Or, le modèle macro-économique disponible ne permet pas de simuler les effets d'une telle demande finale. Sur la base des éléments dont nous disposons, nous avons estimé à +0,15 % l'effet direct de cette demande sur la croissance du PIB. Avec le jeu du multiplicateur intersectoriel, il est raisonnable de situer entre +0,3 et +0,4 % l'effet global sur la croissance du PIB. Cette estimation nous conduit donc à considérer qu'entre « **l'effet prix** » et « **l'effet volume** », qui agissent en sens contraire, il devrait y avoir un **effet global neutre sur la croissance**.

Il en résulte que les **simulations sur la pauvreté** ne pourraient avoir également qu'un **effet global neutre** si on introduit l'hypothèse raisonnable d'un équilibre entre les effets de la suppression de la surcharge sur le PIB. Nous avons cependant estimé ce que pouvait être le seul effet prix, en l'isolant artificiellement, de manière à ce que les autorités aient une appréciation sur les ordres de grandeur concernés ; et aussi de manière à faire ressortir des différences entre population urbaine et population rurale qui ne seraient pas pareillement touchées.

Au global, les impacts de la variation des prix du transport induite par une élimination de la surcharge sont :

- Une inflation supérieure de l'ordre de 1 point par rapport au scénario au fil de l'eau i.e. sans mise en place de mesures visant à limiter la surcharge,
- Un effet global neutre sur la croissance du PIB,
- Un effet global neutre sur la pauvreté totale dans le pays,
- Un impact positif sur les finances publiques avec une croissance des recettes,
- Un effet global positif de 30 milliards de FCFA sur la valeur du patrimoine national routier.

2. RESULTAT 2 : PLAN D'ACTION

2.1 Dispositifs souhaitables

2.1.1 Des choix préliminaires

Nous avons présenté dans le rapport final ce qui nous semble être un comportement des acteurs, certes illégal et ruineux pour la collectivité, mais rationnel, à commencer par ceux des transporteurs qui pratiquent la surcharge. Nous en avons déduit qu'il s'agit de mettre en place un dispositif dans lequel il n'y a plus d'intérêt économique à cette pratique.

Cependant, l'analyse détaillée des pesages qui ont été réalisés pour les besoins de cette étude nous montre que sur ce réseau burkinabè, la surcharge n'est pas un phénomène national. Ce sont même principalement des opérateurs étrangers (ghanéens et maliens pour certaines citernes) qui commettent les infractions (et donc les dégâts) les plus graves.

Cela signifie que la politique la plus efficace serait une politique coordonnée au niveau de la sous-région, ou éventuellement par grand corridor sur la base d'accords bi ou trilatéraux. A défaut, un minimum de coordination sera nécessaire, en particulier en matière d'information, car on sait ce que provoquerait l'arrêt au poste de pesage proche de la frontière des dizaines de véhicules actuellement en surcharge. Nous nous plaçons dans ce scénario pour ce qui suit, qui suppose que le Burkina Faso mette en place un dispositif qui lui est propre mais en tenant compte des résolutions de l'UEMOA/CEDEAO et de la concertation nécessaire avec les pays voisins que nous évoquerons plus loin.

Un autre choix initial est celui d'une mise en œuvre progressive du dispositif de contrôle - répression ou d'un fonctionnement immédiat précédé d'une forte campagne d'information. Ce choix ne nous appartient évidemment pas. Dans ce qui suit, pour les commodités de la présentation, nous supposons qu'il y a une mise en place immédiate du système.

Il est clair que ce dispositif à mettre en œuvre, adossé à une forte résolution politique, doit en premier lieu établir une donne économique qui casse les mécanismes pervers que nous avons décrits en détail dans le rapport final.

2.1.2 Les conditions économiques minimales

En tout premier lieu, le montant de la répression doit être tel que le transporteur soit assuré d'une perte nette s'il choisit de pratiquer la surcharge⁵.

Ce « montant » est évidemment une combinaison d'une valeur certaine (l'amende à payer et les coûts d'immobilisation de la marchandise et du véhicule) et de la probabilité d'être sanctionné. Cela renvoie évidemment à deux conditions : d'une part que le montant, tel que prévu par la réglementation soit établi au bon niveau ; d'autre part que la probabilité soit élevée de ne pas échapper à la sanction.

La première condition ne présente en principe que des difficultés techniques puisqu'il s'agit de vérifier, pour les différents niveaux de surcharge, que la recette des amendes couvre les coûts sociaux de l'infraction et, surtout, que le coût de la

⁵ Les dispositions actuelles de l'UEMOA sur ce point semblent aller dans ce sens (cf. règlement n°14/2005/CM/UEMOA en ses titres 6 et 7).

répression pour le contrevenant soit supérieur, en probabilité, à l'avantage qu'il retire de la pratique de surcharge.

Il est clair toutefois que, dans le raisonnement du transporteur, ce coût est intimement lié à la probabilité d'être réprimandé. L'intérêt collectif implique que cette probabilité doit être aussi proche que possible de 100 % dès lors que l'infraction est commise. Cela renvoie bien entendu à la deuxième condition et à l'efficacité du dispositif de répression et de contrôle.

Cette efficacité suppose que l'aléa moral du système de contrôle et de répression soit complètement prévenu. Cela appelle un mécanisme tel que l'agent contrôleur ait un incontestable intérêt à pratiquer la répression telle que prévue par la loi et, qu'à l'inverse, il soit certain de perdre sa fonction s'il laisse passer un véhicule en surcharge. Cela implique deux conditions :

- (i) que la fonction de contrôle - répression soit opérée dans le cadre d'une **délégation de service public** convenablement rémunérée mais révocable au moindre manquement constaté ;
- (ii) que ce dispositif soit complété par une brigade légère et mobile de « contrôleurs des contrôleurs » seule qualifiée pour vérifier que le véhicule est en règle (pas de surcharge ou surcharge tolérée mais avec une amende acquittée).

2.2 Les problèmes d'acceptabilité et de transition

Le problème de l'acceptabilité se pose à de multiples niveaux, à commencer par le niveau international puisque ce phénomène concerne au premier chef le transport sur les grands corridors internationaux.

2.2.1 La dimension internationale

Revenons sur cette dimension car il s'agit aussi d'une question d'acceptabilité. Il serait certainement peu efficace de créer des tensions entre pays et même contre-productif si les mesures mises en place venaient à être retirées du fait des réactions du voisin. Les résultats déjà acquis par notre étude constituent un argument décisif pour convaincre les voisins concernés de l'intérêt d'une initiative du Burkina Faso et pour justifier l'appui de l'UEMOA (ou de la CEDEAO) et des bailleurs de fonds.

Sur les corridors internationaux, une attention particulière devrait être portée sur le système de pesage en cours dans les ports (ainsi que les principaux sites d'émission de fret lourd tels que les usines de cimenterie, de fer à béton, ...). En effet la majorité des poids lourds circulant au Burkina Faso ont leur origine (et destination) dans les ports de la sous-région, notamment à Abidjan, Tema/Takoradi, Lomé et Cotonou. Des stations de pesée installées aux principales entrées/sorties des ports devraient être utilisées pour l'application de la réglementation sur la surcharge et devraient se soumettre à toutes les conditions requises en termes de moyens, d'installation, de type de bascule, d'équipements informatiques, de logiciels et d'entretien des installations.

Il importe qu'une campagne d'information intense soit lancée plusieurs semaines avant la mise en place du système de contrôle et de répression avec une description

très claire de ce que coûte la surcharge au pays⁶ et de ce que seront les échelles de sanction ainsi que les seuils d'interdiction. Si la concertation internationale a été convenablement préparée, cette information devrait être faite tout au long de l'axe concerné. Elle devrait impliquer très directement la profession ainsi que les radios et télévisions locales.

Il est à noter que la dimension internationale peut constituer la meilleure protection des autorités publiques concernées contre les réactions des divers groupes de pression. Il serait évidemment souhaitable de pouvoir présenter cela comme un protocole international et une conditionnalité de tout financement par les bailleurs de fonds.

2.2.2 La dimension économique

Le niveau des infractions est tel que le retour à une situation normale peut poser de redoutables problèmes aux transporteurs. A l'issue de nos analyses statistiques et comptables, nous avons maintenant une idée précise des nouveaux coûts de production du transport routier et de ses prix que pourrait impliquer une situation sans surcharge.

Nous avons vu que ces coûts de transport pourraient être significativement supérieurs aux coûts actuels et que cette augmentation pourrait être de l'ordre de 15 % en moyenne, on ne peut imaginer que les transporteurs puissent continuer à vendre leurs services aux mêmes conditions. Les chargeurs doivent donc être prévenus du caractère inéluctable de l'ajustement du prix du transport qui pourrait être, au plus, de l'ordre de 20 %.

Cet ajustement des prix pourrait cependant ne pas atteindre les 20 % évoqués ci-dessus car les transporteurs doivent bénéficier d'au moins deux facteurs de diminution de leurs coûts. En premier lieu, un accroissement des véhicules-kilomètres pour une flotte de véhicule donnée permet un abaissement des coûts fixes (rapportés au véhicule-kilomètre) que nous avons pu sous-estimer. En second lieu, le contrôle de la charge doit être conçu comme libérateur et doit dispenser le transporteur des différentes formes de « péages illicites ». Si l'administration réussit à garantir ce caractère libérateur sur les axes concernés, cela peut correspondre à des gains de temps et de coût significatifs.

On pourrait également évoquer un troisième facteur favorable à un abaissement de coût qui concerne l'amélioration progressive du réseau routier mais qui ne peut avoir d'effet que dans la durée.

On est ici en présence d'une vraie question de transition et on voit bien que c'est vers un nouvel équilibre des coûts et des prix que doit aller le secteur des transports routiers, dès lors qu'il ne serait plus fondé sur cette ponction sur la richesse nationale que constitue la pratique de la surcharge.

⁶ Cela supposerait que l'on dispose pour chacun des pays de la sous-région de données précises et fiables sur les coûts des dégâts de la surcharge. Une étude basée sur la méthodologie utilisée pour le cas du Burkina Faso mais circonscrite au seul aspect du coût des dégâts devrait être menée dans les pays de la sous-région ou, à défaut les ordres de grandeur que nous avons obtenus devraient être repris sur la base des règles de trois.

2.2.3 Des mesures compensatoires ?

2.2.3.1 "Effet prix" versus "effet volume" et acceptabilité

A supposer que l'éradication de la surcharge soit réussie, nous avons vu que ses conséquences sur l'ensemble de l'économie nationale, à travers une augmentation des prix réels du transport de 20 % ou moins, seraient relativement limitées : nous avons pu établir que l'inflation supplémentaire sera peu visible et que la perte de croissance sera d'autant plus symbolique que les simulations macro-économiques que nous avons utilisées n'ont pas pu intégrer l'accroissement (de l'ordre de 15 %) des véhicules-kilomètres produits par le secteur, accroissement qui va dans le sens d'une création d'emplois et de valeur ajoutée.

Une telle politique ne devrait donc pas poser de problèmes d'acceptabilité dans la population surtout si les perspectives d'amélioration et de développement du réseau routier sont bien expliquées. Il peut en aller autrement pour les transporteurs, particulièrement pour ceux qui se sont installés dans la pratique de surcharge et qui auront incontestablement des surcoûts à assumer, c'est à dire à transformer en augmentation de prix.

Nous avons vu que sur un marché où la demande serait en forte et subite augmentation, l'effet demande devrait pousser les prix un peu au-delà des augmentations de coût. Mais ponctuellement, tel transporteur peut avoir des difficultés avec son ou ses chargeurs et, surtout, il peut y avoir de grandes craintes dans ce sens avant la mise en œuvre effective des nouveaux équilibres.

2.2.3.2 Quelques mesures d'assainissement du secteur

Nous avons décrit dans le rapport final les mesures à déconseiller notamment celles qui ne constitueraient qu'un effet d'aubaine et qui en outre sont ruineuses pour la puissance publique (cas de la réduction des taxes sur les carburants pour les transporteurs routiers de marchandises par exemple). En termes de mesures d'accompagnement, il convient donc de songer à des mesures ciblées sur les opérateurs concernés. On peut penser à quelques pistes, en particulier :

- des prêts bonifiés pour l'achat de véhicules performants (achat qui devrait être requis pour assurer la part P3 de la surcharge transférée) ;
- une garantie de libre circulation sans contrôle supplémentaire (et sans « péage clandestin ») pour les véhicules passés au pesage (à l'exception du « contrôle du contrôle » qui devrait être peu fréquent) ;
- un engagement pluriannuel du Gouvernement vis à vis des transporteurs qui assure la qualité et la bonne maintenance de tel ou tel axe du réseau ;
- un allègement de taxes spécifiques, sur les assurances par exemple.

Avec d'autres mesures qui restent à imaginer, de tels engagements conjugués à celui des transporteurs de respecter les charges autorisées, pourraient faire l'objet d'un « **contrat de progrès** » entre l'Etat et les transporteurs.

Revenons en détail sur quelques uns de ces points.

2.2.3.2.1 Les possibilités de renouvellement du parc

Une des questions centrales de la durabilité du secteur des transports porte sur sa capacité à se "régénérer", c'est-à-dire à assurer le renouvellement du parc de véhicules. La principale difficulté du secteur porte essentiellement sur cette capacité de renouvellement. Les chiffres du Ministère des transports (DGTTM) sont significatifs à cet égard : en 2006, 74 % des semi-remorques du Burkina Faso étaient âgés de plus de 20 ans !

Si l'on considère la capacité des véhicules utilisés à récupérer leur propre valeur grâce à leurs flux de liquidité, on se rend très vite compte des difficultés du secteur. Dans les cas où la rentabilité est avérée, celle-ci est largement réalisée grâce à l'économie de capital (véhicules d'occasion), laquelle s'exerce nécessairement au détriment de la sécurité et de l'environnement (surcharge, entretien minimal, ...).

Dans ces conditions, il est légitime de vouloir promouvoir l'introduction de véhicules neufs. Nos calculs montrent qu'il est « impossible » d'assurer le financement des véhicules neufs par des financements bancaires traditionnels, les délais de récupération du capital investi étant trop éloignés de ce que l'on peut estimer être les exigences des opérateurs du secteur. Dans le cadre de notre étude, les opérateurs⁷ que nous avons rencontrés lors de nos entretiens donnent comme explication à cette absence de recours au crédit bancaire les raisons suivantes :

- des taux d'intérêt trop élevés,
- des échéances trop courtes,
- le manque d'accès au crédit (fréquemment),
- l'absence de besoin.

Les deux dernières réponses nous renvoient à quelques évidences qui rendent effectivement le recours aux banques difficile sinon inutile :

- l'absence d'une comptabilité lisible pour les banques,
- l'acquisition de véhicules d'occasion qui ne rentrent pas dans le champ de financement bancaire,
- le faible coût d'acquisition des véhicules d'occasion qui n'implique pas nécessairement le recours au crédit,
- enfin, une surface financière limitée eu égard au montant de crédit susceptible d'être demandé, s'il s'agit d'un véhicule neuf.

Dans le cas du Burkina Faso, des tentatives ont été opérées par le passé avec l'appui de l'Etat dans le but de favoriser le renouvellement du parc de véhicules par des mesures financières appropriées, mais toutes se sont soldées par des résultats plutôt mitigés. En dépit du cadeau de l'Etat sur les droits de douane, les véhicules neufs reviennent toujours trop chers dans l'état actuel de fonctionnement du secteur. Les opérateurs ne pouvaient donc pas envisager des financements bancaires classiques (aux conditions commerciales du marché) : les conditions de financement exercent une pression trop forte (délais de remboursement trop courts et taux d'intérêt trop élevés) sur le flux discrétionnaire des investisseurs.

Dans ces conditions, l'introduction de financements bonifiés peut paraître un moyen de contourner l'obstacle et de réconcilier un investissement onéreux et une exigence de délai de récupération du capital. Nous avons alors procédé à une

⁷ En particulier les artisans-transporteurs

simulation dans le cas d'un financement privilégié (taux d'intérêt réduit et durée du prêt allongée).

Hypothèses retenues

- *Taux d'intérêt* : 5 % au lieu des 15 % de taux commercial
- *Durée des prêts* : 5 ans au lieu des 3 ans habituellement en vigueur
- *Prix d'achat des véhicules* : véhicules neufs fabriqués en Chine mais sous licence étrangère (Volvo et Mercedes). Ce type de véhicules adaptés pour le terrain africain reviendrait à environ 66 millions de F CFA TTC (semi-remorque type 5 essieux). On supposera l'apport personnel de l'opérateur à 25 % du prix du véhicule, soit un montant à emprunter d'environ 50 millions de F CFA.
- *Nombre de véhicules concernés* : nous avons retenu une hypothèse haute (très optimiste) de 1 000 véhicules correspondant à un renouvellement de 20 % du parc de la flotte en circulation actuellement.

Résultats de la simulation

- Les simulations indiquent que le coût de l'opération de prêts bonifiés se situe à environ **15 milliards de F CFA** (prise en charge de 10 points de taux d'intérêt) pour 1000 véhicules (**11 milliards F CFA** si les véhicules sont achetés hors taxes).
- L'achat de véhicules d'une valeur TTC de 66 millions de F CFA et d'un emprunt de 50 millions F CFA correspond cependant à des **mensualités de 944 000 F CFA** avec un taux d'intérêt de 5 % sur une durée de 5 ans (**708 000 F CFA** de mensualité pour un achat hors taxes). Cette mensualité paraît impossible à rembourser dans les conditions actuelles de fonctionnement du secteur : avec une seule rotation par mois, ce montant correspond environ au chiffre d'affaires mensuel de l'opérateur, une fois déduit les frais de route et de péage, sans compter le carburant !
- Compte tenu des hypothèses retenues, il semble que pour assurer le remboursement des mensualités, les opérateurs doivent pouvoir effectuer au minimum 2,5 rotations par mois. Cela permettra non seulement d'assurer les mensualités mais aussi de garantir un taux de rendement et un délai de récupération des capitaux propres à peu près acceptables⁸.

La simulation décrite ci-dessous porte sur la capacité d'un véhicule isolé à générer des flux de financement et à assurer son refinancement, et non la capacité d'une entreprise - possédant éventuellement plusieurs véhicules - à promouvoir son équilibre financier dans le cadre du renouvellement de ses équipements. Il faut donc se garder de la tentation de mesures uniformes. Clairement, ce type de dispositifs donne de meilleurs résultats avec des entreprises de transport possédant plusieurs véhicules. Il faudrait donc instituer une sorte de prime à la taille, encourager les entreprises structurées de transport, c'est à dire les propriétaires possédant plusieurs véhicules, qui risquent d'avoir un équilibre financier moins précaire et un comportement professionnel plus fiable que les entreprises artisanales, voire pire, les propriétaires possédant un seul véhicule. Ce système de prêts bonifiés devrait aussi être l'occasion d'inciter les opérateurs au regroupement sous la forme de GIE

⁸ Même avec un flux discrétionnaire de 1,3 millions FCFA par mois (ce qui est difficile à atteindre), on voit qu'il faut tout de même 7 ans pour récupérer la totalité du capital engagé !

(groupements d'intérêt économique). Ainsi, un nombre de véhicules minimum de l'ordre de 10 à 20 (voire plus en fonction du dispositif final à mettre en place) par GIE contribuerait à la restructuration du secteur, caractérisé pour l'heure par sa grande atomisation.

Tableau 8 : Type de financements et paramètres de rentabilité

	Cas actuel, taux commercial, 3 ans	Achat TTC, taux bonifié, 5 ans	Achat HT, taux bonifié, 5 ans
Capital emprunté (F CFA)	50 000 000	50 000 000	37 500 000
Apport personnel	16 000 000	16 000 000	12 500 000
Taux annuel	15,00%	5,00%	5,00%
Taux mensuel	1,25%	0,42%	0,42%
Durée en mois	36	60	60
Mensualité constante	1 733 000	944 000	708 000
Charge de financement annuelle	20 799 000	11 323 000	8 492 000
Flux discrétionnaire mensuel	1 300 000	1 300 000	1 300 000
Flux discrétionnaire annuel	15 600 000	15 600 000	15 600 000
Durée de crédit	60	60	60
Mensualité de crédit	1 733 000	944 000	708 000
Charges annuelles de crédit	20 799 000	11 323 000	8 492 000
Flux net annuel disponible après charge de financement	-5 199 000	4 277 000	7 108 000
Valeur du capital en début de période	66 000 000	66 000 000	50 000 000
Taux de rendement	-7,88%	6,48%	14,22%
Délai de récupération du capital engagé (années)	non significatif	15,4	7,0

Source : Sitrass-Beste-Consia, 2008

Pour assurer le remboursement, on pourra aussi mettre en place une sorte de **fonds de garantie solidaire** (cela rend les membres du GIE solidaires entre eux). Par exemple, un prélèvement de 3 % sur les mensualités remboursables pourra abonder ce fonds de garantie. Mais cela augmentera d'autant plus les mensualités et diminuera par conséquent la rentabilité de l'opération pour les investisseurs.

Il ne faut pas non plus oublier que ce type de mesures risque d'entraîner des effets d'aubaine sans lendemain si l'on ne prend pas le problème de façon globale. En effet, une offre intéressante est susceptible de déclencher des comportements de renouvellement et d'amélioration du parc, qui une fois la mesure passée, seront suivis d'un retour aux comportements traditionnels. Il faut donc se garder de l'illusion du pouvoir du « financier ». De bonnes conditions de financement sont souvent une condition permissive de nouveaux comportements, elles sont rarement la cause de transformations radicales. Cela signifie que ces mesures **doivent clairement s'inscrire dans des transformations environnementales substantielles**.

La seule disponibilité du fret **P3** ne suffirait donc pas à assurer les 2,5 rotations par mois, nécessaires pour garantir les taux de rendement et le délai de récupération des capitaux propres par les investisseurs. C'est donc un programme global qu'il faudra mettre en place, à commencer par la garantie d'une transparence du marché (accès facilité au fret) et la réussite du programme de facilitation en cours d'exécution par l'UEMOA.

2.2.3.2.2 La transparence du marché et l'accès au fret

Une meilleure transparence du marché doit être recherchée. Une meilleure connaissance des conditions de fonctionnement du secteur doit être assurée par la DGTTM (ou encore mieux le Conseil Burkinabè des Chargeurs, CBC) en matière de service, de trafic et de prix de fret, ce qui exige certainement la mise en place d'un tableau de bord informatisé ainsi qu'une collaboration avec la profession. Les syndicats des transporteurs et chauffeurs doivent pouvoir, de leur côté, informer leurs adhérents sur les conditions de prix en deçà desquelles ils n'ont aucune chance de couvrir leurs coûts réels. A cette fin, une **formation minimale** de quelques permanents des syndicats devra être assurée.

Une connaissance précise du fret transporté à l'importation (comme à l'exportation mais le trafic est moins important dans ce cas) devra être recherchée. La comparaison des données issues de la Douane et celles du CBC sur le trafic à l'importation montre des différences significatives (cf. Rapport Volume 2.2) pour lesquelles les explications fournies sont insuffisantes pour comprendre de tels écarts. Le CBC devrait améliorer son système de collecte des données, et se rapprocher des douanes pour une confrontation périodique des données recueillies⁹.

Cette transparence du marché passe aussi par la levée des dernières barrières d'accès au fret : **règle de répartition** des 2/3 - 1/3 (ou de 50 - 50) entre transporteurs burkinabè et côtiers, et **système de tour de rôle** assuré par les syndicats. On voit bien que la règle de répartition des quotas est tombée en désuétude dans les faits : elle ne profite qu'à quelques intérêts particuliers et pénalisent les opérateurs qui cherchent à moderniser et à professionnaliser leurs activités. Il en va de même du système de tour de rôle que ne fait que tirer le secteur vers le bas et empêche une vraie professionnalisation du secteur.

2.2.3.2.3 Les mesures de facilitation et de libre circulation

Enfin, le problème le plus souvent soulevé par les transporteurs et qui depuis des années revient de façon récurrente, porte sur les entraves liées à la circulation sur les routes inter-Etats, occasionnant d'importantes pertes financières et de temps. Le dernier rapport du Centre pour le commerce en Afrique de l'Ouest (WATH)¹⁰ est particulièrement édifiant. Sur la base d'enquêtes réalisées sur les tronçons Tema-Ouagadougou, Ouagadougou-Bamako et Lomé-Ouagadougou, les trois points suivants ont été évalués : nombre de barrages, montants des taxes illicites perçues et temps perdu. En fonction des différents tronçons :

- le nombre de barrages va de 1 à 4,6 aux 100 km (4,6 pour le tronçon Ouaga-Bamako),
- les montants illicites vont de 1 632 à 12 294 F CFA aux 100 km (le plus élevé pour le Mali et le plus faible pour le Togo),
- le temps perdu étant évalué entre 15 et 38 minutes aux 100 km (15 mn pour le Burkina et 38 mn pour le Mali).

⁹ Même si les objectifs des deux organismes ne sont pas les mêmes, de tels écarts concernant les volumes de fret d'un même pays posent de sérieuses questions.

¹⁰ WATH, Rapport relatif aux premiers résultats de l'Observatoire des pratiques anormales (OPA) sur les axes routiers inter-Etats, Accra, Juillet 2007. <http://www.watradehub.com/accra>

Ce problème ne date évidemment pas d'aujourd'hui¹¹ mais il est temps qu'une volonté politique forte puisse être affichée au niveau sous-régional pour en venir à bout. Il fait heureusement partie du Programme Indicatif Régional (PIR) de facilitation mis en place par l'UEMOA avec l'appui de l'Union européenne. Son éradication concerne non seulement les gains financiers et de temps sur les corridors mais conditionne aussi la réussite d'autres effets indispensables au fonctionnement optimal du secteur. De toutes les mesures que nous avons évoquées, celle concernant les contrôles illicites n'est certainement pas la plus facile à mettre en œuvre, ne serait-ce qu'en raison de la pression sociale des bénéficiaires.

2.3 Localisation, gestion et exploitation des stations de pesée

Nous ne reprendrons pas dans cette synthèse les éléments de mesures à mettre en place pour le contrôle de la surcharge dans la mesure où ces éléments ne présentent que des difficultés techniques faciles à surmonter.

Sur la base des résultats des campagnes de pesée exhaustives, il est proposé que les axes les plus exposés soient équipés d'installations de pesage.

Nous avons détaillé plus haut la nécessaire prise en compte de la dimension internationale dans le contrôle de la surcharge et notamment du traitement du problème à la source, c'est-à-dire dans les ports. Les installations portuaires seront beaucoup plus légères que celles mises en place sur le territoire du Burkina en termes d'infrastructure de génie civil (pas de parking surcharge, pas de zone de stockage des marchandises etc.).

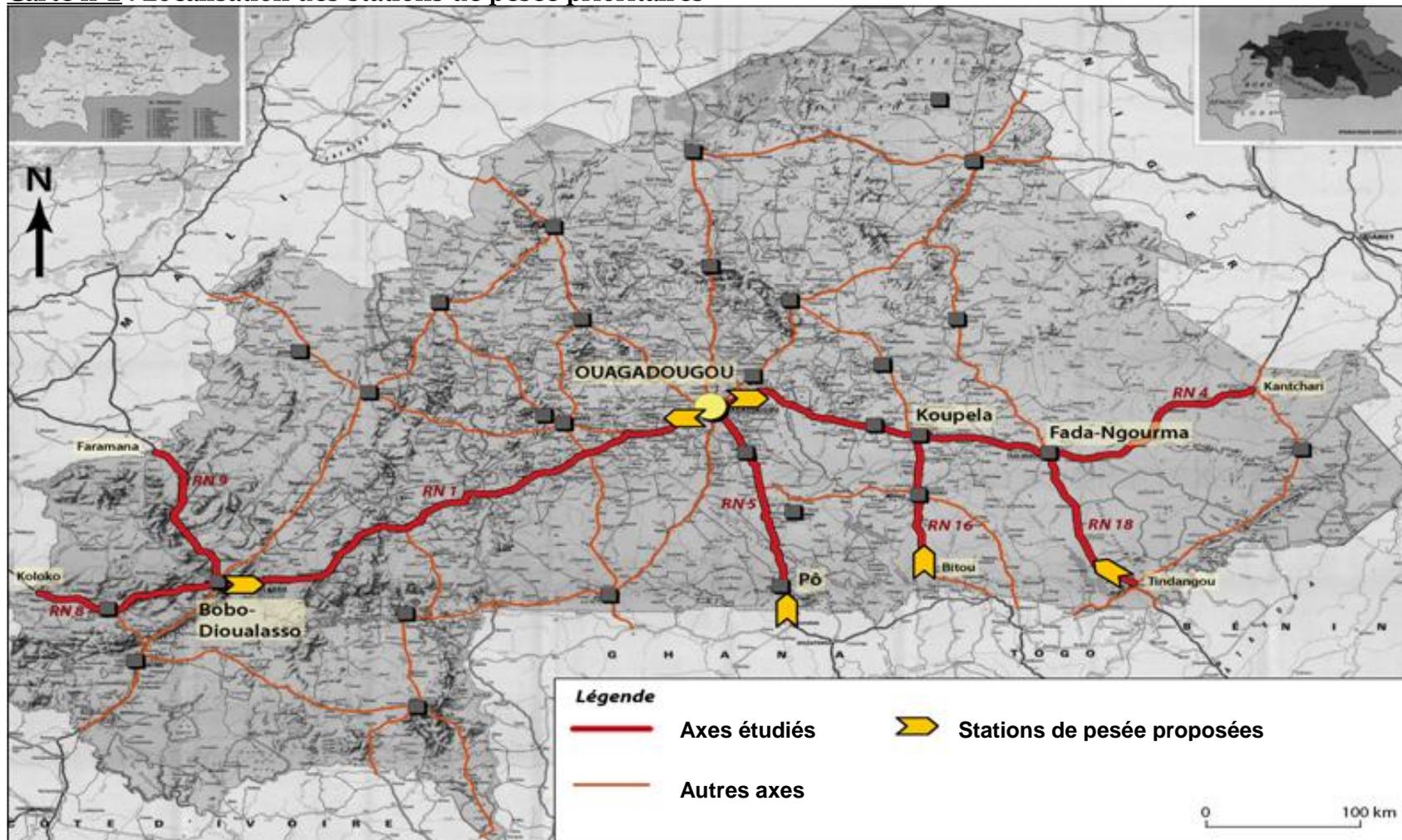
En complément à cette dimension internationale, il est recommandé au niveau national burkinabè que les sites de pesée soient installés comme suit (cf. Carte n°2) :

- deux stations autour de Ouagadougou, l'une à Zagthouly (sens Ouaga-Bobo) et l'autre à l'est de Ouagadougou sur la route de Koupéla (sens Ouaga-Koupéla) ;
- une à la sortie de Bobo-Dioulasso (sens Bobo-Ouaga) ;
- une sur la RN5, frontière Ghana (sens Ghana-Burkina) ;
- une à Bitou, frontière du Togo (sens Togo-Burkina) ;
- une à Tindangou, frontière du Bénin (sens Bénin-Burkina).

Ces six postes formeront un véritable cordon pour le trafic poids lourds du Burkina Faso.

¹¹ cf. conclusions du séminaire SITRASS 1 à Yamoussoukro en novembre 1989. "Politique de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne : Cameroun, Côte d'Ivoire, Mali, Togo".

Carte n°2 : Localisation des stations de pesée prioritaires



ANNEXE 1 : Offre et demande de transport

L'offre de transport routier de marchandises représente environ 35 % du parc total de véhicules roulant au Burkina Faso (tableau 1). Dans le cadre de cette étude, les camionnettes ne sont pas prises en compte car elles assurent plutôt un transport intérieur de marchandises en petites quantités ; le parc de poids lourds (camions, tracteurs, semi-remorques, remorques) représenterait alors 19 % du parc total en 2006.

Le principal constat que l'on peut faire du tableau 1 est la forte augmentation du parc de véhicules poids lourds sur la période 2001-2006 : +80 % pour les camions, +114 % pour les tracteurs routiers, +38 % pour les remorques et +113 % pour les semi-remorques. Cette augmentation s'explique principalement par le déclenchement de la crise ivoirienne en septembre 2002 qui a interrompu par moments le trafic ferroviaire (notamment entre sept. 2002 et déc. 2003) et reporté le trafic de transit ivoirien du Burkina sur les corridors routiers du Togo et du Ghana principalement. Enfin, le graphique 2 montre que le parc de poids lourds est très âgé avec un âge moyen d'environ 18 ans.

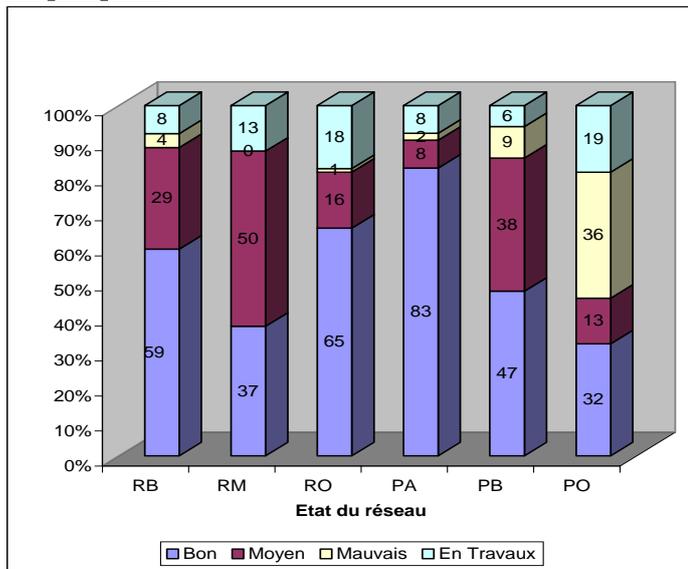
La demande de transport est essentiellement assurée par le mode routier comme le montre le graphique 3. D'après les données de la Direction Générale des Douanes (DGD), les exportations et les importations ont globalement augmenté entre 2000 et 2007. On remarque par ailleurs la chute du trafic ferroviaire sur la période de pointe de la crise ivoirienne (2003 notamment), ce trafic ayant été reporté sur les routes des corridors togolais et ghanéen notamment.

Tableau 1 : Evolution du parc automobile (2001-2006)

Désignation	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Camionnettes	14 184	15 621	16 378	18 046	20 136	25 183
Camions	7 652	8 697	9 482	10 863	12 461	13 842
Tracteurs routiers	3 947	4 521	5 662	7 049	8 152	8 464
Remorques	177	180	199	199	209	245
Semi-remorques	3 614	4 193	5 062	6 359	7 431	7 697
Total véh. transport de march.	29 574	33 212	36 783	42 516	48 389	55 431
Voitures particulières	53 983	61 639	67 034	74 842	84 161	95 913
Véhicules spéciaux	283	306	348	441	534	912
Autres	392	411	244	251	278	351
Transport en commun	4 098	4 506	4 672	5 120	5 664	6 547
Total transport de personnes et Autres	58 756	66 862	72 298	80 654	90 637	103 723
Total parc automobile	88 330	100 074	109 081	123 170	139 026	159 154
% Transport de marchandises/parc total	33 %	33 %	34 %	35 %	35 %	35 %

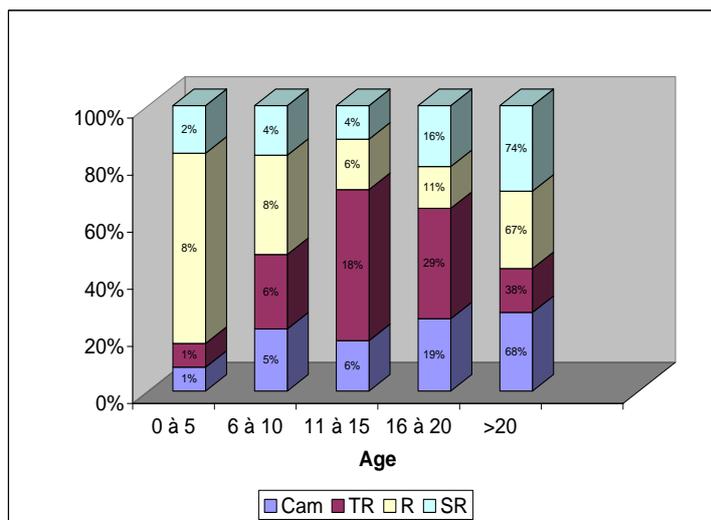
Source : DGTMM, 2007

Graphique 1 : Etat du réseau routier (2007)



Source : DGR, 2007

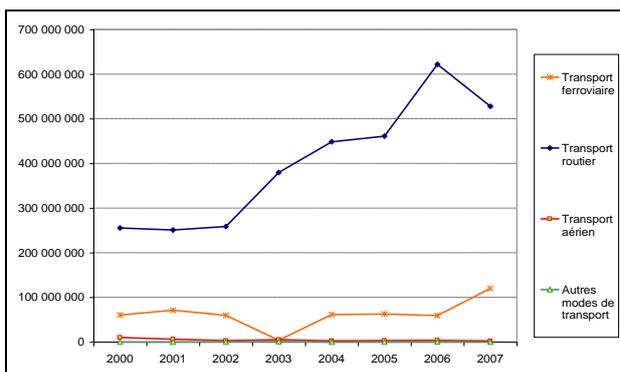
Graphique 2 : Age du parc de véhicules poids lourds



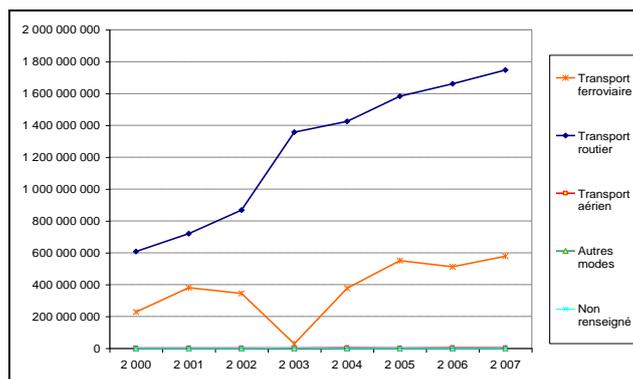
Cam (camion), TR (tracteur-routier), R (remorque), SR (semi-remorque)

Source : DGTMM, 2007

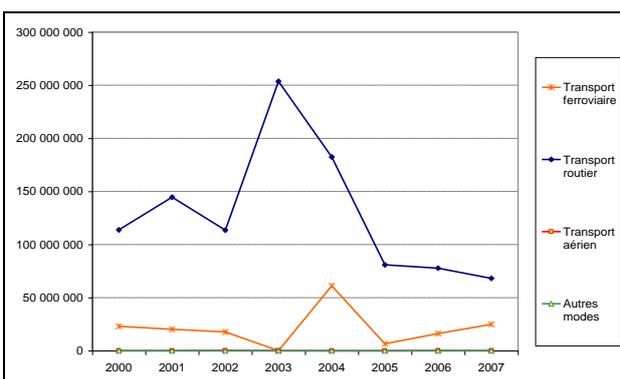
Graphique 3 : Evolution du trafic de marchandises par mode de transport (source : DGD)



Exportations (en kg)



Importations (en kg)



Transit (en kg)

ANNEXE 2 : Poster

Le contenu de la présente publication relève de la seule responsabilité de SITRASS et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant l'avis de l'Union européenne.