

REPUBLIQUE DE COTE D'IVOIRE

-----  
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Vème LEGISLATURE  
PREMIERE SESSION ORDINAIRE 1985

-----  
LES TRANSPORTS ROUTIERS, ELEMENT DE  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET DE PROMOTION SOCIALE EN  
COTE D'IVOIRE

-----  
Rapport présenté par  
Monsieur HOULAI Bernard TIABAS  
Membre du Conseil Economique et  
Social

J U I N 1985

# S O M M A I R E

## INTRODUCTION

- I- LES TRANSPORTS ROUTIERS DANS LE CONTEXTE  
ECONOMIQUE NATIONAL
  
- II- PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS
  
- III- PROPOSITIONS DE MESURES A PRENDRE

## INTRODUCTION

Le développement d'un pays et sa santé économique sont liés à la densité de ses différents réseaux de communication et à la facilité de déplacement des personnes et des biens d'un point à un autre du territoire national.

Le système de "transports et de communications", élément indispensable à toute politique de développement régional, d'intégration nationale, et d'expansion des échanges de toutes natures, constitue une condition et une conséquence du développement économique et social.

Depuis 1960, une haute priorité a été accordée par les pouvoirs publics à la constitution d'un réseau opérationnel d'infrastructures de transports apte à répondre aux besoins de la croissance.

Dans le vaste programme de construction et d'équipement national, un tiers des investissements publics sur la décennie qui a suivi l'Indépendance, et près d'un quart sur la décennie suivante, ont été consacrés aux infrastructures de transports et de communications.

Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire et de promotion des échanges, une priorité a été accordée à l'infrastructure routière, élément clé de la desserte du territoire national.

L'importance de la part accordée aux transports routiers dans l'allocation sectorielle des ressources s'explique par la nécessité de rapprocher les hommes, et de faciliter les échanges, tout en assurant aux usagers de ce mode de transport le maximum de commodité et de sécurité.

Les transports routiers constituent par ailleurs, dans le système "production-distribution" ivoirien, une composante essentielle dont la maîtrise permet d'infléchir de façon sensible les coûts des produits surtout pour les consommateurs éloignés d'Abidjan, généralement pénalisés par la distance.

Actuellement la Côte d'Ivoire s'est dotée d'une infrastructure routière solide de plus de 50 880 km de routes classées, dont 5.000 bitumées (y compris les voies urbaines) assurant ainsi une liaison permanente entre tous les centres urbains et ruraux de l'intérieur.

Les transports routiers en Côte d'Ivoire ont connu pendant la décennie écoulée une expansion et un rythme de croissance remarquable de plus de 15 % par an, témoignant de son dynamisme et de son aptitude à répondre aux exigences du développement.

Cependant on constate, malgré ce dynamisme, une faible productivité de cette activité liée principalement à un manque d'organisation et de coordination du système des transports, et à une faible qualification des hommes.

La maîtrise du fonctionnement du système des transports et la rationalisation de son exploitation sont les meilleurs garants de la rentabilisation optimale des investissements réalisés.

Toute action d'amélioration de la productivité passe nécessairement par une phase d'organisation du marché des transports et de formation des hommes.

Bien que les axes marquants de la politique de l'Etat en matière de transports routiers pour le prochain quinquennat soient l'amélioration de la productivité du système et la valorisation des ressources humaines, très peu de moyens ont été prévus par le plan 81-85 pour réaliser un tel objectif.

Au VII<sup>ème</sup> Congrès du PDCI-RDA des recommandations avaient été faites par la Commission "Équipement" qui préconisait entre autres un certain nombre d'interventions et la réalisation de projets devant permettre d'assurer un développement véritable des transports routiers.

L'objet de la présente Saisine est d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'importance de ces recommandations, et la nécessité d'intervenir plus énergiquement dans ce secteur d'activité somme toute stratégique et vital.

L'analyse qui suit ne concernera pas le secteur des transports routiers de marchandises, élément moteur du développement économique, important générateur d'emplois et de revenus, et qui constitue par ailleurs un facteur essentiel de rééquilibrage régional et de promotion sociale.

Bien que les axes marquants de la politique de l'Etat en matière de transports routiers pour le prochain quinquennat soient l'amélioration de la productivité du système et la valorisation des ressources humaines, très peu de moyens ont été prévus par le plan 81-85 pour réaliser un tel objectif.

L'activité même du transporteur routier, considérée longtemps comme marginale, n'a bénéficié jusqu'ici d'aucune action réelle d'encadrement, et toutes celles entreprises par l'Etat en faveur de la profession sont restées trop ponctuelles et isolées pour entraîner une véritable mutation du secteur.

Au VIIème Congrès du PDCI-RDA des recommandations avaient été faites par la Commission "Equipement" qui préconisait entre autres un certain nombre d'interventions et la réalisation de projets devant permettre d'assurer un développement véritable des transports routiers.

L'objet de la présente Saisine est d'attirer l'attention du Gouvernement sur l'importance de ces recommandations, et la nécessité d'intervenir plus énergiquement dans ce secteur d'activité somme toute stratégique et vital.

L'analyse qui suit ne concernera que le secteur des transports routiers de marchandises, élément moteur du développement économique, important générateur d'emplois et de revenus, et qui constitue par ailleurs un facteur essentiel de rééquilibrage régional et de promotion sociale.

## I - LES TRANSPORTS ROUTIERS DANS LE CONTEXTE ECONOMIQUE NATIONAL

Les transports routiers constituent un des rouages essentiels du développement économique et social de la Côte d'Ivoire.

Leur maîtrise permet de faciliter les déplacements, d'infléchir de façon sensible les coûts de production et de commercialisation, et d'organiser de façon rationnelle la desserte (approvisionnement et collecte) de l'ensemble du territoire national.

Actuellement on peut estimer que plus des 3/4 des transports de marchandises et de personnes sur le territoire national s'effectuent par la route.

En effet l'étude SETEC (5) prévoyait qu'en 1982, 8,5 millions de tonnes de marchandises (soit 80 % du fret national) et 35 millions d'usagers des transports publics (87 % des passagers nationaux) seraient acheminés par la route.

L'importance des transports routiers est due au fait que le trafic fluvial et lagunaire est quasi inexistant (cours d'eau peu navigables), que le fret aérien est encore très faible, et que le rail, dont le tronçon ivoirien de 654 km ne dessert qu'une petite partie du territoire national, manquant ainsi de souplesse et ne présentant d'intérêt économique que sur les longues distances.

La route présente par ailleurs de nombreux avantages :

- . système souple, évitant les ruptures de charges et permettant l'acheminement de marchandises de "porte à porte".

---

(5) Etude des Transports en Côte d'Ivoire, Rapport Général Décembre 1976.

- . intégration aisée dans toute chaîne de transport où elle intervient en amont et en aval
- . approvisionnement et collecte relativement rapides et aisés en tout point du territoire national
- . adaptation du matériel à tous les types de transports (par lots, volumineux, pondéreux, liquides containers ..)

La production des transports routiers a fortement évolué ces dernières années, passant de 22 milliards de francs en 1968, à près de 103 milliards en 1978 (1) soit un taux d'accroissement annuel de plus de 16 %. Cette production représente plus du tiers de celle de l'ensemble de la branche "Transports et Communications" estimée en 1979 à 300 milliards de francs CFA.

En 1982, on évaluait à environ 3 500 (2) le nombre d'entreprises ou unités artisanales qui se consacraient principalement à l'activité transport routier de marchandises.

Les Sociétés de transports publics routiers de marchandises concernées par la Centrale des Bilans, ont réalisé en 1980 plus de 12 milliards de francs CFA de chiffre d'affaires, avec une valeur ajoutée estimée à 5 milliards de francs CFA environ.

Ces Sociétés ont créé 2 000 emplois ivoirisés à 53 %, et généré une masse salariale de plus de 2 milliards de francs en 1980 (3)

(1) Comptes de la Nation 1978, 1979

(2) Fichier d'identification CNBF, 1982

(3) Centrale des Bilans, 1980

Il s'agit d'un secteur parfaitement intégré, la consommation intermédiaire se situant à plus de 99 % à l'intérieur de la Côte d'Ivoire. On constate, en effet, une liaison étroite entre la branche transport et les autres secteurs de l'économie, en particulier les P.M.E. (garages, par exemple).

Le parc des véhicules affectés au transport routier de marchandises est estimé, en 1978 à 28 000 unités environ (camions, tracteurs, remorques et semi-remorques) (4). Si à chaque unité étaient affectés deux employés (chauffeur et aide-chauffeur), ce serait près de 60 000 emplois qui sont créés par cette activité, constituant ainsi un des éléments les plus dynamiques de l'économie nationale.

On constate cependant, que malgré son dynamisme, ce secteur d'activité connaît une faible productivité liée surtout à son manque d'organisation ainsi qu'au caractère archaïque de son mode d'exploitation.

Le plan 81-85 (5) évalue à 150 000 tonnes la charge utile offerte en 1979 par le parc du transport routier de marchandises. Le plan estime en effet, dans ces conditions, que si un tiers de ce tonnage est immobilisé ou opère en camionnage urbain, la productivité globale du système n'excéderait pas 15 000 tonnes - kilomètres à la charge utile, performance considérée comme modeste, surtout si l'on tient compte de l'important taux de roulage à vide.

Le plan estime par ailleurs que dans les conditions actuelles d'exploitation, une amélioration de 20 % de la productivité pourrait entraîner une baisse en termes réels de 10 % du coût de transport.

(4) Source DCTT, Rapports sectoriels de préparation du plan 81-85 (BCET, Février 1979)

(5) projet de plan quinquennal 1981-85 Tome II volume I, Mars 1981.



Le plan propose donc des actions orientées principalement vers :

- une politique de coordination et de réglementation des transports
- et une politique d'organisation de la profession et de promotion d'entreprises modernes de transports

Ces actions, pour être pleinement efficaces, doivent tenir compte des problèmes à caractère structurel qui se posent et qui ne peuvent trouver de solutions que dans le cadre de politiques à moyen et long termes

## II - PROBLEMATIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Il convient de distinguer :

- . Les problèmes liés à l'organisation du secteur
- . Les problèmes de coordination et d'encadrement
- . et les conséquences d'une telle situation

### 2.1. Problèmes liés à l'organisation

Les transports routiers en Côte d'Ivoire se caractérisent par :

- . une prédominance d'une structure artisanale fortement atomisée
- . une anarchie sur le marché des transports
- . une inorganisation de la profession

#### a) Prédominance d'une structure artisanale très atomisée

Sur 3 500 transporteurs recensés en 1982 dans le domaine du transport routier de marchandises 45 seulement (soit moins de 2 %) figurent à la Centrale des Bilans et peuvent donc être considérés comme entreprises modernes, disposant d'une comptabilité régulière et d'un bilan.

Ces entreprises organisées sont pour la plupart des sociétés à capitaux d'origine étrangère, qui ont une grande expérience dans l'activité transport et qui ont conservé d'importantes positions sur les marchés des transports spécialisés (hydrocarbures, containers, transports frigorifiques...).

D'après la Centrale des Bilans de 1980, 66 % du capital détenu par ces sociétés sont étrangers. Cependant on note un accroissement important du taux d'ivoirisation de ce capital entre 1979 et 1980. (1)

Dans le secteur artisanal, 55 % du parc se répartit entre plus de 90 % de l'ensemble des transporteurs, dont plus de la moitié ne dispose que d'un ou deux véhicules. Ces transporteurs artisanaux très peu organisés, aux moyens relativement limités ne disposent d'aucun pouvoir de négociation et sont donc assujettis à tous les aléas du marché.

#### b) Anarchie sur le marché des transports

On constate un déséquilibre permanent entre l'offre et la demande de transport avec des situations alternées de surcapacité et de sous-capacité du parc disponible.

Ainsi pendant la période de traite du café et du cacao (entre Octobre et Mars), on enregistre une forte sollicitation des transporteurs pour le transport de ces produits, au détriment du transport des marchandises diverses qui, à cette période souffrent d'une mauvaise distribution, faute de moyen de transport.

Par contre, après cette période, on assiste à un renversement de tendance avec la diminution du fret café cacao et le repli des transporteurs de ces produits sur le fret marchandises diverses. Il apparaît ainsi un grave déséquilibre entre une offre de fret insuffisante et une demande pléthorique d'où la naissance d'une "concurrence sauvage" avec toutes les conséquences néfastes pour les petits transporteurs.

Cette situation a été aggravée par trois phénomènes.

---

(1) Cette période a été prise en compte parce qu'elle reflétait mieux l'activité économique du pays avant les effets de la crise.

. La baisse de l'exploitation forestière qui a entraîné la reconversion du parc des grumiers en parc de marchandises et un accroissement de la capacité de transport dans ce secteur.

. de nombreux transporteurs privés se livrent à une pratique illégale en faisant du "transport pour compte d'autrui" et font donc une concurrence déloyale aux transporteurs professionnels soumis par ailleurs à de lourdes charges d'exploitation (impôts, patentes etc..)

. enfin il existe sur le marché des transports routiers une catégorie de courtiers, les "cockcers", intermédiaires peu scrupuleux qui faussent le jeu de l'offre et de la demande. Ceux-ci spéculant sur deux tableaux, imposent d'un côté aux transporteurs des tarifs très bas, défiant toute notion de rentabilité et de l'autre en percevant des commissions illicites, pouvant aller jusqu'à 30 ou 40 % du coût du transport (1).

c) Inorganisation de la profession et manque de qualification des transporteurs

Cette inorganisation se caractérise :

. Par le non respect de la réglementation définissant les conditions d'exercice de la profession. La loi prise en 1964 limite l'accès de la profession aux seuls nationaux, à l'exclusion de tous ceux qui exerçaient précédemment à cette disposition. Le décret du 17 novembre 1966 définit les conditions techniques d'exercice de la profession.

---

(1) D'après une enquête menée par le CNBF en 1979 sur le phénomène " Cockcers".

. par le faible niveau de qualification des transporteurs (analphabètes pour la plupart); leur manque d'information et surtout leur comportement favorise grandement cette situation d'anarchie. Le besoin de formation des transporteurs doit s'accompagner d'une action d'encadrement, d'éducation et de changement de mentalité.

## 2.2. Insuffisance des moyens d'encadrement

L'environnement des transports routiers à jusqu'ici été constitué par :

- La Direction Centrale des Transports Terrestres (DCTT) structure Administrative à compétence élargie chargée de l'organisation, de la coordination, de la réglementation et du contrôle (sécurité) de l'ensemble des Transports Terrestres (urbains, inter-urbains, ferroviaires, fluviaux et lagunaires). Son rôle s'est jusqu'ici confiné à la simple délivrance et à la gestion des documents réglementaires (cartes grises, autorisations de transport, vignettes, permis de conduire etc..)

- Le Syndicat National des Transporteurs (SNTMUCI) organe de défense des intérêts des transporteurs disposant de 84 sections locales, et qui devraient également assurer l'encadrement et la formation de ses adhérents. Mais son activité actuelle est davantage orientée vers l'exploitation des gares routières de voyageurs, la recherche du fret et la conduite d'autres transactions commerciales.

. Le Centre National des Bureaux de Fret (CNBF) Société d'Etat dont la mission était d'organiser le marché de fret routier, de fournir des informations statistiques sur le flux du fret, et d'assurer la formation et la promotion des transporteurs. Cet organisme avait rencontré des difficultés pour réaliser l'appairage, opération qui consistait à rapprocher l'offre et la demande de fret en vue du transport ; mais il avait par contre réussi à imposer et à généraliser la lettre de voiture, élément important de régulation et du suivi du flux du fret routier.

Il organisait également, en collaboration avec certains organismes de la place, le transport des produits de base comme les hydrocarbures, le riz, le sucre, ainsi que le fret en transit à destination des pays limitrophes, Il organisait aussi, en collaboration avec certaines sections locales du syndicat des transporteurs, le transport du fret à partir de l'intérieur.

Cette structure qui vient d'être dissoute devrait faire place en principe à une société anonyme d'économie mixte qui associerait plus étroitement transporteurs et affréteurs aux préoccupations d'organisation et d'animation du secteur.

### 2-3. - Conséquences d'une telle situation

#### a) au plan économique

On constate :

. Un déséquilibre permanent du marché du fret routier caractérisé le plus souvent par une offre excédentaire de moyens de transport par rapport au fret disponible et la difficulté pour les petits transporteurs d'accéder à un type de fret spécialisé (hydrocarbures, containers, transports frigorifiques...) réservé généralement aux transporteurs mieux organisés et mieux équipés.

---

(1) le CNBF a été dissout par décret n° 83-117 Du 16 Mars 1983  
 La DCTT a été supprimée par décret n° 84-516 du 11 Avril 1984  
 fixant les attributions du Ministre des Postes, des Télécommunications  
 de Travaux Publics et de la Construction.

- afflux dans ce secteur d'activité de "pseudo-transporteurs" commerçants, planteurs, fonctionnaires, etc... sans qualification qui y viennent moins par vocation que par goût de spéculation lucrative, cette situation est aggravée par :

= le manque de rigueur dans le contrôle de délivrance des autorisations de transports et l'extension de la pratique illégale du "prête-nom" qui favorise des transactions spéculatives sur ce document officiel, et donne la possibilité à n'importe qui, même aux non-nationaux de faire du transport.

- les facilités d'accès au crédit automobile ; la condition essentielle exigée par les maisons de crédit étant la garantie d'un aval, que les transporteurs trouvent souvent auprès des commerçants affrêteurs par le système des "contrats" de complaisance.

- La concurrence "sauvage" qui sévit sur le marché du fret et les difficultés de trouver du fret entraîne :

. le non respect de la tarification officielle, donc absence d'une garantie d'exploitation rentable.

L'assujettissement de nombreux transporteurs qui pour faire face aux échéances de leurs traites sont obligés d'accepter les conditions de tarifs très bas que leur imposent certains commerçants-affrêteurs. Ceux-ci en échange des garanties qu'ils offrent auprès des maisons de crédit automobile, les engagent dans des "contrats" de complaisance presque toujours défavorables aux transporteurs.

### III - PROPOSITION DE MESURE A PRENDRE

Ce sont essentiellement :

- des mesures d'assainissement et d'organisation du secteur
- des mesures d'harmonisation et de contrôle de l'application des dispositions réglementaires et de coordination.
- des mesures visant à promouvoir la profession et à améliorer la productivité.

#### 3.1. Mesures d'assainissement et d'organisation

##### a) Assainissement

Il s'agit d'abord de débarrasser le secteur des "pseudo-transporteurs" et des "cockers" intermédiaires peu scrupuleux qui perturbent gravement l'équilibre du marché. Les mesures à prendre sont :

- appliquer de façon stricte la loi de 1964 limitant l'accès de la profession aux seuls nationaux
- combattre les pratiques du "prête-nom" et sanctionner les contrevenants à l'interdiction de la location ou de la vente des autorisations de transports.
- actualiser la loi de 1966 définissant les conditions techniques d'exercice de la profession : tous les nouveaux transporteurs doivent être astreints à une formation élémentaire (notamment en comptabilité) et disposer, avant d'exercer, d'une attestation de capacité professionnelle.



- orienter et resserrer le crédit automobile notamment en ce qui concerne le domaine du transport des marchandises.

### 5) Organisation du marché du fret

La distribution rationnelle et efficiente des marchandises ne peut s'effectuer sans une organisation des transports et du marché de fret. A ce niveau, un minimum de discipline, et le respect des règles du jeu sont nécessaires.

Un blocage des autorisations de transports avait été décidé en 1974 par le Ministère des Travaux Publics et des Transports. Cette mesure devait non seulement permettre de réajuster l'offre et la demande de transport, mais aussi assurer une bonne répartition géographique et par catégorie des moyens de transport. Ce blocage n'a pas répondu à l'attente car aucun moyen de contrôle n'a été mis en place pour en suivre l'application. Entre autres conséquences on assiste au gonflement démesuré du parc privé (qui n'était pas concerné par cette mesure). Déjà en 1978 sur 15 200 autorisations délivrées, 56 % sont privées, représentant 52 % de la capacité du transport de marchandises. Cette situation reste l'une des principales causes du déséquilibre du marché du transport, et du désordre dans l'application des tarifs officiels (concurrence illégale, et tendance "au dumping". Des mesures avaient déjà été prises interdisant le transport privé dans le cas du transport des hydrocarbures, du café et du cacao, pour éviter les abus et les fraudes

Si l'on veut éviter un gel d'investissement peu ou pas productif dû à un parc pléthorique, et assurer en même temps le bon fonctionnement du marché des transports, il convient :

- de définir les nouvelles conditions d'attribution des autorisations, notamment en termes de quotas.

- de contrôler le développement du transport privé en l'assignant dans son rôle spécifique. A ce titre les dispositions suivantes pourraient être prises :

- limitation du camionnage en zone courte (inférieure à 100 km) sauf pour les cas de transports spécialisés ne pouvant être effectués par les transporteurs publics.

- limitation de la charge utile par véhicule (3,5 tonnes de C.U.), ou de la flotte (maximum 2 véhicules), ou en fonction de l'activité (spécialement dans les livraisons et le camionnage sub-urbains).

- obligation pour les véhicules de transports privés de disposer à l'avant de panneaux "visibles" spécifiques, ainsi que les inscriptions de la raison sociale sur les flancs des véhicules.

- dans le cas du transport public, plus grande rigueur pour les renouvellements des autorisations et obligation pour les transporteurs publics de réaliser un minimum de TK (par exemple 1.000TK. de charge utile).

Cette disposition devrait inciter les transporteurs à un plus grand dynamisme et à une meilleure discipline (obligation de passer par les lettres de voitures qui constituent le meilleur élément de preuve).

C'est à ces conditions seulement qu'il est possible d'envisager une organisation solide et durable du marché des transports.

Il est également indispensable de maintenir en place une structure de régulation de ce marché qui prolongerait l'action du CNBF.

L'appairage qui semble être le système idéal pour assurer l'équilibre du marché et la répartition du fret au niveau des transporteurs, doit se faire sur la base d'une négociation entre la nouvelle structure à mettre en place et les affrêteurs.

L'appairage qui limite les effets de la spéculation et les cas de fraudes doit être généralisé en ce qui concerne le transport des produits de base comme le riz, le sucre et le ciment, produits dont le prix au consommateur est garanti, et pour lesquels l'Etat consent de lourds sacrifices financiers.

L'appairage peut être systématisé pour les lots importants (supérieur à 500 tonnes par exemple) et pour lesquels le transport doit être organisé par un organisme régulateur de fret à créer.

Les contrats de transports doivent être contrôlés et maintenus dans une stricte limite (pour éviter les cas de monopole) et ne doivent concerner que le fret spécialisé.

L'organisation du fret retour, à l'intérieur, doit se faire à partir des organismes régionaux de régulation de fret en collaboration avec les sections locales du syndicat, et selon une clé de répartition à définir entre les transporteurs locaux et des occasionnels (en transit), pour ne pas léser les transporteurs de la région souvent soumis à une vive concurrence de la part des transporteurs en transit.

### c) Respect de la Tarification

La rémunération inadaptée du transport de marchandises peut être un frein à l'expansion de la distribution si l'on ne prend pas soin de la fixer au niveau de la capacité réelle de l'économie. C'est pourquoi les tarifs de transports sont fixés par voie réglementaire et mis à jour périodiquement par arrêté conjoint du Ministre du Commerce et celui chargé des Transports.

Une fourchette de prix est prévue pour compenser d'éventuelles augmentations ponctuelles pouvant intervenir sur le carburant, le personnel les assurances, etc.. Un seuil licite de majoration ou d'abattement de 15 % est également prévu pour tenir compte des caractéristiques du fret à transporter, des itinéraires, de l'état des routes et des possibilités de fret retour. Il s'agit d'une tarification juste, établie en fonction des critères spécifiques et qui tient compte des intérêts des transporteurs (respect d'un seuil minimal de rentabilité) et de l'intérêt national (ne devant pas grèver les coûts à la consommation).

Le respect de cette tarification officielle, somme toute comptabilité avec les lois de l'offre et de la demande, et aussi celle de la libre entreprise s'impose donc dans l'intérêt de toutes les parties concernées. Il se trouve que la tendance des affrêteurs est de contourner cette disposition et donc de proposer des tarifs très bas qui apparemment devraient faire bénéficier des consommateurs de l'intérieur. Malheureusement, il s'agit là d'un système spéculatif et d'exploitation qui ne profite qu'aux affrêteurs spéculateurs.

Cette tendance spéculative, renforce la position des commerçants-affrêteurs peu scrupuleux, sur un marché où le contrôle des prix n'est pas toujours aisé.

Le contrôle de la tarification s'impose donc dans la mesure où l'on connaît l'importance de l'incidence du coût du transport dans la détermination du prix de revient des marchandises à l'intérieur, surtout dans les régions éloignées d'Abidjan, généralement les plus démunies.

C'est pourquoi, conformément aux besoins du moment, le VII Congrès du PDCI-RDA de 1980 avait recommandé la mise en place d'un système de péréquation des transports. Ce système devrait permettre, tout en assurant un contrôle effectif de la tarification, de réduire l'incidence des coûts de transport sur les prix des produits à l'intérieur, en faisant supporter une partie de ces coûts par les consommateurs de la zone d'Abidjan.

Ce système vient renforcer les systèmes de péréquation existants et relatifs aux hydrocarbures, au riz, et au sucre, dont il renforce les effets, et assure une meilleure maîtrise des circuits de distribution, un rééquilibrage régional, et la réduction des disparités liées à l'éloignement des centres de production et de redistribution.

### 3.2. Mesures de coordination et de contrôle de la réglementation

#### a) politiques de coordination rail-route

Les transports ne doivent pas être considérés comme une entité isolée dont on cherche à diagnostiquer le mal, mais constituent un tout qui s'intègre dans un ensemble économique pour lequel une solution commune doit être recherchée.

Le problème d'organisation du secteur des transports de marchandises ne peut être envisagé que dans le cadre d'une restructuration globale du système de distribution et de commercialisation puisque tout système de transport s'intègre dans une chaîne dont il constitue un maillon essentiel.

Dans le cas du transport routier, une coordination s'impose avec les autres modes de transport dont il est à la fois un point de départ et un point d'arrivée. Une harmonisation des législations s'impose également dans un souci d'efficacité et de rentabilité.

La coordination rail-route constitue la base d'un système efficace et rentable de distribution vers l'intérieur du pays.

Cette coordination doit se faire dans le souci d'infléchir les coûts de transport sans pour autant sacrifier la qualité du service. Le basculement des trafics envisagé pour certains produits comme les hydrocarbures, le ciment, le sucre, le coton, les oléagineux et le riz, ne se justifie que dans le cas du transport de lots importants (plus de 1. 000 tonnes) et à partir d'une certaine distance (supérieur à 300 km), encore faut-il que les ruptures de charges soient organisées, car ce qui importe surtout pour les commerçants c'est le gain en temps.

Toute politique de coordination rail-route doit être conçue dans l'optique d'une plus grande fluidité dans l'acheminement du fret et d'un infléchissement des coûts de transport.

Les dispositions suivantes sont les conditions essentielles de réussite d'une telle action :

1 - Collaboration des organismes, participant à la répartition du fret en vue :

- . d'organiser le système du transport combiné
- . d'organiser les points de rupture de charges
- . d'adopter le matériel de transport et de manutention
- . et d'assurer des délais de livraisons intéressants.

2 - Collaboration des affrêteurs du rail et de la route.

3 - Création de terminaux routiers dans les gares importantes comme Bouaké, Dimbokro, Ferkéssédougou, Ouangolodougou.. à partir des quelles doit s'organiser la desserte régionale.

Le développement et la coordination des transports routiers eux-mêmes peuvent s'organiser à l'intérieur du pays à partir de terminaux routiers et de centrales de fret, véritables centres de stockage et de redistribution du fret intérieur. Des villes comme Daloa et Gagnoa ont prévu de telles infrastructures dans leurs projets de développement urbain.

Un projet plus important dont la préétude et l'étude de faisabilité avaient été initiées par le CNBF d'alors est celui de la gare routière de marchandises et centrale de fret (GAROMAR). Le site pressenti se trouve au Nord de la forêt du Banco, dans la future zone d'extension urbaine.

L'intérêt de ce projet réside dans le fait qu'il constituerait :

- Un important centre d'entreposage, de transit et de traitement (groupage, dégroupage, manutention...) du fret national et international (notamment à destination des pays sahéliens)
- le principal élément de coordination rail-route avec sa liaison possible avec la future gare de triage d'Anonkoua-kouté
- Une structure complémentaire du port dont il faciliterait le désenclavement en absorbant une partie des activités (douanes, transit, affrètement routier et ferroviaire...)
- Un élément structurant d'Abidjan au plan urbanistique, en créant une zone d'activité au Nord de la ville et en facilitant le déplacement d'une partie de la population vers cette zone.
- Un facteur de désenclavement urbain en abritant les poids lourds et en limitant leur accès au centre-ville qui connaît déjà un grave problème de circulation, de stationnement et même de pollution
- Un centre générateur d'activités les plus variées (plus de 3 000 emplois) et un centre de vie.

Il constituerait également l'élément fondamental de la coordination rail-route et de la réorganisation structurelle de base du transport de fret, et aussi un facteur essentiel de rapprochement de tous ceux qui sont concernés par le problème du transport et de la distribution.



b) Harmonisation et contrôle de la réglementation

Dans l'optique d'une meilleure coordination et l'harmonisation des actions en matière d'organisation, de contrôle, d'encadrement et de promotion des transports routiers, un cadre de concertation (Commission Interministérielle ou Comité Technique permanent par exemple) pourrait être défini afin d'étudier les voies et moyens pour parvenir à une action réellement efficace dans ce secteur.

Les départements et organismes concernés par un tel projet seraient :

- Le Ministère de la Défense et le Ministère de la Sécurité Intérieure pour parvenir à un contrôle routier souple et efficace.

- Le Ministère du Commerce, notamment la Caisse Générale de Péréquation et le Service du Contrôle des Prix et de la Répression de Fraudes, pour une organisation rationnelle de la distribution des produits "péréqués" comme le riz, le sucre, les produits pétroliers.. Le manque à gagner de l'Etat dû aux cas de fraudes, détournements, et autres spéculations peut être évalué à plusieurs milliards par an.

- Le Ministère de l'Industrie, notamment le CAPEN, pour l'encadrement la promotion des P.M.E. en transports.

- Le Ministère de l'Education Nationale et de la Recherche Scientifique, notamment l'OMFP, pour la formation spécialisée des transporteurs et la préparation aux métiers des transports.

. Les transporteurs eux-mêmes, représentés par leur Syndicat, pour leur éducation et leur sensibilisation aux problèmes réels des transports afin de les amener à jouer pleinement leur rôle de vrais professionnels.

. Les affrêteurs représentés par le SCIMPEX et la Chambre de commerce, pour les "conscientiser" sur l'importance de leur rôle dans l'organisation du marché des transports, et les amener à jouer correctement les règles du jeu.

La coordination et l'application des dispositions réglementaires ne pourraient se faire efficacement que par l'intermédiaire d'une structure d'intervention sur le terrain nantie de tous les moyens d'actions. Un tel organisme par sa connaissance du terrain, par les informations précises dont il disposerait sur chaque transporteur, sur le marché du transport et sur l'ensemble de l'activité transport, pourrait apporter des éléments utiles pour une saine appréciation de la situation. Il constituerait également l'outil privilégié d'encadrement et de promotion des transporteurs.

### 3.3. - Encadrement et Promotion des Transporteurs

Les grandes lignes de cette action d'encadrement et de promotion pourraient être :

- Le regroupement des petits transporteurs en coopératives de transports ou en groupement d'intérêts économiques (G.I.E) au plan local, régional et national ;
- L'aide à la création de P.M.E. en transports ;

- L'assistance technique et juridique, la création de centrales d'achat de pièces détachées, de services conseils et de services d'assistance-secours et de dépannage, possibles grâce au regroupement des transporteurs qui formeraient ainsi des unités viables ;

- La formation qui constitue un volet important de cette assistance, doit se situer dans un contexte plus élargi et tenir compte du programme élaboré dans le cadre du Conseil de l'Entente et des besoins nationaux spécifiques. D'une manière générale, la formation des artisans-transporteurs apparaît prioritaire.

L'information du transporteur est un droit, autant que son éducation. Les transporteurs doivent être notamment informés sur :

- Leurs droits et leurs obligations ;
- la situation du marché de fret et les techniques de recherche du fret ;
- L'évolution de la législation et de la réglementation ;
- L'évolution des techniques des moyens de transports, des techniques de gestion, d'entretien etc...
- Les conditions de sécurité et l'intérêt de contracter certaines assurances comme celle des "marchandises transportées" dont le risque n'est pas toujours couvert.

## C O N C L U S I O N

Les Transports Routiers doivent satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Ils concourent à l'unité et à la solidarité nationales à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges nationaux et internationaux.

Une politique des transports doit tenir compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipement et matériels de transports et des coûts sociaux, monétaires et non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Elle établit également les bases d'une concurrence loyale entre les modes de transport et entre les entreprises en harmonisant leurs conditions d'exploitation et favorise leur complémentarité et leur coopération, notamment par le développement rapide des transports combinés.

Sans renoncer au libéralisme économique, l'Etat doit intervenir de façon active dans le secteur des transports routiers :

- en maintenant les structures en place et en renforçant leurs moyens d'actions ;
- en réadaptant la réglementation en vigueur et en veillant à son application ;
- en développant la recherche, les études et les statistiques de nature à améliorer le système de transports ;
- en organisant le transport public , en encadrant et en favorisant la formation des transporteurs.

Le développement du transport routier de marchandises, fondé sur les avantages propres de ce mode de transport et régulé en fonction des besoins de l'économie, nécessite l'augmentation de sa production notamment à l'aide de technologies modernes, l'amélioration de la formation et de la qualification professionnelles, le progrès des conditions de travail et de sécurité, la coopération des entreprises entre elles et les autres modes de transport.

Tout en poursuivant son effort d'ouverture de routes et de pistes villageoises, et d'amélioration des voies existantes, l'Etat doit, à présent, envisager la création d'autres infrastructures complémentaires et indispensables des transports routiers tels les gares routières (voyageurs et marchandises), les centrales de frêt, les terminaux routiers, les centres d'accueil et de repos des routiers... autant de réalisations porteuses de promotion sociale.

L'Etat doit également favoriser les initiatives prises par les entreprises pour développer leur coopération (regroupements, création de G.V.G., G.I.E...) et promouvoir des technologies ou des équipements améliorant leur productivité.

Tous les professionnels des transports doivent se retrouver dans un cadre plus élargi qu'un syndicat, telle une chambre des transports, ou une commission nationale des transports par exemple.

En ce qui concerne l'organisation et la réglementation des transports routiers de marchandises, l'Etat doit faire appliquer les dispositions existantes, et au besoin les compléter. Il doit surtout veiller à l'application stricte de la réglementation, notamment celle relative :

- à l'accès à la profession,
- aux conditions de délivrance des autorisations de transports,
- à l'organisation du marché du frêt,
- au respect de la tarification officielle.

Dans le domaine du Transport Routier de Marchandises, la création d'un "CNBF nouvelle formule" qui associerait les intérêts de l'Etat, des transporteurs et des affrêteurs devrait être la meilleure solution pour :

- rapprocher les opérateurs du marché du fret routier et assurer la régulation normale du Transport Routier de Marchandises
- assurer une répartition équitable du fret entre les transporteurs,
- garantir l'exécution des contrats de transports dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité,
- garantir le respect de la tarification officielle
- par son expérience sur le terrain et sa bonne connaissance du monde des transporteurs, il peut assurer également :
- la prévention des fraudes, limiter les tendances spéculatives et les risques de détournements de fret,
- l'encadrement, la sensibilisation et la promotion des transporteurs

C'est autant de raisons qui justifient les vœux de la Commission de l'Équipement et des Transports du VIII<sup>ème</sup> Congrès du PDCI-RDA qui recommandait notamment qu'un accent tout particulier soit porté sur l'organisation, l'encadrement et la promotion des transports, et que les moyens dans ce sens soient renforcés. Il s'agit, plus qu'un vœu pieux, d'une ligne directrice et d'une option dont le Gouvernement doit tenir le plus grand compte s'il veut atteindre pleinement ses objectifs dans ce domaine.

TRANSPORTS      POUTIERS  
ELEMENT DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE  
ET DE PROMOTION SOCIALE ET COTE D'IVOIRE

---

ORIENTATIONS POSSIBLES  
POUR UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

---

## ORIENTATIONS POSSIBLES POUR UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

Les Transporteurs Routiers sont au service des usagers.

Ils doivent avoir pour souci, d'assurer cette fonction, dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses, pour la collectivité.

Par leur action, ils concourent à l'unité et à la solidarité nationale, à l'aménagement du territoire, au développement des échanges nationaux et internationaux.

Il s'agit donc, d'une activité stratégique.

La situation actuelle de ce secteur d'activité économique en Côte d'Ivoire se caractérise par une désorganisation complète, due principalement à l'absence : d'une politique spécifique, d'une structure d'encadrement global, et d'un contrôle efficace.

L'Etat, tout en préservant le libéralisme économique, se doit d'intervenir, avec autorité, pour assainir et organiser ce secteur, du fait :

- de son incidence financière sur tous les circuits économiques,
- de son influence sur l'emploi,
- de ses conséquences sur les revenus de l'Etat.

Objectif : tendre vers une amélioration de 20 % de la productivité, pour dégager une baisse des coûts de transports, de 10 %,

Cet objectif, compte tenu de la situation actuelle, n'a aucune chance d'être atteint, sans :

- une organisation de la profession,
- la définition et le respect d'une réglementation,
- la formation et l'encadrement des transporteurs,
- une coordination à rechercher avec les autres types de transports : maritimes, ferroviaires, et aériens.

Dans ce sens, les dispositions suivantes devraient être prises :

1° - Dans un premier temps :

- création d'une structure unique, avec deux sous-ensembles : "réglementation et contrôle, et "coordination régulation", avec pour vocation spécifique :



- la coordination de l'ensemble des transports routiers, en tenant compte des intérêts des transporteurs, des affrêteurs, et de l'Etat.

- la préservation d'une concurrence loyale, propre à un système économique libéral.

- faire respecter, de façon stricte, la réglementation en vigueur, ainsi que la tarification officielle; et contrôler l'application des sanctions prévues, pour toute illégalité constatée,

- assurer la formation des transporteurs agréés, en collaboration avec les organismes spécialisés,

- assurer également, une information professionnelle.

Dès la mise en place de cette structure, ses principales préoccupations doivent être :

- élaborer une politique d'ensemble des transports routiers, et la soumettre à l'approbation du Gouvernement,

- en priorité :

- assainir le marché, en supprimant tous les transporteurs privés agissant de façons illicites, ainsi que les "Cockcers",

- inciter, par des moyens appropriés, à une concentration de la profession, en facilitant la création de P.M.E. et de coopératives, afin de permettre la coordination, et la régulation : offre/demande, et tendre vers des coûts compatibles avec les possibilités du système économique, par une concentration des moyens, sur des unités de masse critique viable.

- actualiser la réglementation,

- sélectionner les transporteurs :

- . procéder à un recensement, dans un délai à définir, de tous les transporteurs en activité-actuellement, aussi bien publics, que privé,

- . vérifier qu'ils sont en conformité, avec la réglementation en vigueur,

- obliger chacun, à suivre une formation adaptée, suivie d'une vérification d'aptitudes, permettant l'obtention d'un agrément personnalisé.

- mettre au point, avec les organismes bancaires, une nouvelle réglementation rigoureuse d'octroi des crédits, en tenant compte de la réglementation et de la structuration de la profession.

2°- Dans un second temps :

Reconsidérer l'infrastructure des gares routières et des centres de frêts dans l'ensemble du pays, dans le cadre d'un plan d'aménagement général.

Véritables points de stockages et de redistribution, leur emplacement et leur importance, doivent être définis, en fonction d'un certain nombre de critères à préciser, parmi lesquels, la rentabilité doit être privilégiée.

1. 2. 3. 4.

1. 2. 3. 4.

1. 2. 3. 4.

1.