

DEUXIEME PARTIE
OFFRE ET DEMANDE D'ENTRETIEN-REPARATION

Une rapide présentation des pays étudiés permet de cadrer le contexte de l'étude. Ensuite, les acteurs sont présentés en deux groupes : ceux appartenant au secteur des transports routiers, c'est-à-dire la demande d'entretien-réparation, et ceux du secteur de l'entretien-réparation, c'est-à-dire l'offre. Certains acteurs ont une position ambiguë : les chauffeurs et apprentis. Cause éventuelle de pannes, ils sont également amenés à en réparer. Leur cas sera traité à part. Enfin, en faisant l'interface entre l'offre et la demande d'entretien-réparation, des comportements types seront dégagés.

I. PRESENTATION DES PAYS

Plusieurs caractéristiques des pays africains entrent en ligne de compte dans l'étude des systèmes de transport et d'entretien-réparation. Il existe des données physiques et des données économiques et sociales explicatives. Elles sont présentées en relation avec les deux systèmes. Un court historique sera également fait pour chaque pays.

1. Des caractéristiques géographiques diversifiées

Notre étude souhaite mettre en évidence, entre autres, l'influence des conditions physiques de transport sur divers éléments de l'entretien-réparation, comme le type de pannes ou leur fréquence. Nous allons pour cela décrire les conditions géographiques de transport.

1.1. Le Burkina Faso

Le Burkina Faso est un pays relativement plat (jusqu'à 700 mètres environ). Si le sud est recouvert de savane, le nord, en revanche, est désertique. Ce phénomène s'accroît chaque année.

Encadré IL1 : Principaux indicateurs sociogéographiques du Burkina Faso

- Superficie : 274 112 km²
- Population : 8,7 millions
 - croissance : 2,6 % par an
 - 90 % en milieu rural
 - 49 % de moins de 15 ans
 - 450 000 habitants à Ouagadougou ; 300 000 à Bobo Dioulasso
 - densité : 31 habitants / km²
 - analphabétisme : 90 %
 - taux de scolarisation primaire : 28 %
- Pays enclavé
- Climat sahélien

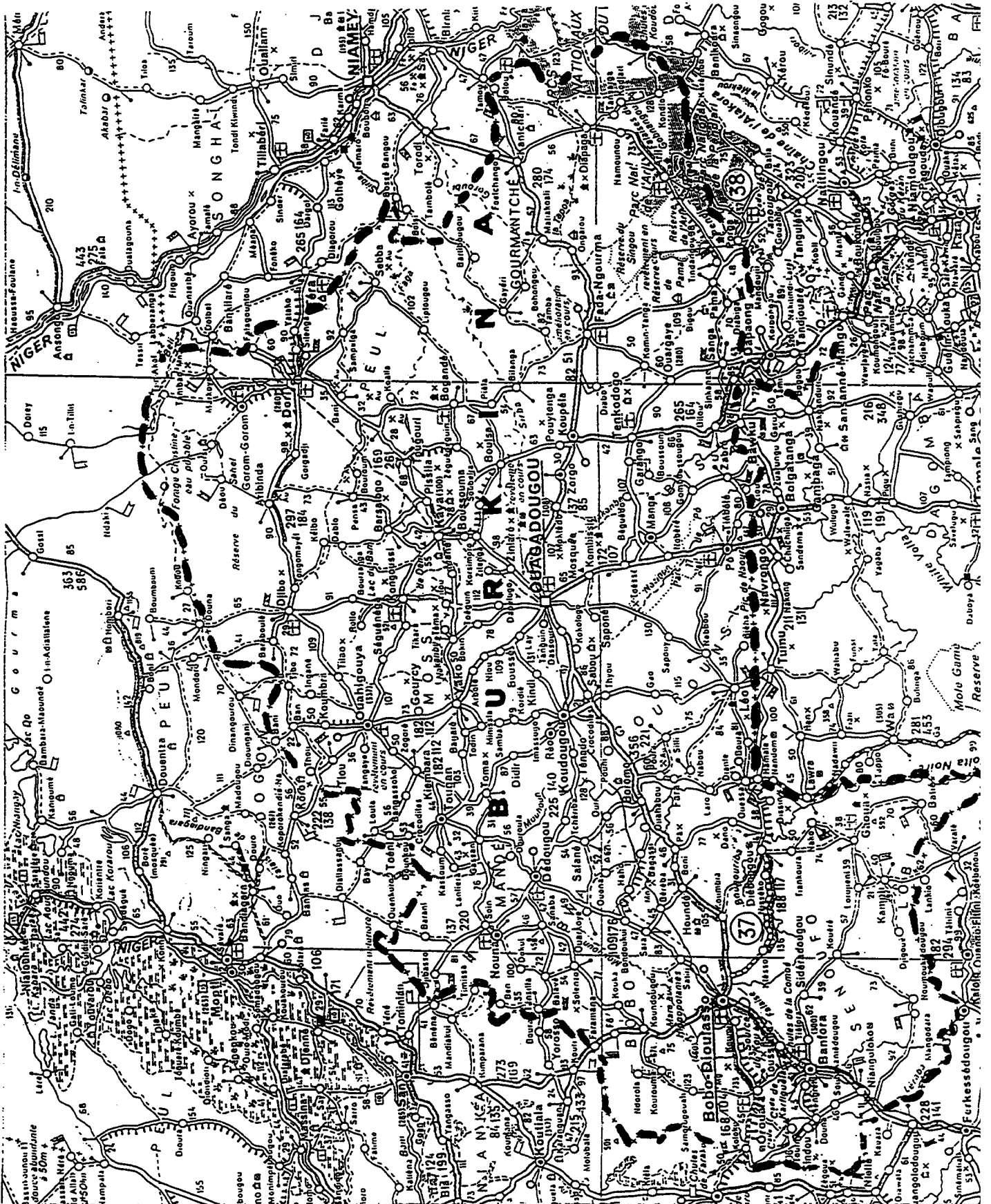
1.2. La Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire est un pays relativement vallonné, avec une zone montagneuse à l'ouest (1752 mètres). Ce massif se situe en dehors des principales voies de transport. Le sud est recouvert de forêt tropicale. Plus on va vers le nord, plus elle est clairsemée.

Encadré IL2 : Principaux indicateurs sociogéographiques de la Côte d'Ivoire

- Superficie : 322 000 km²
- Population : 11,5 millions
 - croissance : 3,8 % par an
 - 60 % en milieu rural
 - 48,9 % de moins de 15 ans
 - 2 millions d'habitants à Abidjan
 - densité : 34,8 habitants / km²
 - analphabétisme : 57 %
 - taux de scolarisation primaire : inconnu
- Pays côtier
- Climat tropical

Carte IL.1 : le Burkina Faso



Source : Carte IGN n°953, Afrique nord et ouest, 1990.

Carte II.2 : La Côte d'Ivoire



Source : Carte IGN n°953, Afrique nord et ouest, 1990.

1.3. Le Niger

Pays immense et désertique, le Niger est caractérisé par des conditions climatiques assez rudes.

Encadré II.3 : Principaux indicateurs sociogéographiques du Niger

- Superficie : 1 267 000 km²
- Population : 7,25 millions
 - croissance : 3,2 % par an
 - 81 % en milieu rural
 - 47,1 % de moins de 15 ans
 - 0,55 million d'habitants à Niamey
 - densité : 5,5 habitants / km²
 - analphabétisme : 86 %
 - taux de scolarisation primaire : 30 %
- Pays enclavé
- Climat saharien au nord, sahélien au sud

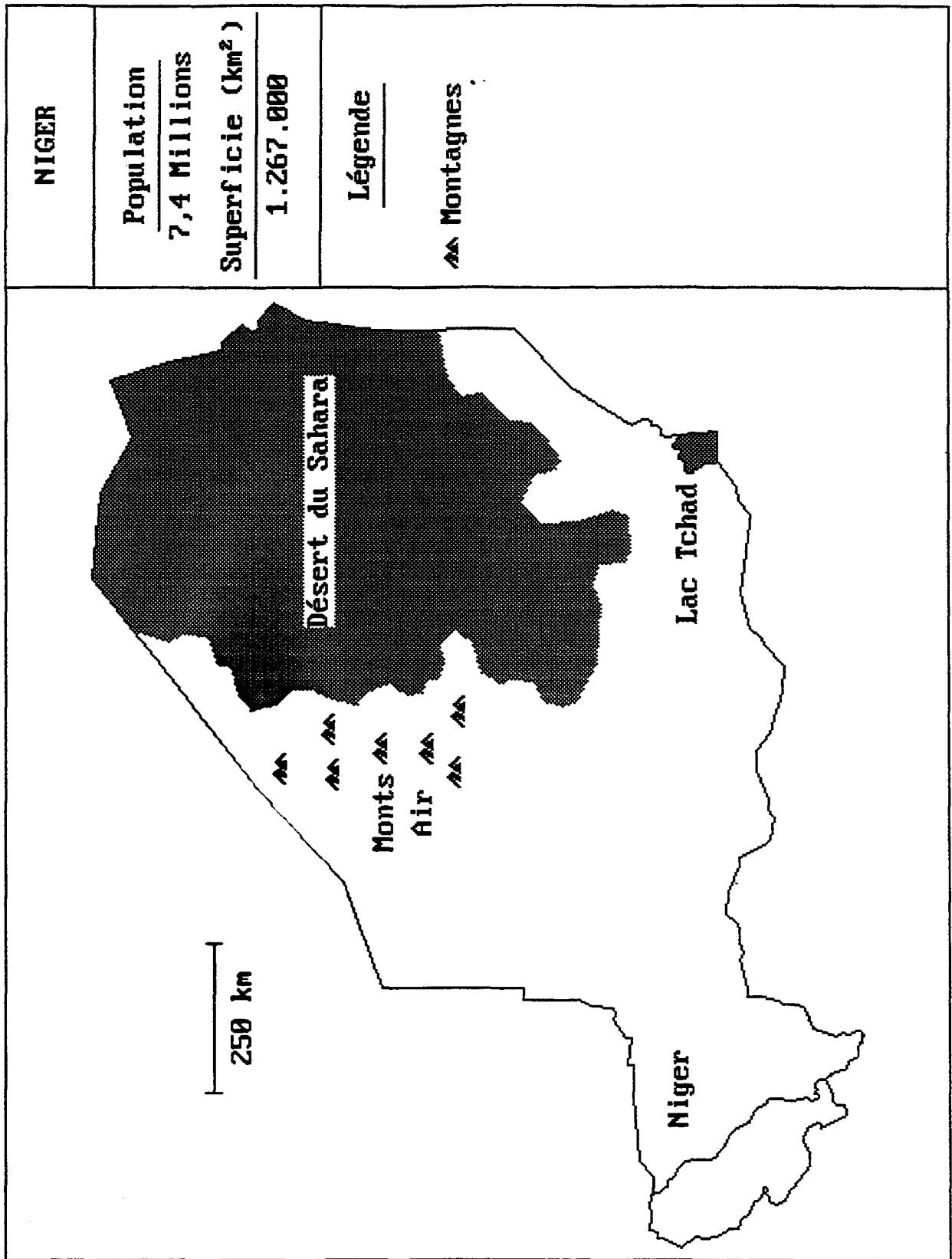
2. Le poids des villes capitales

Ces trois pays sont caractérisés par la présence d'une ville-capitale économique de taille très importante par rapport aux autres villes. Ceci est un peu moins vrai pour le Burkina Faso, où Bobo Dioulasso n'est que deux fois plus petit que Ouagadougou. Seul Abidjan¹ dépasse le million d'habitants. Les autres villes de Côte d'Ivoire ont des tailles proches de celles des deux autres pays. Ces capitales économiques sont au centre de la vie du pays. On trouve les administrations, les sièges des principales entreprises, les banques. Elles attirent des flux de population en provenance des campagnes. Dans une ville comme Abidjan, il y a un fort contraste entre la partie occidentale de la ville, avec de grands immeubles modernes, des rues goudronnées, des villas et les bidonsvilles qui se développent autour, sans électricité, peu d'infrastructures sanitaires, où s'entasse la majorité de la population. Cette dichotomie est moins visible à Niamey ou à Ouagadougou.

C'est de ces villes que partent ou arrivent les flux et les infrastructures de transport (route, fer pour Abidjan et Ouagadougou). Abidjan dispose d'un atout majeur, car c'est une ville portuaire, qui dessert non seulement la Côte d'Ivoire mais aussi les pays enclavés du nord (Burkina Faso, Mali). Elles disposent également du principal aéroport du pays.

¹ La capitale politique officielle de la Côte d'Ivoire est Yamoussoukro, la ville du président Houphouët Boigny. Mais Abidjan reste la capitale économique.

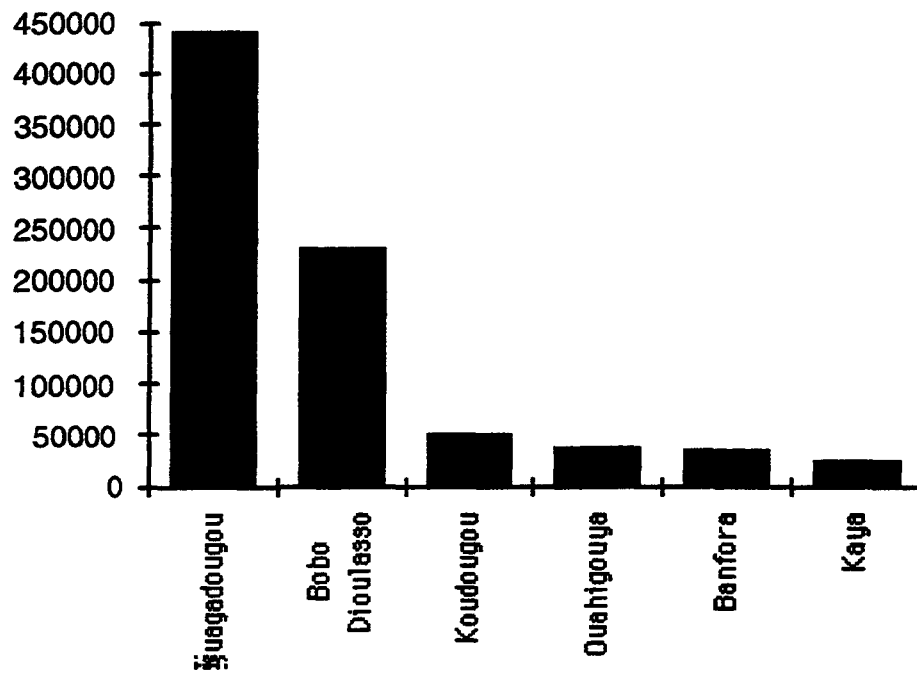
Carte II.3 : Le Niger



Source : PC Globe, 1990.

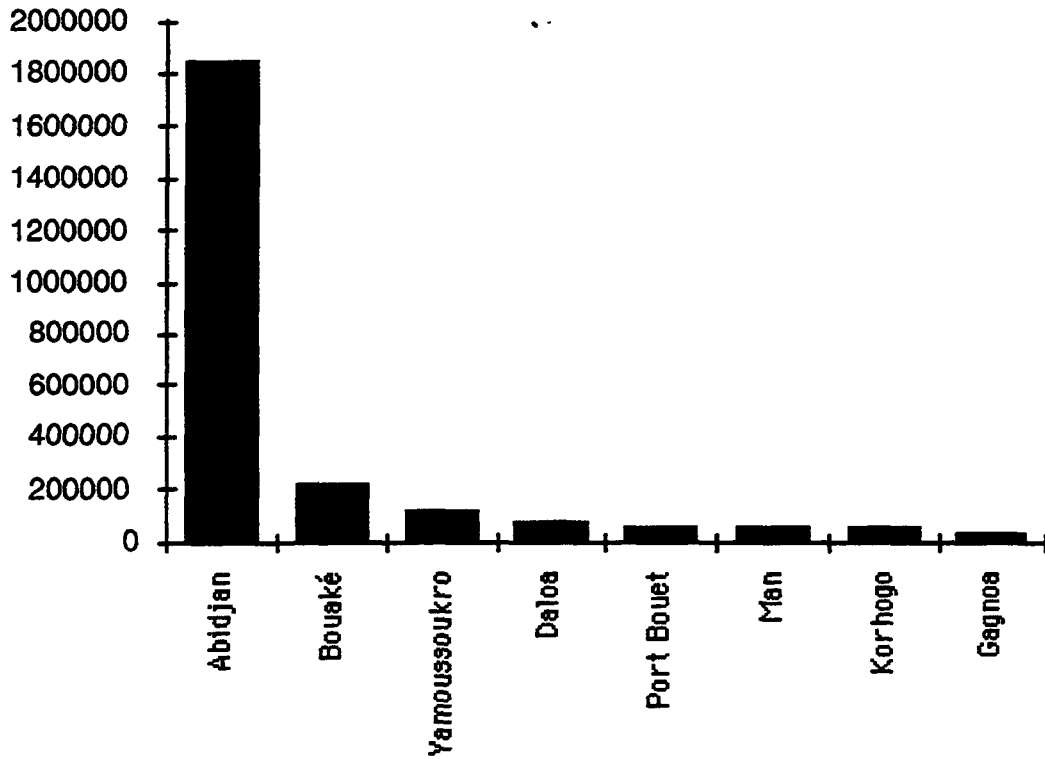
Les graphiques suivants illustrent les concentrations de population dans les principales villes des trois pays étudiés. Le Niger et la Côte d'Ivoire ont le même profil, avec des villes capitales ayant une place prépondérante démographiquement. Au Burkina Faso, la population est répartie sur deux pôles.

Graphique II.1 : Répartition de la population par ville au Burkina Faso



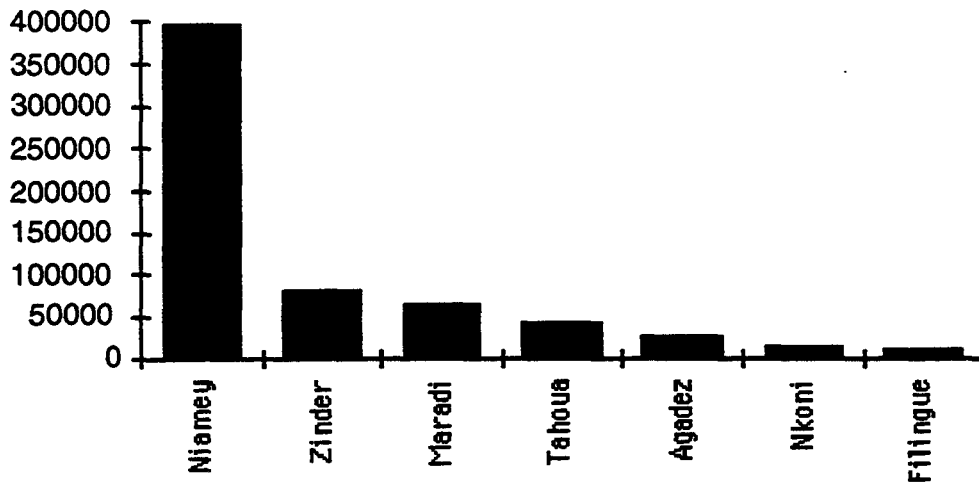
Source : PC Globe, 1990.

Graphique IL2 : Répartition de la population par ville en Côte d'Ivoire



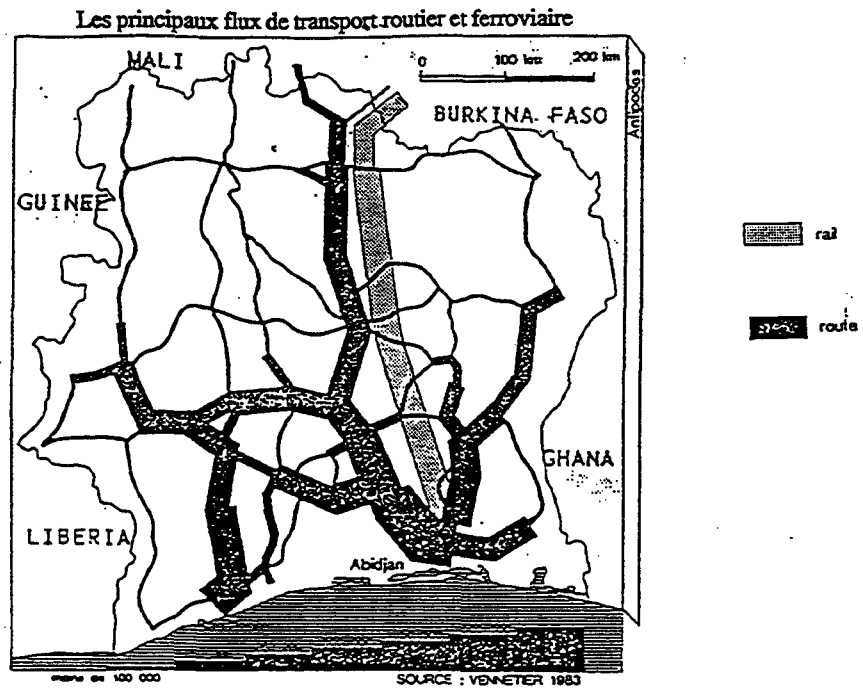
Source : PC Globe, 1990.

Graphique IL3 : Répartition de la population par ville au Niger

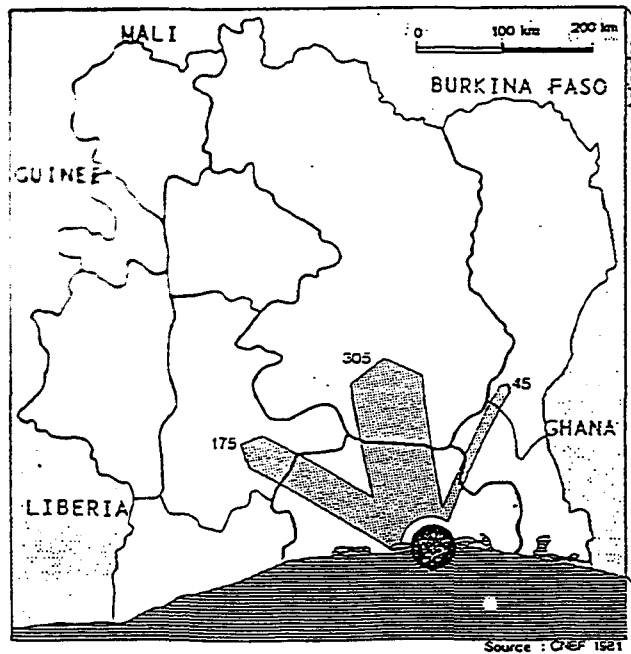


Source : PC Globe, 1990.

Carte II.4 : Le poids d'Abidjan dans les flux de transport



Principaux flux de marchandises diverses en 1981
(en milliers de tonnes)



Source : BONNAFOUS A., CUSSET J.M. et alii, *Les pistes du développement : 1. des analyses tout-terrain*, Paradigme, 1987, 522 p.

3. Infrastructures et matériel de transport

En matière de transport routier, les statistiques disponibles recensent les routes suivant leur catégorie et leur état, ainsi que les véhicules.

3.1. Infrastructures routières

Ces trois pays ont des niveaux d'infrastructures routières très inégaux, le Niger étant le plus mal loti, avec un réseau six fois moins étendu que celui de la Côte d'Ivoire, pour une superficie quatre fois supérieure.

Tableau II.1 : Réseau routier

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Niger
réseau principal (km)	8485	14140	6694
revêtu (km)	1503	3976	2768
en terre (km)	4139	10078	3646
pistes (km)	2843	86	280
réseau secondaire (km)	4632	55362	4591
revêtu (km)	138	1526	523
en terre (km)	116	33922	358
pistes (km)	4378	19914	3710
réseau national (km)	13117	69502	11285
revêtu (%)	12,51	7,91	29,16
en terre (%)	32,44	63,31	35,48
pistes (%)	55,05	28,78	35,36

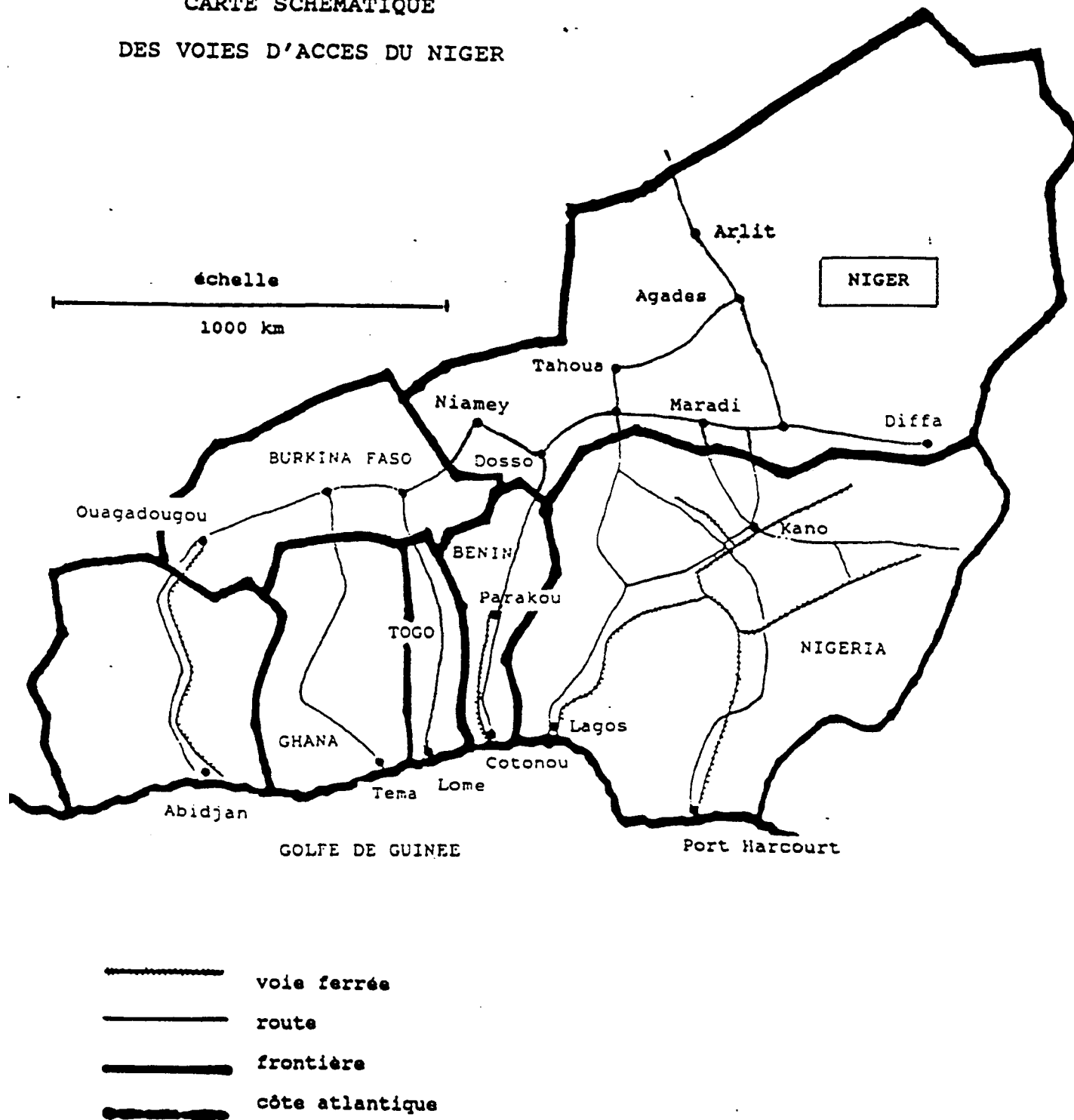
Source : CEAO

3.2. Axes de transit

Pour les pays enclavés, il faut compter 1000 kilomètres environ pour être desservis par le port le plus proche que ce soit par le rail ou par la route. Cette distance engendre un certain niveau de trafic obligé, pour toute marchandise importée ou exportée. Les prix des marchandises en sont majorés d'autant. Il y a un déséquilibre des deux flux, et en conséquence il y a un grand nombre de retours à vide vers les ports, ce qui grève encore plus la rentabilité du transport.

Carte II.5 : Les axes de transit pour aller au Niger

CARTE SCHEMATIQUE
DES VOIES D'ACCES DU NIGER



Source : BEAUVAIS CONSULTANTS, *Etude de réorganisation du transport routier de marchandises*, Rapport de synthèse, janvier 1991, p. 2.

Les principaux axes de transit pour aller : au Burkina Faso

Abidjan-Ouagadougou : - par rail, 1157 km
- par route, 1164 km

Lomé-Ouagadougou : - par route, 992 km

Cotonou-Ouagadougou: - par route, 1035 km

au Niger

Abidjan-Niamey : - par rail (1157) plus route (502), 1659 km
- par route, 1666 km

Lomé-Niamey : - par route, 1214 km

Cotonou-Niamey : - par rail (438) plus route (622), 1060 km
- par route, 1037 km

Source : CEAO

3.3. Le parc automobile

On retrouve au niveau du taux d'équipement en véhicules les mêmes différences que pour les infrastructures. La Côte d'Ivoire est cinq à six fois mieux équipée que les deux autres pays. Les parcs étaient déjà relativement âgés, en 1988, et étant donné le peu d'achats de véhicules neufs effectués ces dernières années, ils ont vraisemblablement encore vieilli.

Tableau II.2 : Situation du parc automobile en 1988

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Niger
voitures	9600	80430	14140
camionnettes, pick-up	6040	20700	5830
autocars, minibus	663	7607	810
camions	2456	11660	880
ensembles articulés	1578	2918	1550
total	20337	123315	23210

Source : CEAO

Tableau II.3 : Age des véhicules

	Côte d'Ivoire	Niger
% plus de 10 ans	56,8	35
% de 5 à 10 ans	30	45
% moins de 5 ans	13,2	20

Source : CEAO

3.4. La construction automobile

Seule la Côte d'Ivoire possède une industrie automobile, même si elle est en régression depuis plusieurs années, à cause de la crise économique et de la politique de la Banque mondiale. Ce déclin sensible est dû à plusieurs facteurs : la crise du BTP le recul de l'exploitation forestière, la baisse du marché de l'automobile... Il s'agit d'activités d'assemblage². Elles permettent une meilleure adaptation des véhicules à leur environnement spécifique : renforcement du châssis et de la carrosserie, dimension des sièges... En revanche, le marché est très étroit, et ceci pose des problèmes aux entreprises concernées. De plus, même dans les collections CKD, la valeur ajoutée locale reste faible.

La production Mercedes a cessé en 1988. La société Star Auto employait 30 personnes, et assemblait 180 véhicules par an au cours des derniers exercices.

Jusqu'en 1988, c'est la société SAFAR (société africaine de fabrication des automobiles Renault) qui a assuré le montage de véhicules RVI, qui étaient livrés sous forme CKD (Completely knocked down). La relève a été prise par la société CARICI jusqu'en 1991, puis l'activité a cessé (La société CARICI est un constructeur de véhicules de transport en commun). Dorénavant, elle assemble des camions porteurs de dix tonnes, et des tracteurs routiers 6x4.

DAF Trucks est présent en Côte d'Ivoire à travers la Société Ivoirienne D'Assemblage et de Fabrication (SIDAF) qu'il contrôle à 95 %. Cette société assemble des véhicules DAF depuis 1981. 72 personnes sont employées. La capacité de production se monte à 200 véhicules par an.

Tableau II.4 : Production de véhicules DAF en Côte d'Ivoire

exercices	1983 / 84	1984 / 85	1985 / 86	1987	1988	1989	1990
production	50	80	120	92	62	91	40

Source : CCFA, *répertoire mondial*, 1989, 1991.

² Les données de ce paragraphe sont extraites du répertoire mondial des activités de production et d'assemblage de véhicules automobiles, de 1989 et 1991 (CCFA).

Le but était d'atteindre la pleine capacité de production, entre autres en exportant vers les pays voisins. Mais depuis 1986, la production est en baisse.

Enfin, les constructeurs japonais sont présents par l'intermédiaire de **Mitsubishi**, qui a fait assembler par l'Agence Centrale 60 véhicules en 1989, et 25 en 1990.

On peut citer l'existence également de deux carrossiers. Le premier, AFORMA, fabrique des autocars à partir de châssis nus ou de châssis-cabines. Le second, SIFMA, construit des semi-remorques.

Deux explications sont données à la déroute du secteur de l'assemblage. La première est l'importation de véhicules japonais bon marché qui concurrencent la production locale. La seconde est l'augmentation des droits et taxes depuis 1985, sur les fournitures CKD aux mêmes taux que pour les autres importations de pièces, parties, ou constituants. Si on prend l'exemple des châssis d'autocars, leur taxation était de 37,5 % s'ils étaient destinés au montage, et de 85% dans le cas contraire. Il n'est donc plus intéressant pour les constructeurs de maintenir des activités d'assemblage sur place.

"L'an prochain nous ne seront plus compétitifs car nous sommes déjà sur un pied d'égalité avec les véhicules built-up. Dans deux ans maximum nous arrêterons toute activité d'assemblage" (RVI, juin 1985).

"A la fin de l'année prochaine, nous arrêterons toute activité d'assemblage et importerons les camions built-up de la Hollande" (DAF, juin 1985).³

Si RVI a effectivement supprimé sa production, DAF s'est contenté de la diminuer pour l'instant.

Dans la sous-région⁴, seul le Nigeria fabrique et exporte des véhicules en grande quantité (plus de 100 000 en 1982). Ce sont principalement des Mercedes. Mais le marché s'est effondré depuis, et certains constructeurs risquent de quitter le pays.

4. Situation politique et économique

Les contrastes évoqués ci-dessus se retrouvent dans la variété de situations économiques, même si cela est moins flagrant. L'ensemble des pays africains est entré dans une récession économique. On considère que le niveau de vie moyen est revenu à son niveau d'il y a 30 ans.

4.1. Données générales

Elles sont présentées sous forme d'encadré, par pays, retraçant leurs principales caractéristiques économiques. Le PIB varie du simple au triple. La part de l'industrie est

³ Ces commentaires sont extraits de la thèse de Philippe Calvié.

⁴ Nous appellerons sous-région les pays d'Afrique subsaharienne de l'ouest.

relativement faible : moins d'un quart du PIB. L'agriculture, en revanche, occupe une part importante, et vraisemblablement sous estimée, dans la mesure où une partie de la production est auto-consommée. Le taux de croissance du PIB est variable suivant les pays, puisqu'il est négatif au Niger, et trois fois supérieur au Burkina Faso qu'en Côte d'Ivoire. Le Niger et le Burkina Faso importent plus qu'ils n'exportent. L'aide internationale est proportionnellement plus importante dans ces deux pays qu'en Côte d'Ivoire.

Depuis une quinzaine d'années, les pays africains connaissent une crise économique profonde. Ayant nourri de nombreux espoirs de décollage économique après l'indépendance, ils se retrouvent maintenant désenchantés.

4.1.1. Burkina Faso (encadré II.4)

Comme de nombreux pays africains, le Burkina Faso a acquis son indépendance en 1960. Depuis, de nombreux gouvernements se sont succédés au pouvoir : sept militaires et trois républiques. Longtemps appelé Haute-Volta, le pays a changé de nom avec le coup d'état du capitaine Thomas Sankara en 1983. Le nouveau régime a dénoncé vigoureusement l'impérialisme et le néo-colonialisme, et s'est voulu révolutionnaire, nationaliste et progressiste. Les grandes lignes de la politique ont été "le développement à la base, la mobilisation des ressources nationales, la lutte contre la corruption, la recherche d'une plus grande justice, la préservation de l'environnement et la promotion de la femme"⁵. La devise du gouvernement fut "produisons et consommons burkinabè". Malgré ses rigueurs, cette politique a amené certains progrès, en particulier en matière d'environnement. Un plan quinquennal a été lancé en août 1986 (il ne sera réalisé qu'à 60 % environ, d'après le pouvoir). Mais le capitaine Sankara s'est heurté aux formes traditionnelles du pouvoir.

Le 15 octobre 1987, il a été renversé par le capitaine Blaise Compaoré, son plus proche compagnon. Bien que la même ligne directrice soit conservée (exemple : interdiction des importations de fruits et légumes...) elle a été assouplie. Dès octobre 1987, la politique de rectification économique menée s'est écartée des mesures d'inspiration socialistes de Sankara. La priorité a été donnée à l'autosuffisance alimentaire, et à la lutte contre la corruption et le laxisme dans les services publics. Mais le pays disposant de peu de ressources propres doit s'appuyer sur l'aide internationale.

Fin 1990, un plan d'ajustement structurel (PAS) a été mis au point, avec un certain nombre d'objectifs économiques, et l'accent mis sur les secteurs de la santé et de l'éducation. Il est signé en mars 1991. Dès la fin de cette année-là, le Burkina Faso a connu des tensions sociales, contre le PAS, entre autres. En 1991, la croissance a été de 5 % selon le premier ministre, et de 6 % selon la Banque mondiale. Elle devrait être satisfaisante pour 1992 avec une production record de céréales, et une normale de coton. Le secteur agricole joue un rôle primordial. Il a connu une croissance annuelle moyenne de 7,1 % au cours de la dernière décennie.

⁵ Marchés tropicaux et méditerranéens, 1er mars 1991.

Un plan de privatisation a été adopté en juillet 1992, concernant seize entreprises dans lesquelles les participations de l'Etat vont de 29 % à 97,6 %. Mais peu de candidats à la reprise se sont signalés.

Encadré IL4 : Données économiques du Burkina Faso

- Economie :

- PIB par habitant (1990) : \$ 350
- répartition PIB : agriculture et mines : 38 % ; industrie : 23 % ; services : 38 %
- croissance annuelle du PIB de 1986 à 1990 : 4 %
- épargne intérieure : 3,8 % du PIB en 1990
- épargne nationale (dont transferts travailleurs immigrés) : 14,5 %
- salaire minimum officiel (1988) : 2 600 francs CFA / mois
- taux d'inflation annuel 1980-1988 : 3,2 %

- Finances :

- déficit budgétaire (1990) : -24,9 milliards de francs CFA
- encours de la dette extérieure (fin 89) : 217 milliards de francs CFA
- encours de la dette / PNB (1989) : 29,6 %
- balance commerciale (1988) : -92,9 milliards de francs CFA
- taux de couverture des importations par les exportations (1988) : 31,7 %
- aide internationale (1988) : 16 % du PNB en 1988

Le Burkina Faso a connu une période difficile sous le régime de Sankara, puisque la majorité des importations était interdite. Mais cela lui a permis de développer certaines industries nationales (tissus, bicyclettes, vélomoteurs...). Même avec un niveau de vie très bas, le pays connaît un certain dynamisme économique.

4.1.2. Côte d'Ivoire (encadré IL5)

La Côte d'Ivoire, quant à elle, a longtemps été considérée comme un eldorado africain. Indépendante en 1960, la Côte d'Ivoire est gouvernée depuis par Félix Houphouët Boigny. C'est l'un des pays les plus développés d'Afrique subsaharienne, avec un taux d'analphabétisme relativement peu élevé, des infrastructures sanitaires de bonne qualité, etc. Elle connaît maintenant des problèmes importants. Ils semblent d'autant plus malvenus pour la population qu'ils contrastent avec la période précédente. Ceci engendre une certaine violence dans ce pays où les inégalités sont très marquées.

De l'indépendance jusqu'en 1978, la croissance a principalement été fondée sur les exportations de produits agricoles (café, cacao, bois...). Ceci a permis de financer les importations et les investissements. L'agriculture reste à la base de la politique de développement. Depuis 1978, les cours des produits agricoles ont sensiblement baissé. Mais un bon point est la diversification de la production agricole dans le caoutchouc et le coton.

En mai 1987, les autorités ont annoncé qu'elles ne pouvaient plus payer les intérêts des emprunts contractés à l'étranger. L'accord signé a permis un rééchelonnement sur quinze ans.

En 1989, le gouvernement a accepté de diviser par deux le prix du cacao payé aux planteurs, après avoir résisté pendant plusieurs années à la baisse des cours mondiaux. Cela lui a permis de bénéficier d'allègements financiers de la part des organismes internationaux.

1990 a été marquée par des tensions sociales. En mai, l'assemblée nationale a adopté un programme de stabilisation et de relance économique. En novembre, un nouveau premier ministre a été nommé : Alassane Ouattara.

En 1991, la production de café et de cacao a diminué sensiblement. C'est l'un des deux problèmes récurrents de la Côte d'Ivoire, avec la masse salariale de la fonction publique.

Encadré IL5 : Données économiques de la Côte d'Ivoire

- Economie :

- PIB par habitant (1989) : \$ 847
- répartition PIB : agriculture : 46 % ; industrie : 24 % ; services : 30 %
- croissance annuelle du PIB de 1980 à 1989 : 1,2 %
- épargne intérieure : 13 % du PIB
- taux d'inflation annuel 1980-1988 : 3,8 %

- Finances :

- déficit budgétaire
- encours de la dette extérieure : 8 088 millions de dollars en 1988
- encours de la dette / PNB : 92,7 % en 1988
- balance commerciale
- taux de couverture des importations par les exportations : 150 % en 1988
- aide internationale : 4,5 % du PNB en 1988

4.1.3. Niger (encadré IL6)

Le Niger est lui aussi indépendant depuis 1960. En 1987, après la disparition du président Seyni Kountche, la même politique économique a été suivie par son successeur, Ali Seybou. Les élections présidentielles de 1989 ont confirmé Ali Seybou comme président. Le pays s'est engagé dans une restructuration économique. En 1990, il y a eu un réaménagement de la dette. Une conférence nationale a été organisée en 1991. Dès octobre, Amadou Cheffou a été élu premier ministre provisoire pour quinze mois. La première action a été de dénoncer le plan d'ajustement structurel en vigueur depuis 1983. Mais ce gouvernement fait preuve d'une incapacité à diriger le pays, qui connaît une banqueroute rapide et totale. La période de transition est prolongée jusqu'en 1993.

Le pays avait misé sur ses ressources minières. Au début des années 80, l'uranium se vendait 30 000 francs CFA le kilogramme, alors qu'en 1992 il ne valait plus que 17 000 francs CFA. De plus, les quantités exportées sont passées de 4500 tonnes en 1981 à moins de 3000 tonnes depuis 1987. Ceci explique que, si en 1979 le Niger finançait 40 % de son budget national grâce à ce minerai, cette proportion est tombée à 8 % en 1992⁶.

Le Niger connaît une alternance d'années de "vaches maigres" (déficit céréalier de 350 000 tonnes en 1987 ; déficit aussi en 1990, pour cause de mauvaises conditions climatiques) avec des années excédentaires (autosuffisance alimentaire en 1988).

Encadré II.6 : Données économiques sur le Niger

- Economie :

- PIB par habitant : \$ 280
- répartition PIB : agriculture : 36 % ; industrie : 13 % ; services : 51 %
- croissance du PIB de 1980 à 1989 : -1,6 %
- épargne intérieure : 3 %
- taux d'inflation annuel 1980-1988 : 3,6 %

- Finances :

- déficit budgétaire
- encours de la dette extérieure : 1 286 millions de dollars en 1988
- encours de la dette / PNB : 55,1 % en 1988
- balance commerciale
- taux de couverture des importations par les exportations : 85 % en 1988
- aide internationale : 15,5 % du PNB en 1988

4.2. Le transport face à la crise

Le transport fait partie des activités les plus sensibles aux fluctuations économiques. En effet, son activité est fonction du volume de marchandises à transporter. Dès que l'activité économique se ralentit (le commerce, la production...) les besoins en transport sont moindres.

4.2.1. La situation du secteur des transports

La demande de transport a connu une forte expansion à la fin des années 70, après une période de stagnation relative. De nombreuses personnes ont investi dans ce secteur d'activité. Mais avec la crise, dès le début des années 80, la plupart des pays africains s'est retrouvée avec un parc pléthorique.

⁶ Marchés tropicaux et méditerranéens, n°2464, 29 janvier 1993.

Dans une période de récession économique comme celle que traversent actuellement les pays africains, le secteur des transports se trouve face à une raréfaction du fret. Ceci conduit à une concurrence de plus en plus sauvage entre transporteurs, pour obtenir un marché.

De fait, bien que la tarification obligatoire puisse exister dans certains pays (Côte d'Ivoire) ou sur certains axes (comme l'axe Ouagadougou-Abidjan) elle n'est pas respectée. Les prix pratiqués se situent bien en dessous du prix prévu. Le problème de la rentabilité du transport se pose, en particulier pour les transporteurs structurés, qui doivent faire face à des frais plus importants.

4.2.2. Les conséquences sur l'entretien-réparation

Cet état de fait a des répercussions importantes sur le système d'entretien-réparation. La première est qu'une moindre activité entraîne une diminution du besoin d'entretien-réparation, à état de véhicule constant. La recherche d'une baisse des coûts va faire que le transporteur roulera avec un véhicule dans un état dégradé, pour ne pas avoir à payer des frais d'entretien-réparation. Il en résulte une diminution du volume de réparations, et de la qualité de l'offre de transport. Un certain nombre de véhicules est mis sur cales, faute d'argent pour les réparer. Ils disparaissent temporairement de la flotte, et donc du marché de l'entretien-réparation.

D'autres facteurs tirent vers une augmentation du besoin en entretien-réparation. Le non renouvellement des véhicules, faute de moyens financiers, entraîne un vieillissement accru de la flotte, et des problèmes mécaniques de plus en plus fréquents. Mais ceci ne compense pas le mouvement à la baisse.

4.2.3. Une flotte vieillissante

Même pour les entreprises qui jusque là remplaçaient régulièrement leurs véhicules, il est devenu très difficile d'investir. L'âge moyen du parc augmente donc progressivement. Lorsqu'on interroge des transporteurs, il est assez rare qu'ils aient des véhicules de moins de dix ans. Seul l'État achète encore (pour les travaux publics).

Avec un parc vieillissant et pas d'argent pour le réparer ou le renouveler par des véhicules neufs, il faut trouver des palliatifs : ce sont les camions d'occasion, les "au revoir France", ou ceux venant du Nigeria ou d'ailleurs. Ces véhicules coûtent beaucoup moins cher : six à sept fois moins en provenance de France qu'un camion neuf au Burkina Faso. Et ceux venant du Ghana ont des prix deux ou trois fois inférieurs aux burkinabès. Des camions reconditionnés arrivent du Nigeria. Ils paraissent neufs, mais, au bout de six mois, ils tombent en panne. La grande majorité du parc est renouvelée de cette façon-là.

Ces véhicules sont très vite dans un état dégradé, et les transporteurs ont donc recours aux services des garagistes. Mais, par l'importation de véhicules d'occasion, de nouveaux modèles, de provenances très diverses et non présents sur le marché jusqu'à maintenant, sont introduits dans les pays, et il est parfois difficile de trouver les pièces correspondantes. De plus, ils viennent gonfler l'offre de transport, contribuant ainsi à baisser les prix du transport.

Le marché des véhicules d'occasion est libre au Burkina Faso et au Niger (à part la visite technique, qui dans les faits laisse passer tous les véhicules), et en principe interdit en Côte d'Ivoire. Mais ces deux cas semblent trop radicaux car si ces importations correspondent à un besoin exprimé de la part des transporteurs, il serait souhaitable d'organiser ce marché. Une situation intermédiaire doit pouvoir être trouvée. Mais pour l'instant aucune étude n'a été menée sur le sujet. De plus, dans la conjoncture politique actuelle, il est difficile de prendre des mesures d'organisation, car elles seraient mal perçues par les différents acteurs.

4.2.4. Les concessionnaires

La situation des concessionnaires automobiles est de plus en plus critique dans les pays africains. Tous connaissent des problèmes de vente de véhicules (Voir le tableau 5), ainsi que de vente de pièces. Les marques se regroupent. Certains en viennent à vendre des poids lourds d'occasion, et même des pièces de provenances diverses (d'après des utilisateurs), ce qui est de nature à décourager les clients venant acheter des pièces pour leur qualité. D'ici quelques années, il risque donc de ne plus rester de concessionnaires en Afrique.

Tableau II.5 : Ventes de poids lourds neufs au Burkina Faso

	1988	1989	1990
Marques principales	97	39	36

Sources : concessionnaires

Si des pièces peuvent être remplacées sans problème par certaines d'autres provenances (malgré une durée de vie inférieure), le changement de certains organes par des pièces d'occasion ou de mauvaise qualité peut s'avérer dangereux. Or la tendance actuelle est au remplacement d'un nombre croissant de pièces de cette manière. Ceci pose globalement le problème de l'image de la marque. Les concessionnaires prétendent donc tous aider les artisans garagistes qui viennent leur demander conseil ; ils prêtent même éventuellement du matériel, et font des ristournes lors de l'achat de pièces.

A moyen terme, cela peut poser un problème pour l'État, car il étouffe le peu d'entreprises qui lui rapportent de l'argent, sous forme de taxes et d'impôts. Bientôt, elles auront disparu.

II. LES ACTEURS

On peut considérer qu'il y a principalement deux types d'acteurs : ceux de la demande d'entretien-réparation, c'est-à-dire les transporteurs, et ceux de l'offre, les garagistes. Les résultats de l'enquête menée auprès de ces acteurs permettent d'étayer les informations recueillies à leur sujet au cours d'entretiens ou bien dans divers documents.

D'autres acteurs sont aussi à prendre en compte, en particulier l'État. Son rôle est analysé par rapport aux deux composantes ci-dessus du système.

1. Le secteur du camionnage

Ce chapitre est destiné à présenter les acteurs de la demande d'entretien-réparation, et tous les éléments agissants sur cette demande.

1.1. La législation

La législation du secteur fixe tout d'abord les conditions d'entrée dans la branche, puis les formalités à accomplir pour y rester. Elle fixe également les conditions d'exercice de l'activité.

1.1.1. Organisation du secteur

Aucun de ces pays n'a de réglementation contraignante du secteur. En particulier, il n'y a pas d'attestation de capacité nécessaire pour entrer dans le secteur. C'est-à-dire que les individus n'ont pas besoin de prouver un minimum de connaissances dans le domaine des transports pour pouvoir devenir transporteur. Si on se réfère à la Côte d'Ivoire, il est nécessaire d'obtenir une autorisation de transport, comme le définit le décret n°66-538 du 17 novembre 1966, pris en application de la loi n°64-294 du premier août 1964. Ces autorisations sont délivrées par le ministère des travaux publics et des transports. Ceci concerne tous les types de transports (public ou privé, de marchandises ou de personnes). Les autorisations sont nominatives, incessibles, liées au transporteur et au véhicule. Leur renouvellement permet de vérifier la conformité aux règles concernant l'état technique du véhicule, la fiscalité et l'assurance automobile obligatoire⁷. Pour obtenir une autorisation, il y a un certain nombre de conditions à remplir :

- être de nationalité ivoirienne ;
- être inscrit au registre du commerce ;

⁷ Il existe deux exceptions : pour le transport public de marchandises, les autorisations ne concernent que les véhicules de plus de 4 tonnes de PTAC ; pour le transport public de voyageurs, les taxis-compteurs d'Abidjan sont dispensés de cette autorisation.

- avoir une attestation de conformité du ou des véhicules ;
- avoir une attestation d'assurance ;
- présenter une déclaration à la direction des impôts.

En fait, il y a beaucoup de prête-noms. Quelqu'un qui ne remplit pas les conditions nécessaires recourra aux services d'un ami ou membre de sa famille. Il n'aura donc pas de frais tels que l'assurance ou l'attestation.

Normalement, les autorisations sont contingentées. Or depuis 1985, le nombre d'autorisations délivrées a augmenté chaque année de 15 %, face à une demande de transport qui reste stable. La Côte d'Ivoire se retrouve avec un parc largement excédentaire.

1.1.2. Réglementations techniques

- Le contrôle technique

Le principal élément de réglementation est le contrôle technique des véhicules, quelque soit le pays. Une première visite a lieu avant la mise en circulation. Tout véhicule doit l'avoir passée pour pouvoir circuler. De même, quand un véhicule change de main, l'ancien propriétaire est tenu de lui faire passer la visite technique. En plus, des visites sont obligatoires régulièrement, à des fréquences variables suivant les pays et les véhicules. Malgré le caractère obligatoire de ces contrôles, de nombreux transporteurs les évitent. Quand leurs véhicules sont arrêtés sur la route par la police, la gendarmerie ou la douane, ils achètent la clémence du fonctionnaire en question.

Tableau II.6 : Périodicité des visites techniques obligatoires (en mois)

	Burkina Faso	Côte d'Ivoire	Niger
voitures	12	12	12
taxis	3	6	3
cars	3	6	3
camions	6	12	6

Source : centres de contrôle technique des trois pays

Auparavant, en Côte d'Ivoire, la fréquence des visites était la même que dans les deux autres pays. Mais, sous la pression du syndicat des transporteurs, elle a été modifiée. La raison officielle est que les routes en Côte d'Ivoire sont bonnes, et donc que les véhicules s'abiment lentement. Ils ont moins de problèmes que dans les autres pays. En fait, c'est un moyen de limiter les dépenses d'entretien. Un véhicule ainsi peut rouler une année dans un état dégradé sans être dans l'illégalité. La situation économique est tellement tendue que même si la réparation coûte trois fois plus cher dans six mois, les transporteurs préfèrent attendre. Car

l'état des routes n'est pas la seule source de dégradation d'un véhicule. Il y a aussi la surcharge, la conduite du chauffeur, le manque d'entretien...

En Côte d'Ivoire, le contrôle technique a commencé en 1974. L'Etat possédait 51 % des parts et Véritas 49 %. Début août 1990, il a été privatisé et racheté par la Société générale de surveillance (c'est une multinationale suisse spécialisée dans le contrôle technique). La société ivoirienne de contrôle technique automobile (SICTA) a été privatisée car elle fonctionnait mal. Il y avait des problèmes de gestion (l'activité n'était pas rentable), de maintenance (les instruments tombaient en pannes et n'étaient pas réparés). Les appareils étaient vieux, le personnel malformé. Les agents se laissaient volontiers acheter. Le certificat ne signifiait plus rien.

Il y a neuf centres SICTA permanents, dont deux à Abidjan. Il existe en plus douze centres temporaires, c'est-à-dire ouverts à des périodes précises de l'année. En tout, la SICTA emploie 125 personnes, contre 175 avant son arrivée.

Actuellement, les jours de pointe, entre 800 et 1000 véhicules sont contrôlés. Il y a trente pourcent de revisites. Ces véhicules sont révérifiés et obtiennent alors leur certificat si les modifications demandées ont été apportées. La sécurité est l'objet principal du contrôle.

Lors de la privatisation, les tarifs de visites ont été augmentés. Mais ce n'est pas ce tarif qui est important pour le transporteur. Ce sont les dépenses que peut générer le contrôle. Environ 70 % des camions viennent à la visite (30 % des taxis seulement, pour comparaison).

Au **Burkina Faso**, le centre de contrôle des véhicules automobiles (CCVA) a été créé en 1986, sur financement allemand. Les activités ont démarré en décembre 1986. Auparavant, la visite technique n'existait que pour les transporteurs professionnels (marchandises et voyageurs). C'était juste un examen visuel. Maintenant la visite est obligatoire pour tous les véhicules sauf l'armée. Le centre occupe 33 personnes. Il y a également une antenne à Bobo Dioulasso, avec sept personnes. En plus, une équipe mobile couvre les provinces tous les trois mois.

La cadence varie entre 70 et 170 véhicules par jour. Elle est plus élevée dans les périodes où la police fait des contrôles. Le prix de la visite est variable suivant les véhicules.

Tableau II.7 : Prix des visites techniques en francs CFA

type de véhicule	prix
bus	5600
camion	8000
tracteur routier	8000
semi-remorque	6000
camion de transport de personnes	5600
voiture particulière	2500
taxibus	5600
fourgonnette	5600
taxi	3600
auto-école	2100

Source : centre de contrôle technique

Là aussi, le contrôle porte sur les organes de sécurité.

"Les transporteurs n'aiment pas la visite technique. Ils y vont car la police contrôle" (une personne du CCVA). Certains malgré tout ont conscience de l'intérêt de la visite, et on constate une amélioration de ce parc-là. Le taux d'échec est très variable suivant les véhicules entre 20 et 95 %.

Tableau II.8 : Taux d'échec suivant la fréquence aux visites techniques

		taux d'échec en 90	taux d'échec en 86
groupe 1	régulier à la visite	20 à 33 %	47 à 55 %
groupe 2	occasionnellement	33 à 55 %	
groupe 3	pas du tout	50 à 95 %	

Source : centre de contrôle technique

Au Niger, le centre de visites techniques, tel qu'il est, date de 1973. Mais il existait avant dans un autre bâtiment. Chacun des sept départements a un centre. Le centre joue deux rôles : le contrôle technique et les permis de conduire. Le centre de Niamey emploie trois personnes pour les contrôles, trois personnes pour les permis. Le prix de la visite est de 5000 francs CFA pour les camions et de 2000 francs pour les remorques. Lors d'un achat, le contrôle technique vérifie que le véhicule présenté correspond bien à celui cité sur le contrat de vente. Il y a alors homologation. Le contrôle des poids lourds porte essentiellement sur la mécanique.

- Le contrôle du poids des véhicules

Une expérience de pesage des véhicules a été menée en Côte d'Ivoire. Une dizaine de bascules avaient été installées sur les routes. Ces postes de contrôle ont été fermés en 1981. Ils tombaient " en panne ". Une nouvelle opération a été montée en 1988, avec six postes, plus un mobile. Dans un premier temps, il s'agissait de faire des statistiques. Un tiers des véhicules étaient en surcharge. Puis la Banque mondiale a demandé de rendre obligatoire le passage sur le pont-bascule. Cette décision a été en fait la source d'une nouvelle corruption, et n'a rien changé au problème de la surcharge. Petit à petit ce contrôle a été abandonné. Entre temps, un autre débat s'est instauré sur la charge maximale. Il a été retenu 11,5 tonnes de charge maximale à l'essieu. Or depuis 1980, la plupart des routes nouvelles ou refaites sont conçues pour 13 tonnes. Doit-on modifier la réglementation et permettre de transporter légalement une telle charge ? On peut penser que rien ne changerait si la décision était prise, puisque déjà maintenant les transporteurs dépassent la charge admise. En fait, le problème se situe ailleurs : dans le respect par les transporteurs de la législation et également de leur véhicule ; dans le respect par les chargeurs de la législation sur les tonnages ; car pour l'instant, ces derniers profitent de la surcapacité du parc pour imposer des transports excessifs, à des prix relativement bas, en faisant jouer la concurrence ; enfin, dans le respect par les forces de l'ordre de la tâche qui leur incombe, c'est-à-dire faire respecter les lois.

1.1.3. Respect de la réglementation et contrôles routiers

Dans chaque pays, la conformité des transporteurs à la législation et à la réglementation technique passe par des contrôles routiers. Ils peuvent être effectués par la police, la gendarmerie, les eaux et forêts, l'armée ou les douanes. Une étude menée en Côte d'Ivoire dans le cadre du plan national de transport montre que dans 88 % des cas il y a des pratiques illégales. Ceci pèse sur le coût du transport, et occasionne des pertes de temps qui ont été estimées à environ 17 % de la durée normale des voyages (soit une baisse de productivité des véhicules de 3 %). Leur coût global a été estimé à 7 milliards de francs CFA par an.

En aucun cas ces contrôles encouragent les transporteurs à se mettre en conformité avec la loi, même si tous s'en plaignent. Les véhicules sont dans un tel état que les contrôleurs trouveront toujours une raison d'immobiliser le véhicule en cas de refus de paiement.

1.2. Des entreprises de transport routier aux profils contrastés

Nous souhaitons vérifier si les deux variables "localisation" et "type de transporteur" (artisan ou structuré) sont significatives de comportements différents, par rapport au problème spécifique de l'entretien-réparation.

Pour cela, nous allons commencer par différencier les transporteurs selon des critères généraux. Nous obtiendrons des groupes. Puis nous étudierons ces entreprises suivant des critères liés à l'entretien-réparation. Nous comparerons ensuite les résultats.

La première analyse factorielle a été établie à partir des variables suivantes :

La première analyse factorielle a été établie à partir des variables suivantes :

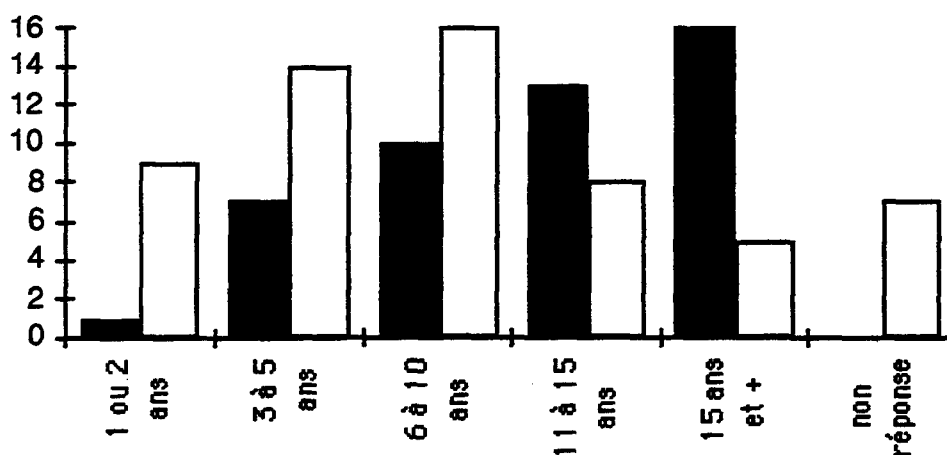
- taille : nombre de chauffeurs, nombre de camions
- âge de l'entreprise
- âge des camions
- spécialisation de l'entreprise dans certains transports
- raison de création de l'entreprise
- autres activités éventuelles
- localisation : pays, ville
- type de transporteur : artisans ou structuré

Nous allons tout d'abord présenter les caractéristiques de l'échantillon par rapport à ces variables.

1.2.1. Les variables significatives

- Date de création de l'entreprise

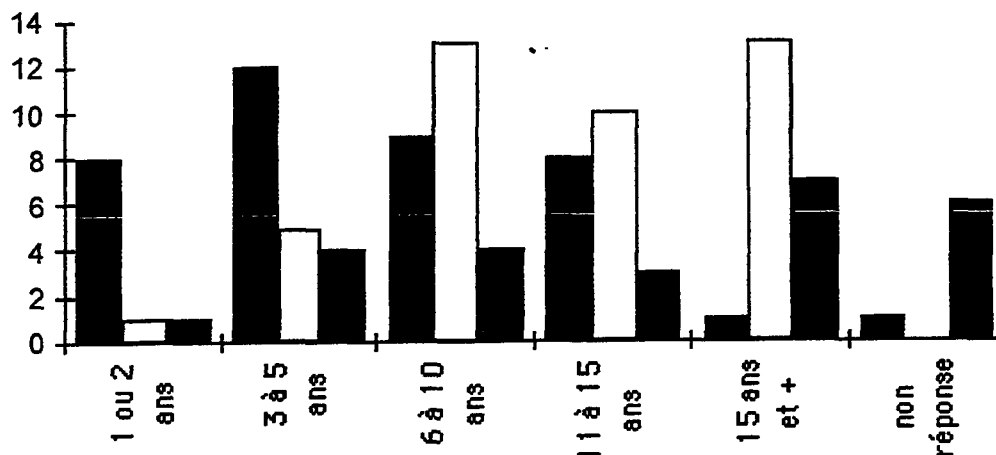
Graphique II.4 : Age des entreprises de transport, suivant le pays



- Burkina Faso
- Côte d'Ivoire

Les entreprises burkinabées sont nettement plus récentes que celles de Côte d'Ivoire. Seules huit entreprises ivoiriennes interrogées ont moins de six ans. Bon nombre de burkinabès ont acheté un poids lourd pour transporter l'aide humanitaire en 1987, ce qui explique en partie l'âge de ces entreprises. En Côte d'Ivoire, les entreprises de transport ont été créées par des européens pendant la colonisation.

Graphique IL5 : Age des entreprises de transport, suivant le type de transporteur

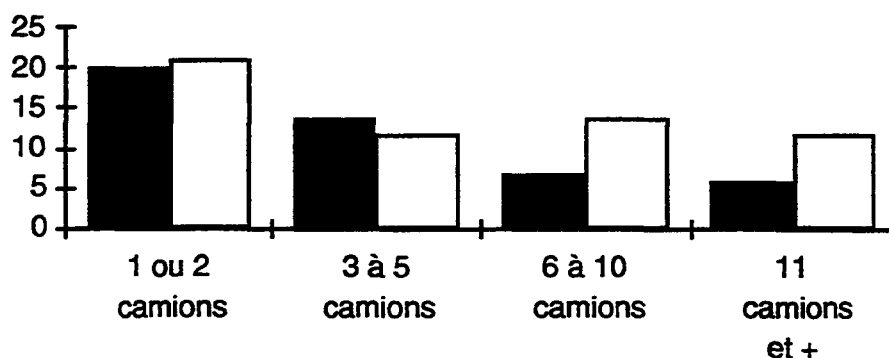


- Gros artisans transporteurs
- Petits artisans transporteurs
- ▨ transporteurs structurés

Les petits artisans ont des entreprises récentes, puisque la moitié d'entre elles ont moins de six ans. En revanche, 56 % des entreprises structurées ont plus de cinq ans, et un quart d'entre elles ont un âge indéterminé (probablement car elles sont si vieilles que l'interrogé ne connaît pas la date de création). On retrouve la même tendance chez les gros artisans, avec 86 % des entreprises ayant plus de cinq ans.

- Flotte disponible

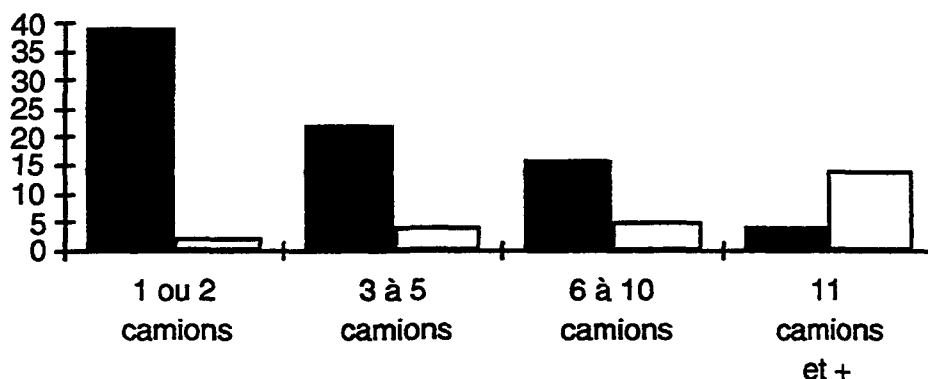
Graphique IL6 : Nombre de camions dans l'entreprise, suivant le pays



- Burkina Faso
- Côte d'Ivoire

Les entreprises de transport burkinabès de l'échantillon disposent de plus de véhicules que les entreprises ivoiriennes. Le transport au Burkina serait-il concentré en un plus petit nombre d'entreprises, de plus grande taille ?

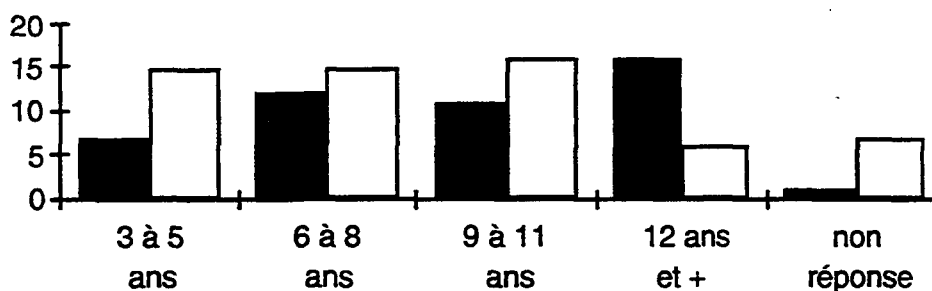
Graphique IL7 : Nombre de camions dans l'entreprise, chez les artisans et les structurés



- artisans transporteurs
- transporteurs structurés

Pour les artisans, la proportion de "un ou deux camions" a été fixée lors de l'échantillonnage. Dans les autres catégories, le nombre d'artisans décroît rapidement. C'est l'inverse pour les transporteurs structurés, leur nombre augmentant avec la quantité de véhicules possédés.

Graphique IL8 : Age des véhicules suivant le pays

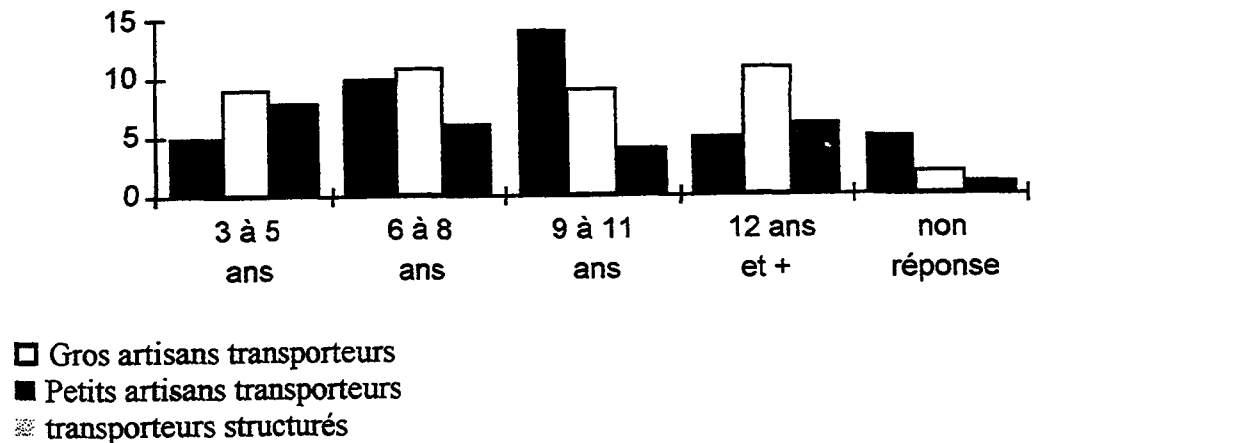


- Burkina Faso
- Côte d'Ivoire

Les véhicules burkinabès (6,6 ans) sont en moyenne plus récents que ceux de Côte d'Ivoire (9,6 ans). Cela semble contradictoire avec le fait que les importations de véhicules d'occasion sont possibles au Burkina Faso. Plusieurs raisons peuvent être évoquées. La première concerne la signification des réponses données. Est-ce que, au Burkina Faso, les personnes interrogées n'ont pas confondu l'âge du véhicule avec sa durée en leur possession ? La seconde pourrait être les conditions de transport nettement moins aisées au Burkina Faso qu'en Côte d'Ivoire,

qui impliqueraient une mort plus rapide des véhicules, et donc la nécessité de les renouveler plus souvent. C'est ce genre d'argumentation qui a permis de diminuer les fréquences des visites techniques en Côte d'Ivoire, le réseau routier étant considéré comme bon, et dégradant peu les véhicules. Le fait qu'au Burkina Faso les importations de véhicules d'occasion soient autorisées peut avoir des conséquences contraires sur l'âge des véhicules. Ces véhicules sont généralement vieux et usagés. Et donc ces importations vieillissent le parc. A moins que les importations soient malgré tout moins vieilles que les véhicules qu'ils remplacent. Ou bien peut être que le fait que les ivoiriens ne puissent pas bénéficier de ces importations les incite à conserver plus longtemps leurs poids lourds. Ils ne disposent pas d'argent pour en acheter des neufs.

Graphique II.9 : Age des véhicules suivant le type de transporteur

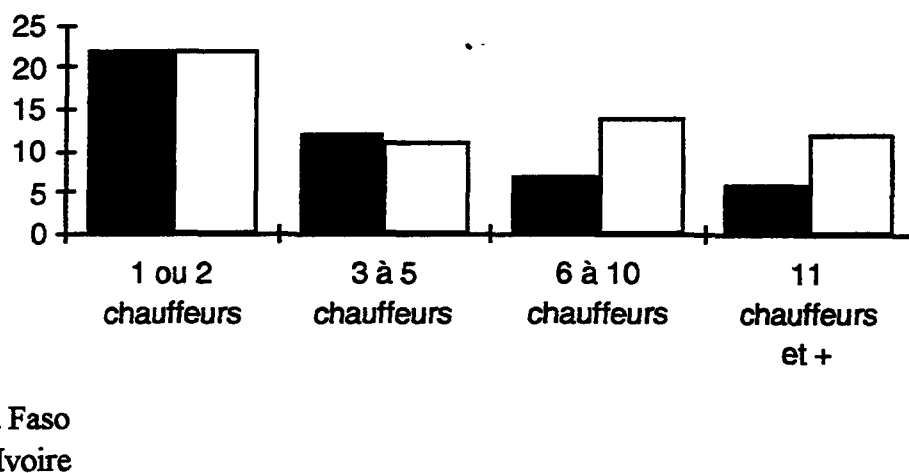


L'âge des véhicules est assez varié, quel que soit le type de transporteur. Malgré tout, ceux des transporteurs structurés sont relativement plus récents (56 % ont moins de neuf ans) que ceux des artisans : 43,2 % ont moins de neuf ans.

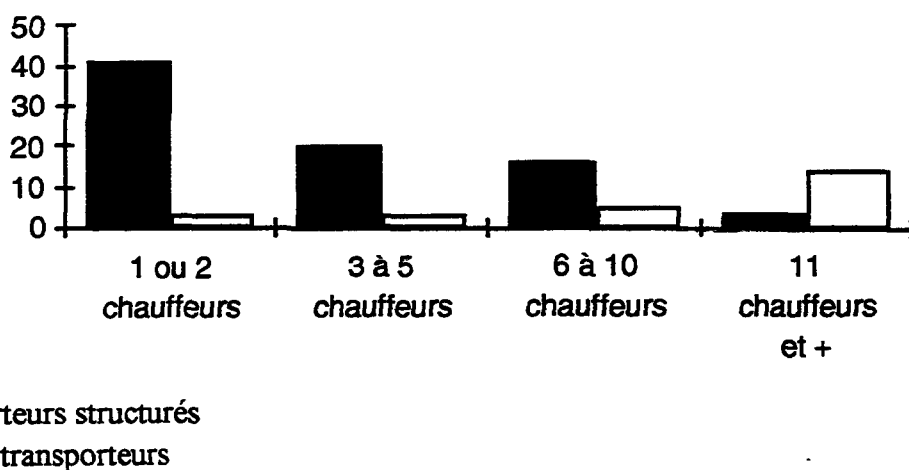
- les chauffeurs

Le graphique qui suit ressemble fortement à celui du nombre de camions. Les transporteurs ont à peu près le même nombre de chauffeurs que de véhicules. De ce fait, les burkinabès font travailler plus de chauffeurs que les ivoiriens.

Graphique IL.10 : Nombre de chauffeurs suivant le pays



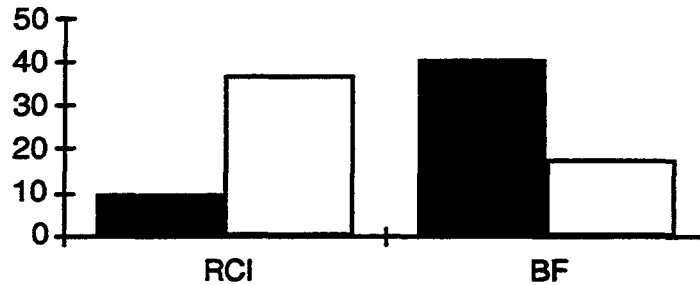
Graphique IL.11 : Nombre de chauffeurs suivant le type d'entreprise



Deux des gros artisans n'ont que deux chauffeurs, bien qu'ils possèdent plus de camions. Globalement, les artisans emploient peu de chauffeurs par rapport aux transporteurs structurés. Les chiffres sont corrélés avec le nombre de véhicules.

- caractéristiques de l'activité des entreprises de transport

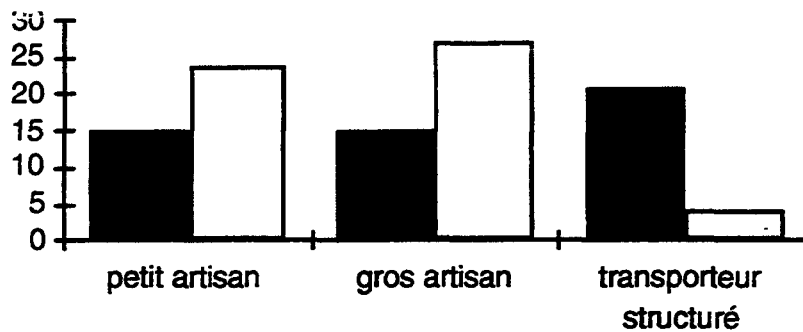
Graphique IL.12 : Spécialisation des entreprises dans certains transports suivant les pays



- non spécialisation
- spécialisation

En Côte d'Ivoire, les transporteurs ont tendance à ne pas être spécialisés dans certains types de transport. Les transporteurs spécialisés devant faire face à la pénurie de fret ont élargie leur champ d'action. Ils empiètent désormais sur l'activité des "généralistes". C'est, d'après eux, une question de survie. C'est l'inverse au Burkina Faso où les transporteurs affichent leur spécialité. Beaucoup d'entre eux sont commerçants.

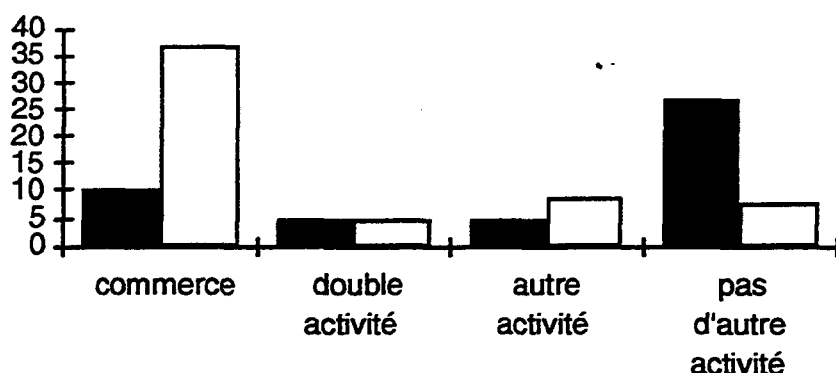
Graphique IL.13 : Spécialisation des entreprises dans certains transports suivant leur type



- non spécialisation
- spécialisation

Les transporteurs structurés sont presque tous spécialisés, contrairement aux artisans transporteurs, qui ne le sont qu'à 37 %. Les transporteurs structurés sont souvent des transporteurs pour compte propre. Ils sont donc spécialisés dans le transport de la marchandise que produit ou distribue leur entreprise.

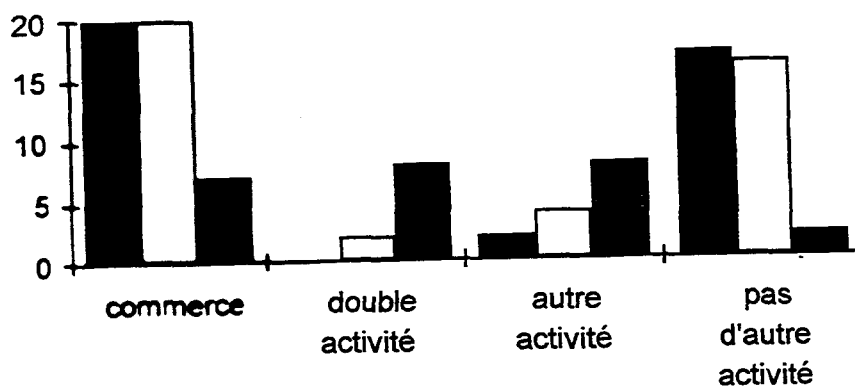
Graphique II.14 : Activité supplémentaire des entreprises de transport, suivant le pays



□ Burkina Faso
 ■ Côte d'Ivoire

Les deux tiers des transporteurs burkinabès sont aussi des commerçants, tandis que 57% des transporteurs ivoiriens n'ont pas d'autre activité. Au Burkina, rares sont les transporteurs qui n'ont pas d'autre activité.

Graphique II.15 : Activité supplémentaire des entreprises de transport, suivant le type de transporteur

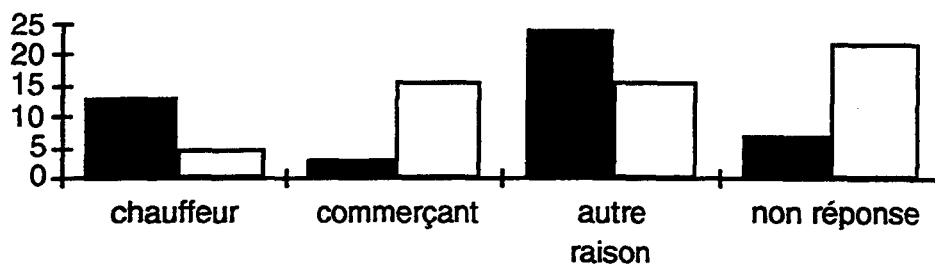


□ Gros artisans transporteurs
 ■ Petits artisans transporteurs
 ▨ transporteurs structurés

Les artisans sont soit seulement transporteurs, soit aussi commerçants. En revanche, les transporteurs structurés ont presque tous au moins une autre activité. C'est à rapprocher du fait que les entreprises interrogées sont souvent des entreprises de transport pour compte propre.

- *Création de l'entreprise*

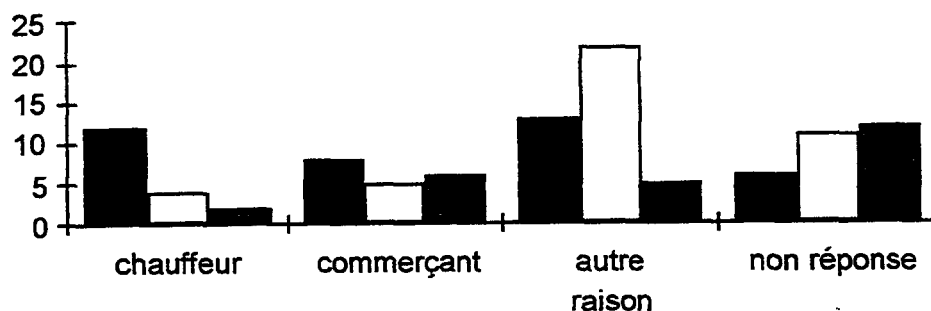
Graphique IL.16 : Raison de la création de l'entreprise, suivant le pays



□ Burkina Faso
 ■ Côte d'Ivoire

En Côte d'Ivoire, la principale raison citée pour la création de l'entreprise de transport est le fait d'être chauffeur, alors qu'au Burkina Faso, c'est le fait d'être commerçant qui a incité à organiser son propre transport (malgré un grand nombre de non réponses). Ceci correspond au nombre important de commerçants transporteurs interrogés dans ce pays.

Graphique IL.17 : Raison de la création de l'entreprise, suivant le transporteur



□ Gros artisans transporteurs
 ■ Petits artisans transporteurs
 ▨ transporteurs structurés

Les petits artisans sont chauffeurs ou commerçants, au départ, alors que les gros artisans ont d'autres raisons pour avoir monté leur entreprise (argent à placer...). Un fort taux de non réponses caractérise les structurés, les personnes interrogées n'étant pas toujours aptes à répondre (la création de l'entreprise remonte à plusieurs décennies). C'est malgré tout principalement du transport pour compte propre.

Sur la majorité des variables étudiées, il y a un contraste entre les deux pays, les entreprises de chacun ayant leurs spécificités. Les petits artisans et les transporteurs structurés ont aussi des profils différenciés, les gros artisans se rapprochant plutôt des uns ou des autres, suivant les variables. Une seule variable s'est avérée peu intéressante : c'est la différenciation géographique par ville (capitale ou ville de province). En Côte d'Ivoire, les villes enquêtées se

situent sur l'axe principal du pays, qui mène à Abidjan. Les transporteurs de ces villes ont une attitude similaire à celle des transporteurs de la capitale car c'est avec elle qu'ont lieu les principaux échanges. Il en va de même au Burkina Faso, le poids de Bobo Dioulasso, seconde ville du pays, étant très important dans l'échantillon, et se situant elle aussi sur l'axe principal menant de la côte jusqu'à la capitale. C'est la raison pour laquelle cette variable n'est pas présentée dans les tris croisés. Ceci peut être synthétisé par une analyse factorielle.

1.2.2. Synthèse des résultats

Une analyse factorielle (elle est présentée page 93) sur les variables étudiées ci-dessus regroupe 61 % de la trace sur les trois premiers axes (respectivement 26,35 % sur le premier, 22,47 % sur le deuxième et 12,33 % sur le troisième). Le premier axe est expliqué par la localisation des transporteurs : Côte d'Ivoire ou Burkina Faso. Le second différencie les petits artisans des autres transporteurs. Ceci permet de constituer plusieurs sous-groupes.

Les petits artisans sont distincts des autres transporteurs. Ils peuvent eux-mêmes être divisés en deux groupes. Le premier (groupe A) comprend uniquement des artisans de Côte d'Ivoire, et l'autre (groupe B) les artisans du Burkina Faso plus deux artisans ivoiriens. Dans les deux cas, il s'agit d'artisans transporteurs possédant un ou deux camions, et employant un ou deux chauffeurs. Mais d'autres caractéristiques les différencient :

Dans le **groupe A** (18 individus statistiques), l'activité a été fondée par un ancien chauffeur. Les véhicules sont plutôt âgés (plus de huit ans), et les entreprises d'un âge variable. De plus, ce groupe intègre une caractéristique géographique marquée puisqu'il s'agit uniquement d'artisans ivoiriens. Ils n'ont pas d'autre activité. Globalement, ces artisans ne sont pas spécialisés dans un type de transport particulier.

Dans le **groupe B** (20), on trouve une forte majorité d'artisans burkinabès, ayant créé récemment leur activité (moins de cinq ans), essentiellement parce que se sont des commerçants. Un tiers d'entre eux n'a pas pu donner l'âge des véhicules, et pour les autres, ils ont entre trois et onze ans. Ces transporteurs sont spécialisés dans des types de transport.

A l'opposé sur le graphique, les transporteurs structurés et les gros artisans transporteurs peuvent être divisés en plusieurs sous-groupes.

En Côte d'Ivoire, il y a une distinction assez nette entre structurés et artisans, qui forment deux groupes distincts, à l'exception d'un structuré dans le groupe des artisans. Au Burkina Faso, il y a aussi deux groupes, majoritairement structuré ou majoritairement artisanal, mais la différenciation est moins nette.

Le **groupe C** (14) est constitué de gros artisans transporteurs de Côte d'Ivoire, plus un structuré. Ce sont des entreprises anciennes (plus de 15 ans), possédant trois à cinq camions, ou parfois plus, plutôt vieux (plus de 11 ans). La raison de leur création est très variée, et peut être liée à la présence d'une seconde activité.

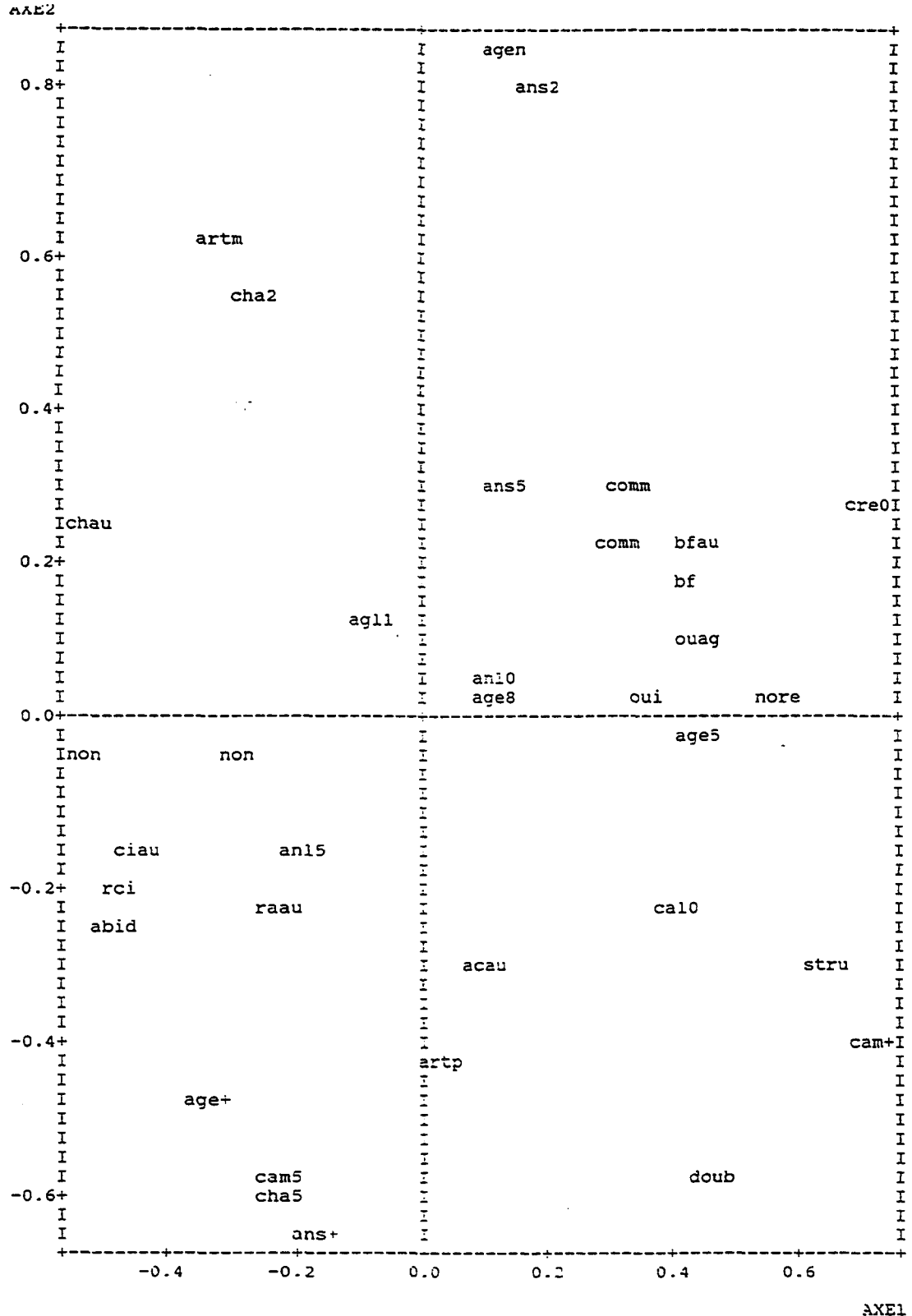
Graphique II.18 : Variables de différenciation des transporteurs

Graphique des variables :

points superposés :

AXE1	Composante principale no 1	1	cam2	AXE1 = -0.30	AXE2 = 0.61
AXE2	Composante principale no 2	2	ch10	AXE1 = 0.39	AXE2 = -0.25
			cha+	AXE1 = 0.70	AXE2 = -0.39

0 individus hors du cadre
 38 individus dans le cadre
 3 points superposés



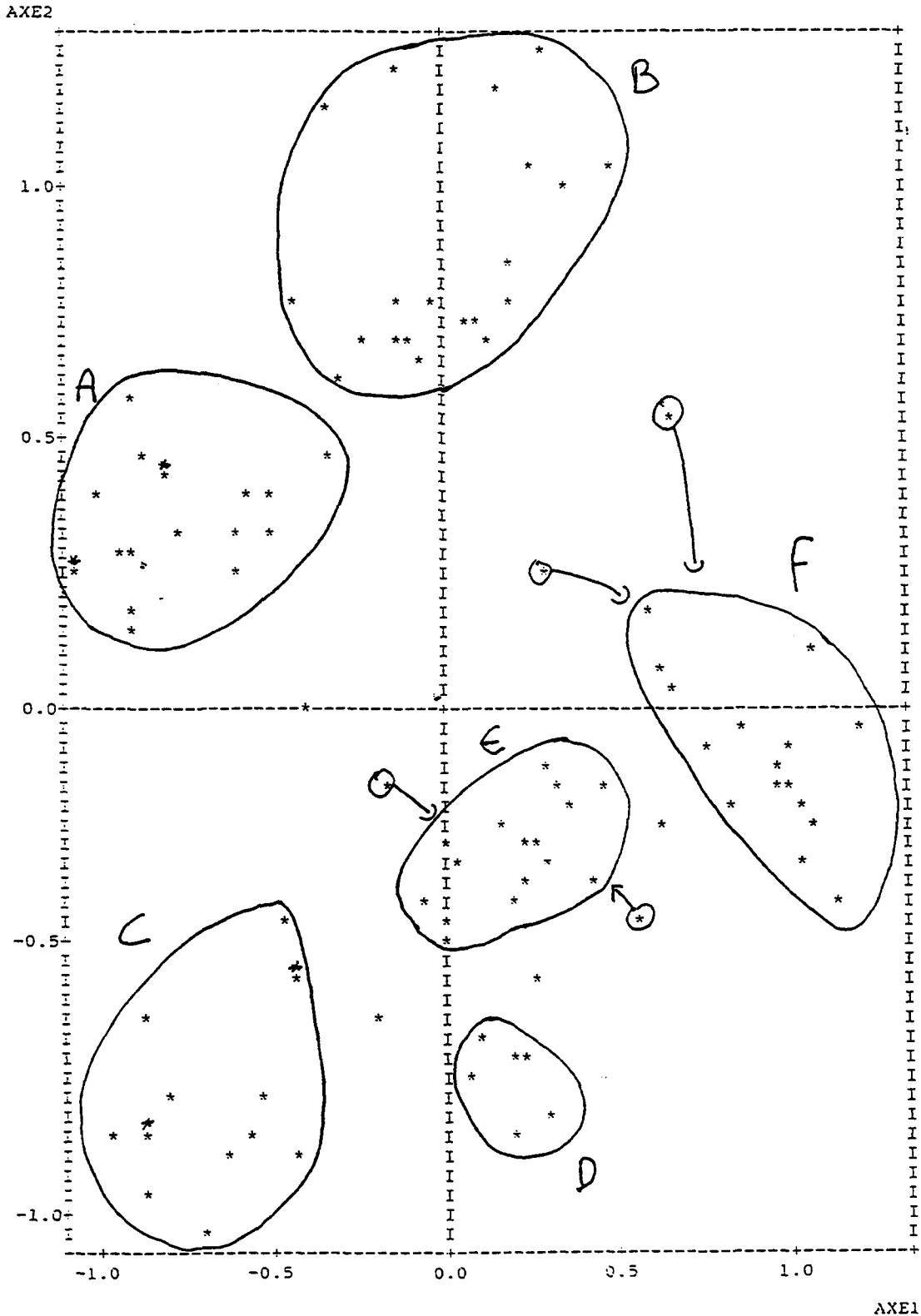
Graphique II.19 : Groupes de transporteurs différenciés suivant des variables générales

Graphique des variables :

points superposés :

AXE1	Composante principale no	1	0017	AXE1	-1.06	AXE2	0.24
			0035	AXE1 =	-0.80	AXE2 =	0.46
AXE2	Composante principale no	2	0062	AXE1 =	-0.73	AXE2 =	-0.80
			0081	AXE1 =	-0.43	AXE2 =	-0.56

0 individus hors du cadre
 99 individus dans le cadre
 4 points superposés



Le **groupe D (6)** est constitué de structurés ivoiriens. Ce sont de vieilles entreprises (plusieurs dizaines d'années), effectuant généralement plusieurs activités (garage, vente de pièces et de véhicules, station d'essence...). Leur flotte est très importante.

Dans le **groupe E (18)**, quatre transporteurs sont ivoiriens, et les dix autres burkinabès. Ce sont tous des gros artisans, à l'exception d'un transporteur structuré. On peut leur associer quatre autres transporteurs, dont un structuré, qui ont des profils assez proches. Ils possèdent leur entreprise depuis longtemps (plus de dix ans). Le nombre de leurs véhicules est assez variable. Ils ont fréquemment une double activité. Ce sont aussi des transporteurs spécialisés.

Le dernier **groupe F** rassemble les structurés burkinabès (11) et des gros artisans de ce pays (7). Ce sont eux qui possèdent le plus de camions. Ils ont plusieurs activités (c'est souvent du transport pour compte propre). Leurs véhicules sont assez récents (certains ont moins de cinq ans). Ils sont, eux aussi, spécialisés pour certains transports.

Quatre entreprises de transport ne se situent pas dans un groupe, ne se rapprochant pas particulièrement d'un groupe précis.

Par cette analyse, l'hypothèse d'une différenciation des entreprises de transport en fonction de leur localisation et de leur taille est vérifiée. Il faut maintenant évaluer la pertinence de cette analyse par rapport à l'entretien-réparation. Trouve-t-on des pratiques d'entretien-réparation variable d'un groupe à l'autre ? Ou bien la segmentation se fait-elle à partir d'autres critères ?

1.3. Des différenciées attitudes face à l'entretien-réparation

Pour l'analyse factorielle, nous avons gardé les variables les plus significatives en matière d'entretien-réparation :

- les principales pannes citées : freins, pneus et suspensions ; mais aussi : embrayage, alimentation, circuits électriques et autres pannes
- la dernière panne ayant eu lieu
- entretien préventif ou au coup par coup
- lieu de réparation des pannes : atelier intégré, garage attitré ou autre
- pannes toutes réparées dans le garage intégré ou non
- financement des réparations : économies du transporteur, crédit de la part du garagiste ou autre
- lieu d'achat des pièces : concessionnaire, grand magasin, autre lieu
- critères de choix d'une pièce : qualité, critères multiples, autres critères
- rôle de l'apprenti en cas d'incident : garder le camion, prévenir le transporteur, autres rôles
- importance de la formation ou de la sensibilisation à l'entretien-réparation, pour le transporteur
- consignes données au chauffeur et à l'apprenti

Diverses variables, comme le rôle du chauffeur en cas de panne se sont révélées non pertinentes pour l'analyse factorielle.

La trace obtenue sur l'axe 1 est de 16,4 %, et celle de l'axe 2 de 11,8 %. Ces valeurs restent relativement faibles. Mais, sur le graphique, apparaissent trois groupes distincts :

- les artisans burkinabès
- les artisans ivoiriens
- les transporteurs structurés

Ainsi, en utilisant 17 variables concernant uniquement l'entretien et la réparation des poids lourds, on voit réapparaître des différenciations géographiques, ainsi que de structures des entreprises de transport.

Si on ajoute les variables "pays" et "type d'entreprise", les groupes sont un peu plus distincts, mais le graphique n'est pas modifié fondamentalement. Les traces sont alors de 19,6 % et 14,9 % sur le premier et le deuxième axes, respectivement.

Dans ce cas-là, la signification des axes est la suivante : l'axe 1 est expliqué par la variable géographique ; l'axe 2 correspond à la distinction artisans transporteurs-transporteurs structurés. Les pratiques d'entretien-réparation sont différentes suivant les pays. Ensuite seulement viennent les différences entre types de transporteurs.

Quelle que soit l'analyse nous allons distinguer trois groupes. Il reste deux individus que nous ne classons pas, leur profil étant intermédiaire entre le groupe 1 et le groupe 2.

Le **groupe 1** est composé de la majorité des structurés (16) et de deux artisans transporteurs possédant plus de deux camions. Ce sont des entreprises anciennes : trois d'entre elles seulement ont moins de cinq ans. Leur flotte de véhicules est relativement importante : treize transporteurs ont plus de cinq camions. Ces derniers sont d'un âge très variable : chez dix transporteurs, ils ont en moyenne moins de neuf ans. Ils emploient environ le même nombre de chauffeurs que leur nombre de véhicules. A l'exception d'un seul, ils ont tous une ou plusieurs autres activités (commerce, garage, etc.). En effet, seize d'entre eux ont leur propre garage. Les deux autres font appel au concessionnaire, ou bien à un garage attitré. Seule la moitié de ceux possédant leur propre garage effectue l'ensemble des réparations dans celui-ci. Ils sous-traitent certaines pannes spécifiques. Ils pratiquent tous l'entretien préventif. Les principales pannes citées sont les freins (14), les pneumatiques (6) et les suspensions (5). Mais les dernières pannes ayant eu lieu concernent le moteur (4), des pannes multiples (3) et la pompe à eau (2). Lors d'une panne, le rôle du chauffeur est de prévenir le transporteur, tandis que l'apprenti garde le camion. Les principales consignes d'entretien données aux chauffeurs sont de surveiller les niveaux (d'huile, d'eau...) et de faire attention à leur conduite. Les chauffeurs ont reçu une formation (11) ou une sensibilisation (6) à l'entretien-réparation. Le choix d'une pièce se fait selon de multiples critères, le principal étant sa qualité. Elle est achetée chez le concessionnaire et/ou dans un grand magasin spécialisé (11).

Dans le **groupe 2** on trouve des artisans burkinabès (36) ainsi que quatre structurés du même pays. Ces entreprises sont récentes : les trois quarts d'entre elles ont moins de dix ans. Les deux tiers de ces transporteurs possèdent moins de cinq camions. 45 % de la flotte a moins de cinq ans, ce qui est plus faible que dans le groupe précédent. Le nombre de chauffeurs est

exactement le même que celui de véhicules. Les deux tiers de ces transporteurs sont spécialisés dans le transport de certains produits, et 80 % ont également une activité de commerce : ce sont donc des "commerçants transporteurs". Les trois quarts s'adressent à un garage attitré pour les réparations, les autres réparant soit là où le véhicule tombe en panne, soit dans divers garages, suivant la panne. Mais la moitié des transporteurs avouent faire appel à des garagistes différents. Un seul a son propre atelier, mais il n'y fait pas toutes les réparations. Les deux tiers font de l'entretien préventif. La principale panne citée est les pneumatiques (29), suivie par les freins (15) et le moteur (12). Les dernières pannes ayant eu lieu, en revanche, sont des pannes de moteur (7) ou de suspensions (6) ou encore des pannes multiples (6). Pour plus de la moitié de ces transporteurs, la principale mission du chauffeur en cas de panne reste de le prévenir, tandis que l'apprenti garde le camion (90 %) ou éventuellement prévient aussi (62,5 %). De toutes les consignes d'entretien qui peuvent être données, la vidange est la moins citée. Les chauffeurs sont sensibilisés aux problèmes d'entretien et de réparation, mais rarement formés (deux cas seulement). Pour le financement des pannes, la moitié des transporteurs font appel au crédit du garagiste. Les autres paient avec leurs économies, empruntent à leurs proches, ou bien encore multiplient les moyens de financement. A une exception près, ils achètent tous leurs pièces de rechange eux-mêmes, et le principal critère cité est sa qualité. Mais plus de la moitié achètent pourtant leurs pièces chez des revendeurs ou des ferrailleurs, et non pas seulement chez les concessionnaires ou les magasins spécialisés.

Enfin, dans le **groupe 3**, il y a uniquement des artisans (39), dont un burkinabè. Ce sont des entreprises relativement anciennes, puisque 59 % d'entre elles ont plus de dix ans. La moitié possède un ou deux camions seulement, plutôt âgés (plus de huit ans pour 56 %). Ils emploient à peu près le même nombre de chauffeurs qu'ils ont de camions. 85 % ne sont pas spécialisés dans un type de transport, et les deux tiers n'ont pas d'autre activité. Un quart est commerçant transporteur. 49 % de ces transporteurs sont au départ des chauffeurs. La moitié a un garage attitré où elle effectue les réparations, et un quart fait réparer là où le camion tombe en panne. Un seul a un atelier intégré, dans lequel il fait toutes ses réparations. Les trois quarts des transporteurs disent effectuer de l'entretien préventif. La panne citée le plus souvent est celle des freins (25), puis celle de l'embrayage (11) et enfin la pompe à injection (9). Or les dernières pannes ayant eu lieu sont d'abord des pannes de moteur (33 %), puis de freins et d'embrayage (10 % chacune). Les rôles de l'apprenti et du chauffeur sont moins définis que dans les deux autres groupes en cas de panne. Dans les deux tiers des cas, le chauffeur a de nombreuses tâches qui relèvent de ses compétences : prévenir le garagiste, déceler la panne, essayer de réparer. De même, dans la moitié des cas, l'apprenti est aussi affecté à ces activités. Près d'un quart des chauffeurs ont eu une formation à l'entretien-réparation, et la moitié une sensibilisation. Les réparations sont financées à 87 % par les économies du transporteur, ou bien par de l'argent mis spécifiquement de côté pour cela. Les transporteurs achètent tous leurs pièces de rechange eux-mêmes, sauf un. Le critère prépondérant est aussi la qualité. 59 % les achètent soit chez le concessionnaire, soit dans un magasin spécialisé.

Graphique II.20 : Analyse factorielle des entreprises de transport avec les variables d'entretien-réparation

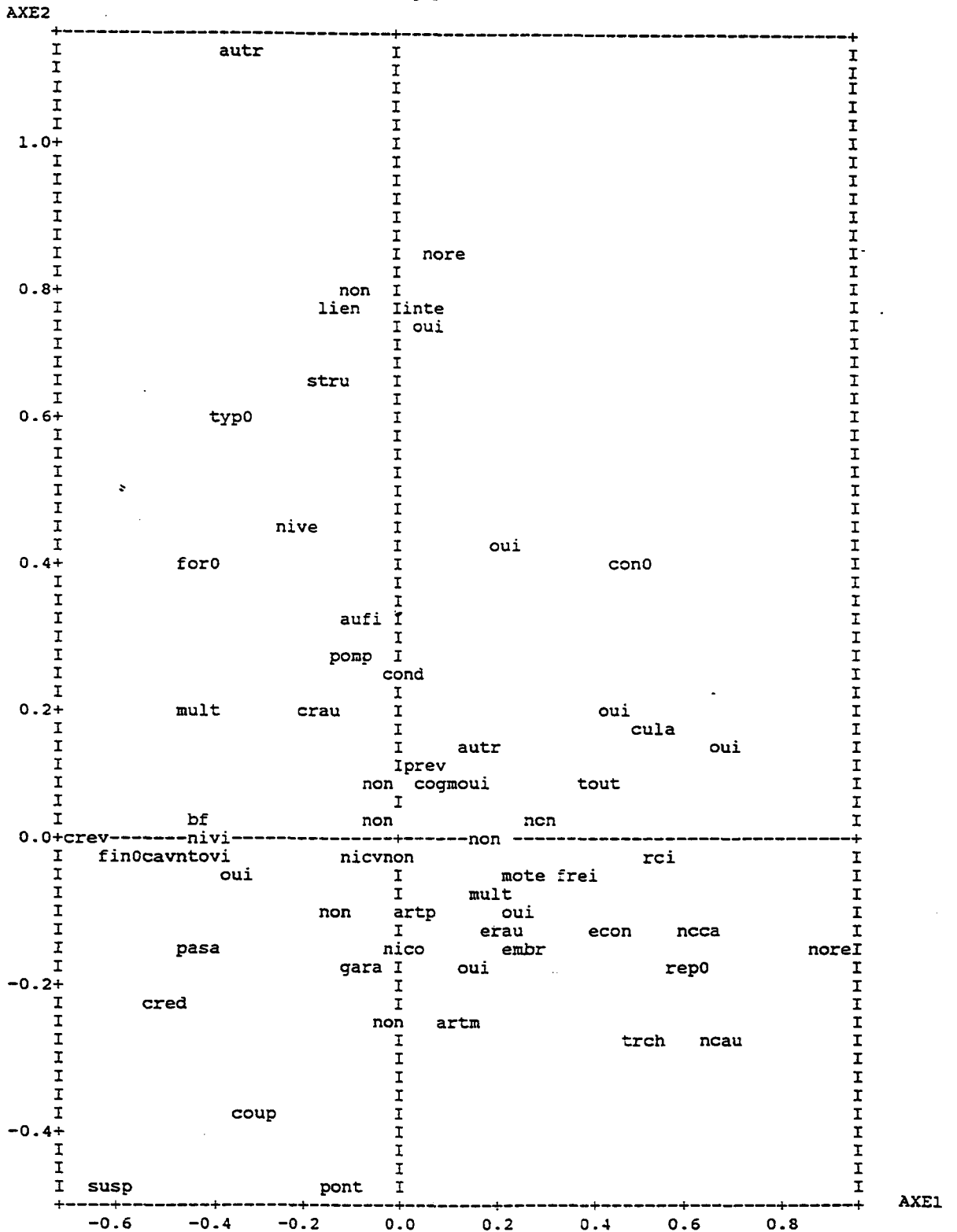
Graphique des variables :

Composante principale no	non	oui	accu	autr	sens	qual	aulli	gard	gapr
1	-0.05	-0.40	-0.07	0.17	-0.05	-0.41	-0.05	0.21	-0.51
2	-0.02	-0.04	0.08	-0.06	-0.09	0.02	-0.15	0.04	-0.22

points superposés :

Composante principale no	non	oui	accu	autr	sens	qual	aulli	gard	gapr
1	-0.05	-0.40	-0.07	0.17	-0.05	-0.41	-0.05	0.21	-0.51
2	-0.02	-0.04	0.08	-0.06	-0.09	0.02	-0.15	0.04	-0.22

0 individus hors du cadre
72 individus dans le cadre
9 points superposés



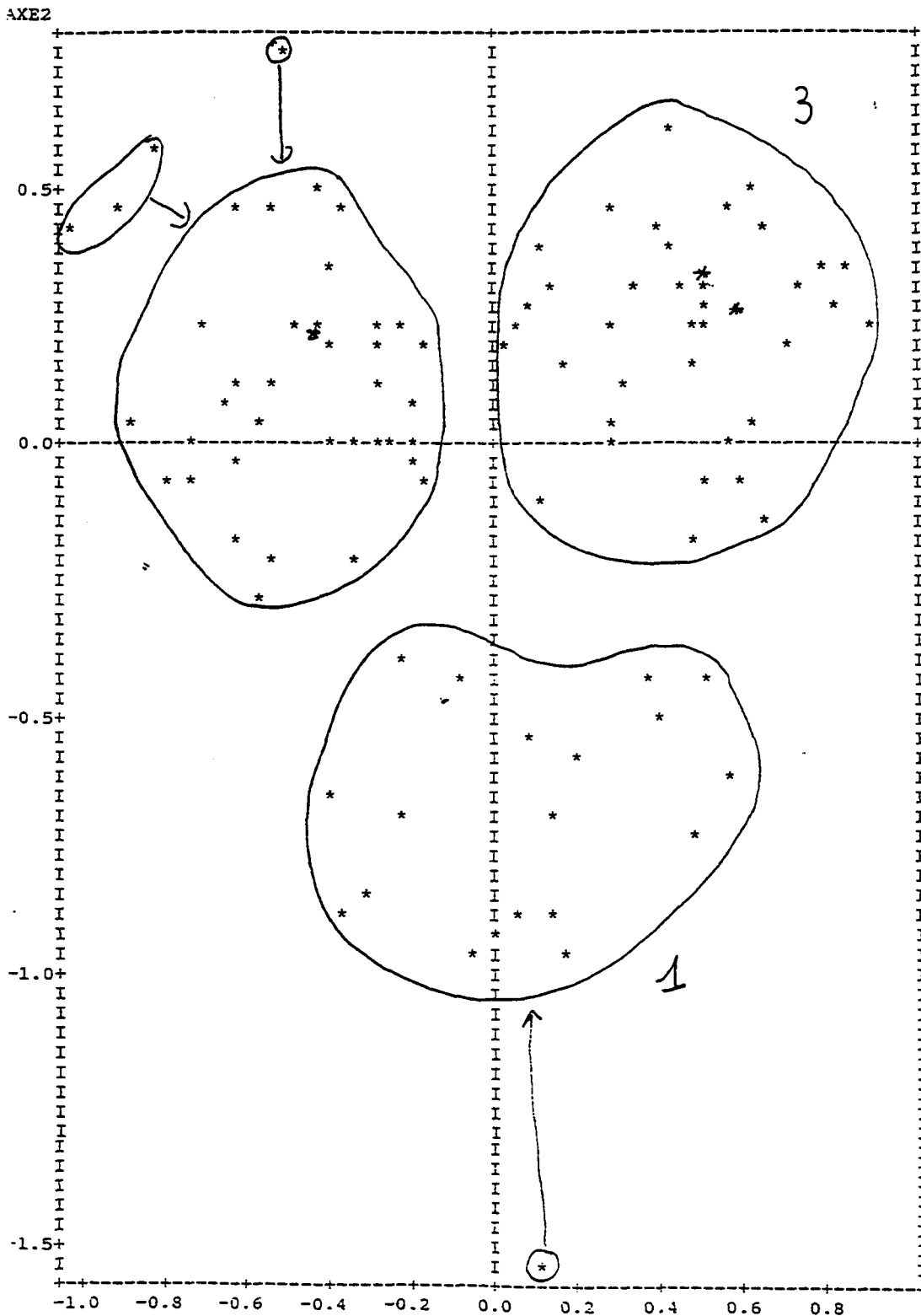
Graphique II.21 : Les groupes d'entreprises de transport suivant les variables d'entretien-réparation

Graphique des variables :

points superposés :

AXE1	Composante principale no 1	0059	AXE1 =	0.51	AXE2 =	0.31
		0079	AXE1 =	0.54	AXE2 =	0.26
AXE2	Composante principale no 2	0087	AXE1 =	-0.50	AXE2 =	0.23

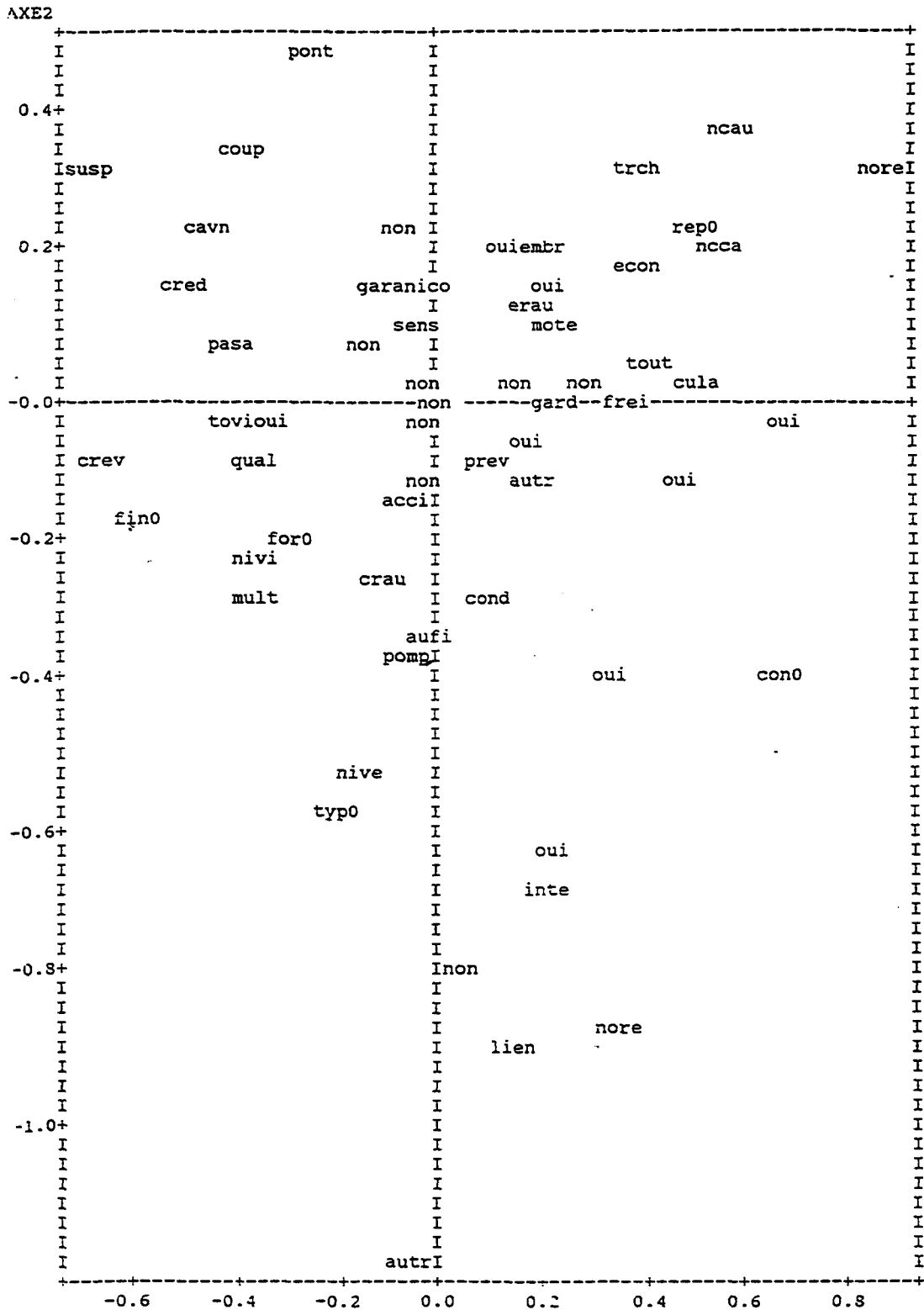
0 individus hors du cadre
99 individus dans le cadre
3 points superposés



Graphique IL22 : Analyse factorielle des entreprises de transport avec les variables d'entretien-réparation et les variables "pays" et "type de transporteur"

Graphique des variables : points superposés :

AXE1	Composante principale no 1	oui	AXE1 =	-0.37	AXE2 =	-0.03
		nicv	AXE1 =	-0.12	AXE2 =	0.02
		autr	AXE1 =	0.17	AXE2 =	0.10
AXE2	Composante principale no 2	mult	AXE1 =	0.15	AXE2 =	0.11
		coqm	AXE1 =	0.06	AXE2 =	-0.09
	0 individus hors du cadre	auli	AXE1 =	-0.08	AXE2 =	0.15
	67 individus dans le cadre	gapr	AXE1 =	-0.52	AXE2 =	0.14
	7 points superposés					

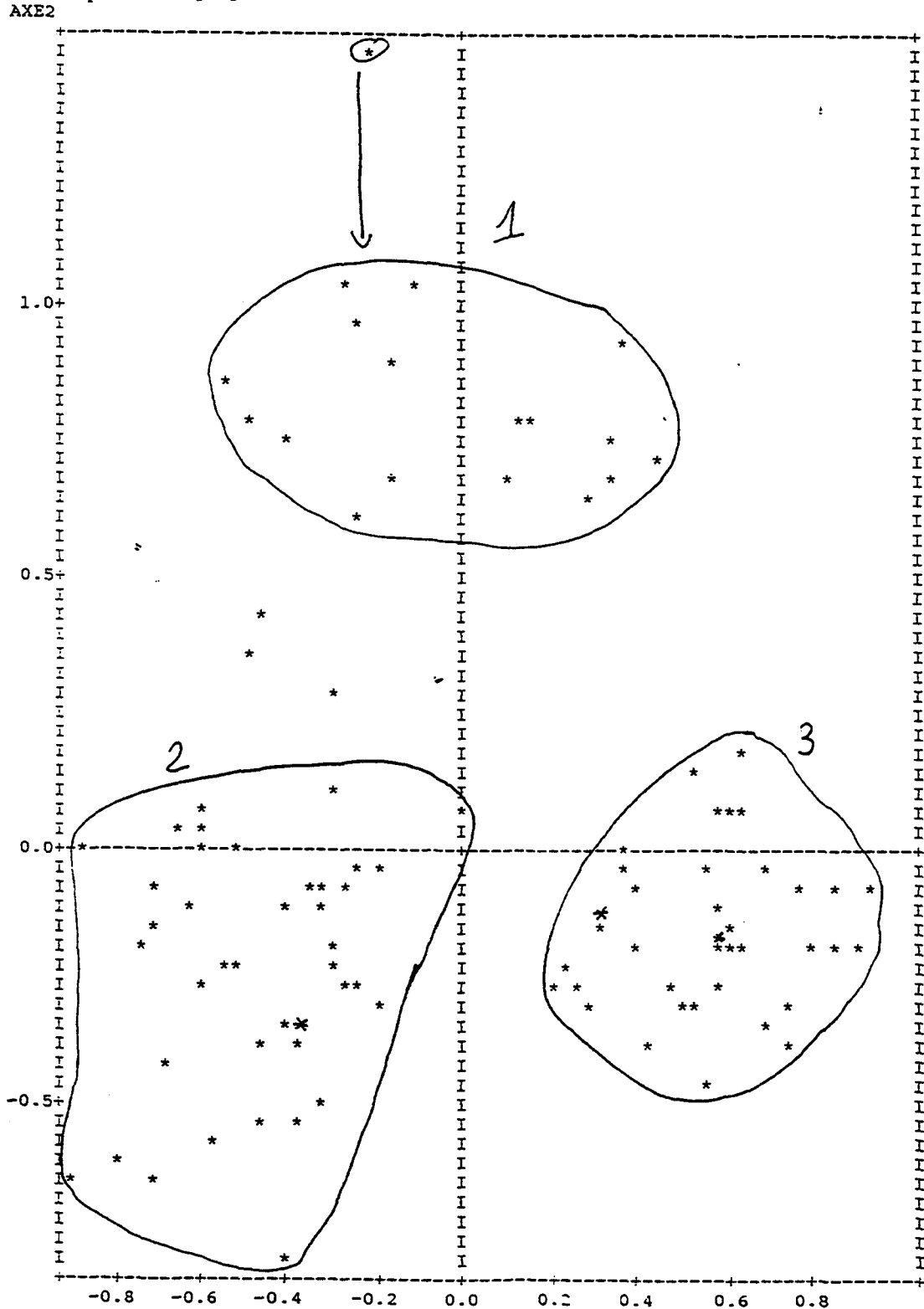


Graphique IL23 : Les groupes d'entreprises de transport suivant les variables d'entretien-réparation, le pays et le type de transporteur

Graphique des variables : points superposés :

AXE1	Composante principale no 1	0052	AXE1 =	-0.39	AXE2 =	-0.37
		0059	AXE1 =	0.59	AXE2 =	-0.21
AXE2	Composante principale no 2	0063	AXE1 =	0.24	AXE2 =	-0.23

0 individus hors du cadre
 99 individus dans le cadre
 3 points superposés



1.4. Financement de l'entretien-réparation

Actuellement, dans le contexte de crise économique, le problème du financement de l'entretien-réparation est crucial. Nombre de transporteurs, qui ne disposent pas des fonds suffisants, sont obligés d'immobiliser leurs véhicules, pour de longues périodes. Ou bien, ils chercheront à obtenir le plus bas prix, au détriment de la qualité des réparations. Dans les garages intégrés, cela remet en cause l'achat des pièces, et l'embauche de nouveaux mécaniciens. Les pièces choisies seront de moins bonne qualité, et même éventuellement d'occasion. Ou bien on cannibalise un véhicule ayant eu un accident, par exemple.

1.4.1. La tontine⁹ : un mode de financement traditionnel

Qu'est-ce qu'une tontine ?

"Dans sa version la plus simple, les membres de la tontine se réunissent selon une périodicité fixée (toutes les semaines ou tous les mois) et versent à chaque réunion une cotisation. L'ensemble de ces cotisations est attribué, selon un ordre établi à l'avance, ou parfois par tirage au sort, à l'un de ses membres. Chacun perçoit à tour de rôle la cagnotte qu'il utilise à son gré. Il n'y a donc ni création monétaire, ni crédit à proprement parler dans la mesure où au terme du cycle (c'est-à-dire lorsque tous les membres de la tontine auront été servis), chacun aura perçu ce qu'il a apporté." (Eric Fottorino, Christophe Guillemin, Erik Orsenna, *Besoin d'Afrique*, 1992, p.285).

On peut trouver des systèmes de tontines beaucoup plus complexes. Elles peuvent constituer un système de prêts, avec enchères. Dans ce cas-là, la somme récoltée lors d'une séance est récupérée par le plus offrant. Si on divise le montant de l'enchère par la somme en jeu, on obtient un taux d'intérêt¹⁰

Certaines tontines peuvent servir soit d'assurance en cas d'événements graves, soit de caisse d'épargne (dans ce cas-là, il y a rémunération).

La tontine est profondément ancrée dans la société africaine "en tant que source et lieu d'expression des relations sociales et des valeurs collectives" (Besoin d'Afrique). Elle est basée sur les relations interpersonnelles qui lient ses différents membres. Aucun contrat écrit, aucune loi ne la régit. Mais malgré son caractère informel, son fonctionnement reste rigide et adhérer à une tontine est contraignant, du fait de la pression sociale.

Il existe également des tontines commerciales, où chaque membre connaît le tontinier mais ils ne se connaissent pas forcément entre eux. Nous ne nous y intéresserons pas ici.

⁹ Les tontines sont également appelées "associations rotatives d'épargne et de crédit".

¹⁰ Lire B. BEKOLO-EBE, R. BILONGO, *Comportements des gains et structure des intérêts dans les tontines : étude de quelques cas*, in *L'entrepreneuriat en Afrique francophone : culture, financement et développement*, 1990, pp. 107-113.

Quelle est l'importance des tontines ? D'après CHICOT M. EBOUE¹¹, elles existaient avant les banques commerciales et autres établissements de crédit à caractère public. Elles trouveraient leur origine dans les pratiques de solidarité des villages pour l'accomplissement des travaux agricoles : tout le village travaille successivement dans un champ, puis dans l'autre (tontine de travail). De même, toute personne souhaitant construire une maison, par exemple, est assurée de l'aide de la communauté dans laquelle elle vit. En échange, elle est prête à rendre cette aide¹².

Les tontines fonctionnent selon le même principe. Le poids de la tradition, de la parole donnée, l'importance du groupe social auquel l'individu appartient sont tels qu'il y a très peu de problèmes de remboursement. Ceci est plus puissant en Afrique que toutes les garanties que peut prendre le secteur bancaire formel.

Actuellement, les tontines se développent plus rapidement que le secteur financier officiel. Ceci peut s'expliquer de plusieurs façons. Tout d'abord, pour limiter les risques de non remboursements, les banques n'acceptent de prêter qu'à leurs clients, et avec des conditions restrictives (nécessité d'avoir un garant...). Elles essaient de rendre le risque (élevé) contrôlable, alors que dans les tontines il est contrôlé par la pression sociale. Elles limitent donc elles-mêmes l'expansion de leurs crédits. Or, parallèlement, beaucoup d'africains n'ouvrent un compte dans une banque que dans le but d'obtenir un crédit. Ils ne sont donc guère encouragés à le faire. En plus, ils n'ont qu'une confiance relative en l'Etat. Or les banques sont souvent détenues au moins partiellement par l'Etat. Ceci n'incite pas à y faire des dépôts.

Enfin, les tontines financent tout le secteur économique informel, c'est-à-dire une part conséquente de l'activité économique des pays africains (même si elle est difficilement évaluable). Donc leur place n'est pas résiduelle, comme certains auteurs le suggèrent.

Les tontines financent-elles l'entretien-réparation ? Différents éléments divergents donnent un aperçu de la situation. 42% des transporteurs financent leurs réparations grâce à leurs économies. Ce sont à 95% des artisans transporteurs. Ils sont donc susceptibles d'avoir mis leur argent dans une tontine. Mais aucun ne l'a citée. Est-ce une telle évidence qu'ils ne l'ont pas mentionné, ou bien n'y ont-ils point recours ?

1.4.2. Les autres modes de financement

Pour les transporteurs ayant recours aux "garages de la place", une nouvelle pratique de financement s'est développée : le crédit de la part du garagiste. Ceci concerne 23 % des cas. Ce pourcentage est en augmentation constante, d'après les garagistes. Ils n'ont pas le choix : il y a tellement peu de travail, et tant de concurrence qu'ils sont obligés d'accepter de réparer, sans savoir s'ils seront payés. Ceci concerne également surtout des artisans transporteurs (78%), et, fait caractéristique, uniquement des transporteurs burkinabès (dessin page suivante).

¹¹ *Epargne informelle et développement économique en Afrique*, Mondes en développement, n°62-63, 1988, pp.35-64.

¹² M. LELART, Les circuits parallèles de financement : état de la question, L'entrepreneuriat en Afrique francophone : culture, financement et développement, 1990, pp. 47.

Certains transporteurs, mais en fait très peu, font appel à une aide financière de leurs proches (famille et amis).

Et enfin, les transporteurs structurés ont un comportement totalement différent : soit ils possèdent leur propre garage, avec un budget spécifique qui lui est alloué, soit éventuellement ils font appel à un garage extérieur, et là aussi, ils ont des crédits pour les réparations.

1.5. Conclusion

Face à la question de l'entretien-réparation, deux portraits principaux se profilent : celui d'artisan transporteur et celui de transporteur structuré. Ils sont nuancés par deux variables principales : la taille de l'entreprise et sa localisation (pays). Il s'est avéré que la ville de l'enquête n'avait aucune importance. Les entreprises de transport routier des petites villes n'ont pas de profil particulier par rapport à celles de la capitale. Elles ont la même diversité dans les comportements vis-à-vis de l'entretien-réparation.

La crise économique qui sévit entraîne pour certains (29) une baisse de l'entretien-réparation, car les véhicules roulent moins, puisqu'il n'y a plus de fret, et qu'on essaie de les pousser en l'état au maximum. Pour les deux tiers, il s'agit de transporteurs ivoiriens. Pour d'autres (32), en revanche, la crise est cause d'une augmentation des dépenses d'entretien-réparation, car ils ne peuvent plus acheter de véhicules, et doivent donc bien entretenir ceux qu'ils ont. En plus, les camions vieillissent et sont donc sujets à des pannes de plus en plus nombreuses. Pour les deux tiers ce sont des transporteurs burkinabès. Les transporteurs ivoiriens subiraient donc surtout une baisse du trafic qui induirait une perte de revenus. Les véhicules nécessitent moins d'entretien. De toutes manières, les transporteurs n'en ont pas les moyens. Pour les transporteurs burkinabès, même sans augmentation du trafic, le mauvais état des véhicules possédés et de ceux achetés d'occasion entraîne un nombre croissant de pannes. Une nuance peut être apportée dans l'interprétation de ce fait : les transporteurs ont peut-être de plus en plus de véhicules immobilisés. Mais certains peuvent l'être depuis plusieurs années, le transporteur n'ayant pas les moyens financiers de le faire réparer. Les immobilisations de véhicules ne sont pas plus fréquentes : elles sont beaucoup plus longues.

2. Le secteur de l'entretien-réparation

Face à la demande présentée ci-dessus, se trouve l'offre du système d'entretien-réparation, qui fonctionne sous certaines contraintes : économiques, culturelles, sociales et législatives. Les différents garages (artisans ou structurés) ont à faire face aux mêmes problèmes : la formation du personnel, la qualité de l'outillage, et surtout la crise économique qui génère un faible niveau d'activité, cette dernière étant tributaire de l'activité du transport routier et des moyens financiers des transporteurs. La façon de gérer ces problèmes différencie les garages.

2.1. Le cadre institutionnel

Quel est le rôle de l'État sur le secteur de l'entretien-réparation ? En fait, dans les trois pays étudiés, il est réduit au minimum. Tout d'abord, il n'y a pas de restrictions à l'entrée dans la branche. N'importe qui, muni d'une boîte à outils, peut s'installer à son compte. Aucune

connaissance minimale n'est exigée. L'activité ne connaît pas de régime particulier. Il n'existe pas non plus de réglementation pour fixer les tarifs des prestations. En Côte d'Ivoire, l'interdiction d'importation de pièces détachées d'occasion concerne directement la profession. Les deux autres pays n'ont pas une telle réglementation.

Les garagistes eux-mêmes sont très peu organisés. Au **Burkina Faso**, une prise de conscience a lieu actuellement, qui débouchera peut-être sur la création d'un syndicat.

En **Côte d'Ivoire**, le syndicat existe déjà, censé regrouper les réparateurs de véhicules légers et ceux de poids lourds. On considère qu'il y a plus de 3000 garagistes dans tout le pays. Le syndicat pourrait être puissant. Mais de fait, peu d'entre eux sont affiliés. Ils ne souhaitent pas payer la cotisation, et ne font appel au syndicat que lorsqu'ils rencontrent des problèmes, en particulier de non paiement de certains clients. Le syndicat négocie pour que le transporteur paie son dû, contre la promesse du garagiste d'adhérer. Ce dernier, une fois le litige réglé, "oublie" d'honorer sa promesse. En revanche, il referra appel aux services du syndicat ultérieurement si un nouveau problème apparaît. C'est très décourageant pour les organisateurs du syndicat, qui se plaignent de l'ingratitude des garagistes et qui disposent de peu de moyens financiers. Leur poids politique est réduit, puisqu'officiellement ils représentent peu de garages.

Au **Niger**, il y a un syndicat des garagistes et tôliers très dynamique. Cette union syndicale date de 1982. A l'origine, c'était une union d'artisans (garagistes, menuisiers, tapissiers...). En 1982, il y a eu scission des garagistes, devant le nombre croissant d'adhérents. Avant la scission, ils étaient 172 garagistes. Au niveau de Niamey, la majorité des garagistes est syndiquée. L'objectif principal du syndicat est d'être un médiateur entre les autorités et les membres du syndicat. Si un membre a des problèmes avec l'administration, le syndicat intervient (pour les impôts...). Le syndicat peut aussi venir en aide quand il y a des difficultés de gestion du garage. Il y a également eu des cas où le syndicat a réglé des problèmes avec des clients. Ils ont eu l'idée de créer une tontine mensuelle pour aider les garagistes, pour qu'ils puissent acheter du terrain, des clôtures. Pour les achats de pièces détachées, une coopérative est envisagée. Enfin, un centre de "formation des apprentis selon le système dual" a été créé en coopération avec les allemands, dans le but d'améliorer les prestations de service.

C'est donc au Niger que la profession de garagiste est la mieux structurée, bien que l'État n'y joue aucun rôle. Il faut noter que les organisations syndicales éventuelles ne concernent que les réparateurs, et pas les garages structurés.

2.2. Les différents types de garages

A l'instar des transporteurs, on distingue traditionnellement deux catégories de garages : les garages artisanaux et les garages structurés. La distinction se fait à partir de plusieurs critères :

- un critère juridique : certains garages sont déclarés, comme les garages en Europe, d'autres pas.

- un critère fiscal, qui recoupe le premier : suivant leur statut, tous les garages ne sont pas égaux devant la fiscalité.

Ces deux premiers critères sont les critères de base pour séparer les activités informelles des autres.

- un critère historique et culturel : en général, les garages structurés datent d'avant l'indépendance. Ils ont été créés par des européens, et donc fonctionnent comme les garages de ce continent. En revanche, les garages africains sont beaucoup plus récents et sont gérés d'une façon qui se rapproche des autres activités informelles.

- un critère de prix et de qualité des prestations : les artisans sont réputés offrir des prestations bien moins chères mais pour une qualité moindre que celle des garages structurés.

La raison même de l'enquête a été de chercher à corroborer ou au contraire à nier l'existence d'une telle division du secteur, par rapport aux critères traditionnellement cités (taille, âge, mode de fonctionnement...) puis par rapport à des critères concernant purement l'entretien-réparation. Nous arrivons effectivement à une distinction entre artisans garagistes et garages structurés, même si elle est moins nette que ce que l'on peut imaginer.

2.2.1. Approche traditionnelle : une différenciation artisans-structurés

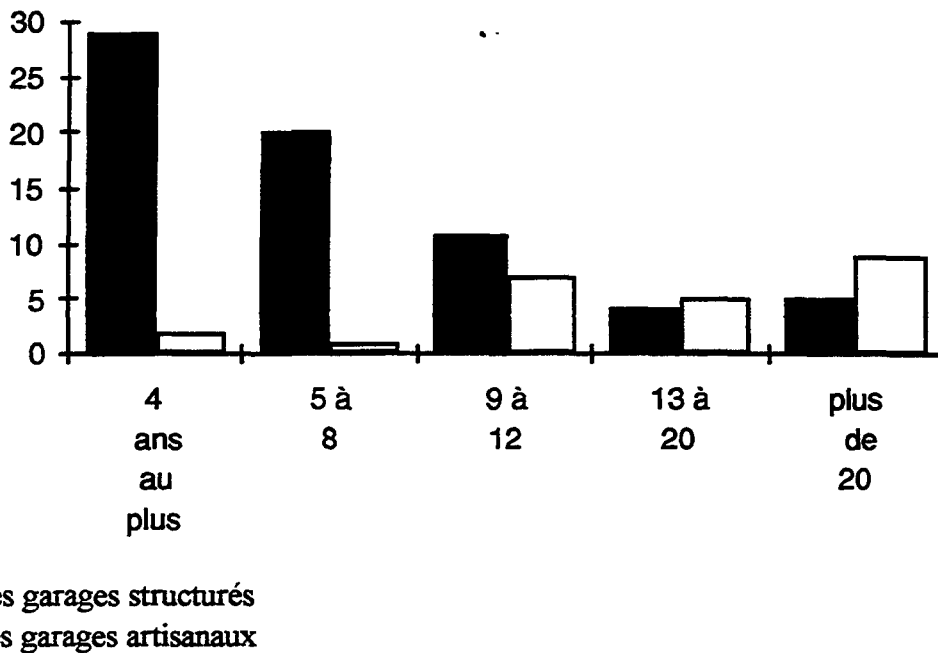
Nous allons ici vérifier que notre échantillon a bien les caractéristiques qu'on attribue au secteur.

2.2.1.1. Les variables significatives

- l'âge

Les artisans possèdent des entreprises beaucoup plus récentes que celles des structurés : 71 % ont moins de huit ans, contre 12,5 % pour les structurés. De nombreux garages structurés datent de la colonisation. Dans certains cas, la personne interrogée ignorait la date exacte de création. L'âge des garages artisanaux s'explique de plusieurs façons : les mécaniciens ne trouvent plus de place dans les grands garages, qui sont en sureffectifs. Ils créent donc leur propre entreprise. Les garages du secteur informel naissent et meurent facilement dans la situation économique actuelle.

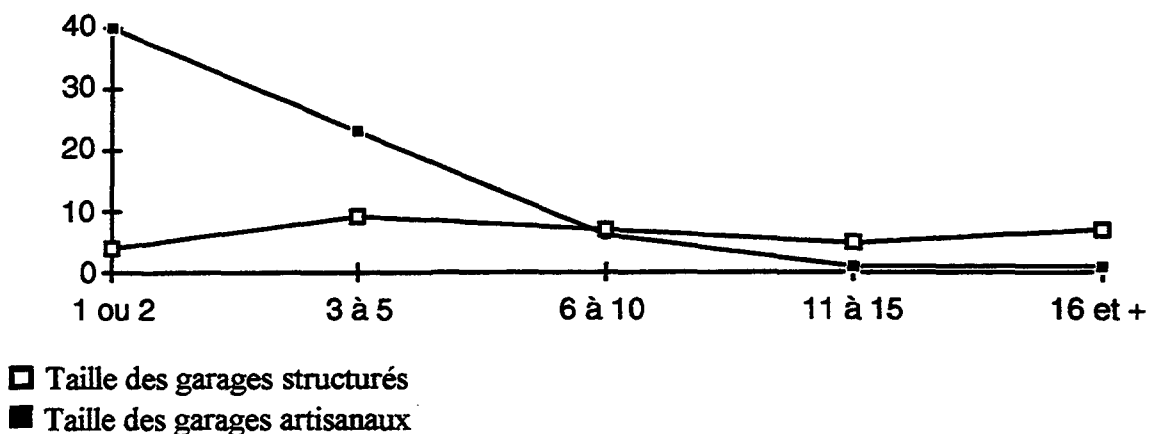
Graphique IL24 : Nombre de garages suivant l'âge



- La taille

Elle est évaluée par le nombre de mécaniciens. Dans 56 % des garages artisanaux, il y a un ou deux mécaniciens, alors que chez les structurés 60 % ont au moins six mécaniciens. En revanche, les garages artisanaux forment souvent beaucoup d'apprentis. Il est difficile pour le garagiste de ne pas prendre en apprentissage les enfants de parents ou d'amis qui le demandent. Ils ne sont pas payés. Les mécaniciens n'ayant plus de travail, et donc plus de revenus, partent d'eux-mêmes. Dans les garages structurés, les mécaniciens ont des contrats de travail. Leur nombre s'ajuste moins facilement au volume des réparations à faire. Le garage peut licencier, ou bien ne pas remplacer ceux qui partent à la retraite.

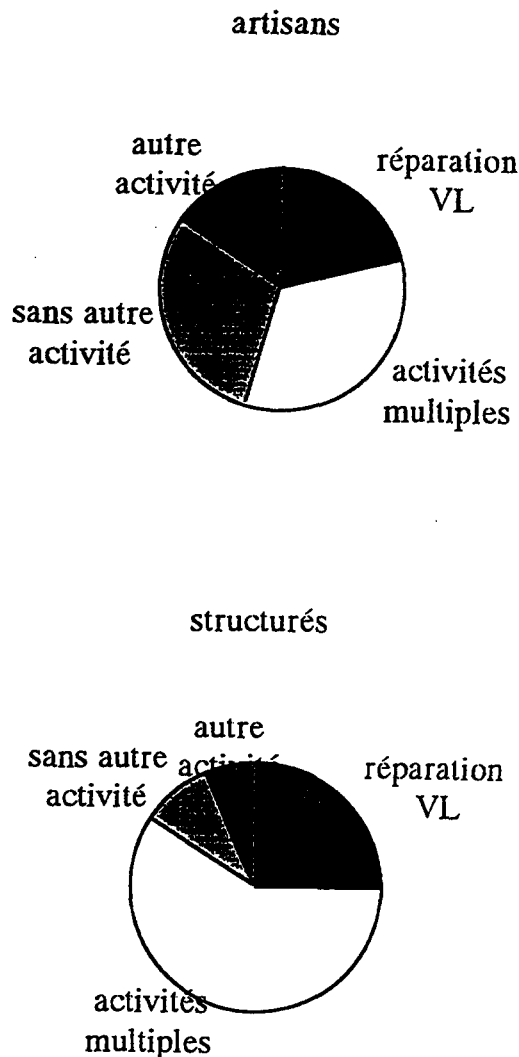
Graphique IL25 : Nombre de mécaniciens suivant les garages



- L'activité

Peu de garages structurés n'ont pas d'autre activité que la réparation des poids lourds (6,25%). La plupart d'entre eux ont plusieurs autres activités¹³ (59,4 %). Ceci est certainement dû au fait que les garages structurés sont soit des garages de concessionnaires (et réparent donc tous les types de véhicules vendus par la marque: véhicules légers, cars ; ils vendent également les véhicules et les pièces détachées de la marque), ou bien ce sont des garages pour compte propre, et donc ils sont liés à d'autres activités (transport, commerce, production). A l'inverse, les artisans peuvent soit avoir une seule activité supplémentaire (36,6 %), soit aucune (29,6 %).

Graphique IL.26 : Activité supplémentaire des garages

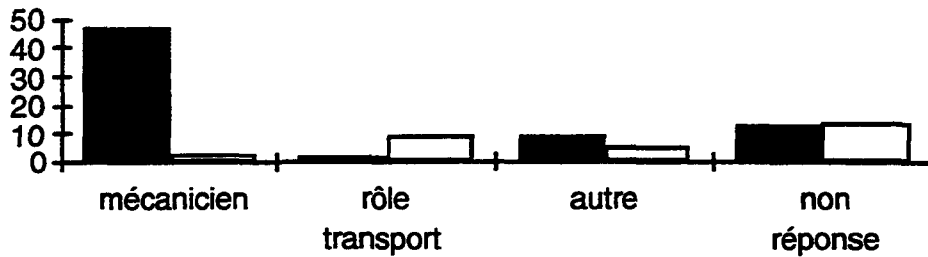


¹³ Parmi les autres activités, ont été citées la réparation de véhicules agricoles, de cars, une forge...

- La raison de la création du garage

Les deux-tiers des artisans ont créé leur garage car ils sont mécaniciens. La raison de la création du garage structuré est rarement connue de l'interrogé, le garage datant de plusieurs décennies. La motivation la plus citée est celle d'un autre rôle dans les transports.

Graphique II.27 : Raison de la création du garage (nombre de garages)



- garages structurés
- garages artisanaux

- Stock de pièces détachées

Les artisans ne disposent généralement pas d'un stock de pièces détachées. Il leur reviendrait trop cher. En plus, ce sont plutôt leurs clients qui achètent les pièces à changer, ce qui leur permet de choisir en fonction de leurs propres critères (financiers ou qualitatifs) et d'être sûr de ce qu'ils ont payé. En revanche, plus de la moitié des structurés en ont un. Lorsqu'ils ont également un rôle de concessionnaire, le garage n'a pas son stock séparé. Il s'approvisionne au magasin. Lorsqu'il s'agit d'une entreprise ayant son garage parce qu'elle dispose d'une flotte importante, certaines pannes reviennent souvent, et le garage commande à l'avance les pièces nécessaires. Le stock de pièces a été instauré dans une période économique plus faste, et l'entreprise l'a gardé. Mais son contenu évolue : les pièces d'occasion apparaissent, ainsi que les pièces adaptables, alors qu'au départ le magasin s'approvisionnait chez le concessionnaire ou directement chez les fabricants.

Graphique II.28 : Présence d'un stock de pièces suivant les garages (nombre de garages)



- stock
- pas de stock

- Fourniture des pièces

Le paragraphe précédent est à relier avec celui-ci : les artisans n'ont pas besoin de stock, car ce sont les clients qui apportent les pièces. Ils s'approvisionnent où ils souhaitent. Ils sont ainsi sûr de la qualité et du prix de la pièce. Lorsque l'artisan garagiste achète la pièce, c'est chez le concessionnaire. Il s'agit vraisemblablement de pièces rares, que le client n'a pas trouvés par ses propres circuits. Il demande donc au garagiste de l'acheter à sa place. Or seul le concessionnaire dans ce cas est en mesure de fournir la pièce, immédiatement ou par une commande au fabricant. Chez les structurés, la pièce est souvent fournie par le garage que ce soit des réparations pour compte d'autrui ou pour compte propre.

Graphique IL29 : Fourniture des pièces détachées suivant les garages



- garages structurés
- garages artisans

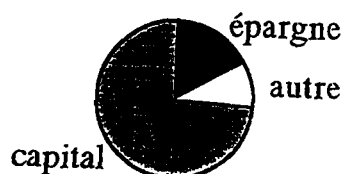
- Le financement du garage

Quatre artisans et cinq garages structurés seulement ont fait appel à un emprunt pour financer la création du garage. La principale source de financement des artisans garagistes est l'épargne personnelle. Ceci corrobore le fait que la principale raison de départ volontaire d'un mécanicien d'un garage est la création de sa propre structure, par ses propres moyens. Les garagistes n'ont pas précisé sous quelle forme ils avaient pu épargner : tontine, dépôt dans une banque... Dans bien des cas, la somme à avancer est très faible, le garagiste démarrant son activité avec une caisse à outil (parfois donnée par son ancien employeur), éventuellement un local (un toit de tôle ondulée soutenu par des troncs d'arbres). Chez les artisans structurés, pour les garages pour compte propre, la source est le capital de l'entreprise. Pour les concessionnaires, le financement provenait au départ de la maison mère. De toutes manières, cela remonte à de nombreuses années.

Graphique II.30 : Financement des artisans



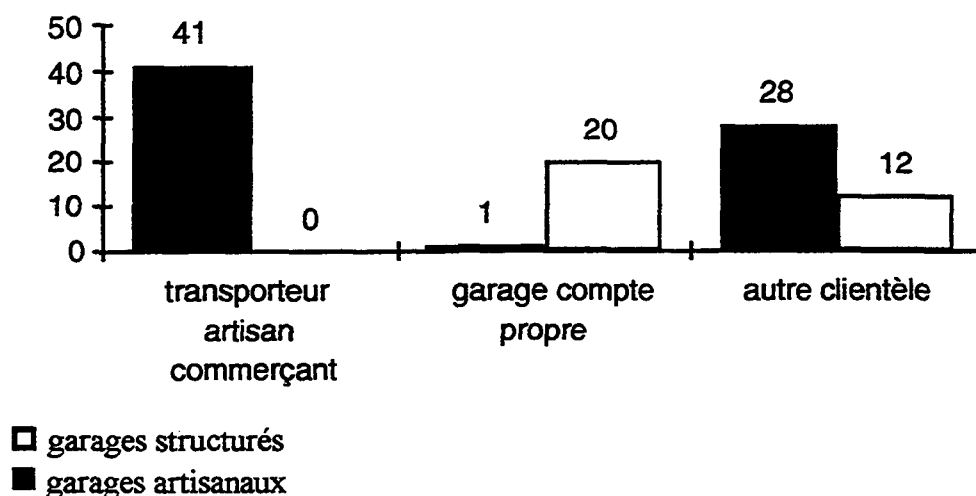
Graphique II.31 : Financement des garages structurés



- La clientèle du garage

Les garages structurés pour compte d'autrui ont une clientèle fidèle. En revanche, un cinquième des artisans n'en ont pas. 58 % des artisans garagistes ont une clientèle composée exclusivement de transporteurs artisans commerçants. Les garages structurés pour compte d'autrui ont une clientèle très disparate.

Graphique II.32 : Clientèle des garages



Les variables présentées ci-dessus révèlent une disparité du fonctionnement des garages, suivant qu'ils sont artisanaux ou structurés. Ceci se reflète dans une analyse factorielle multiple.

2.2.1.2. Synthèse des résultats

Nous avons repris les mêmes variables pour établir une analyse factorielle, en rajoutant des variables de localisation (pays, différence capitale-petite ville). Nous arrivons à une différence en quatre groupes des garages.

La principale variable sur le premier axe est la division artisans-structurés. La trace de cet axe est 50,13 %. Sur l'axe 2, on trouve la localisation (trace de 12,3 %). Il y a une différence marquée entre les deux pays.

Groupe 1 : les artisans du Burkina Faso (34)

Dans ce groupe, il y a en fait trente trois artisans et un garage structuré. Ils sont localisés pour un tiers à Ouagadougou, un autre tiers à Bobo Dioulasso et un dernier tiers dans les autres villes. Ce sont des garages récents (moins de huit ans pour les trois quarts), avec au plus trois mécaniciens. Les quatre cinquièmes d'entre eux ne sont pas spécialisés, ni pour une marque, ni pour un type de réparation. Mais les deux tiers ont plusieurs autres activités (réparation de véhicules légers, de cars, de véhicules agricoles, vente de pièces...).

7 sur 34, soit 21 %, n'ont pas de machines. 44 % ont une ou deux machines, 32 % en ont trois ou quatre.

79 % de ces garagistes ont créé un garage car ils sont mécaniciens. La formation de leur personnel est sans importance pour 88 % d'entre eux.

Trois seulement ont un stock de pièces. Ceci est à mettre en relation avec le fait que dans 82% des garages, c'est le client qui apporte les pièces. Quand c'est le garage qui les fournit, il s'approvisionne chez le concessionnaire (71 %) dans un magasin de pièces (47 %) ou chez un revendeur de rues (38 %). Seuls 6 % des garagistes vont chez les ferrailleurs. Le critère principal de choix est la qualité de la pièce, le prix n'ayant de l'importance que pour 12 % d'entre eux.

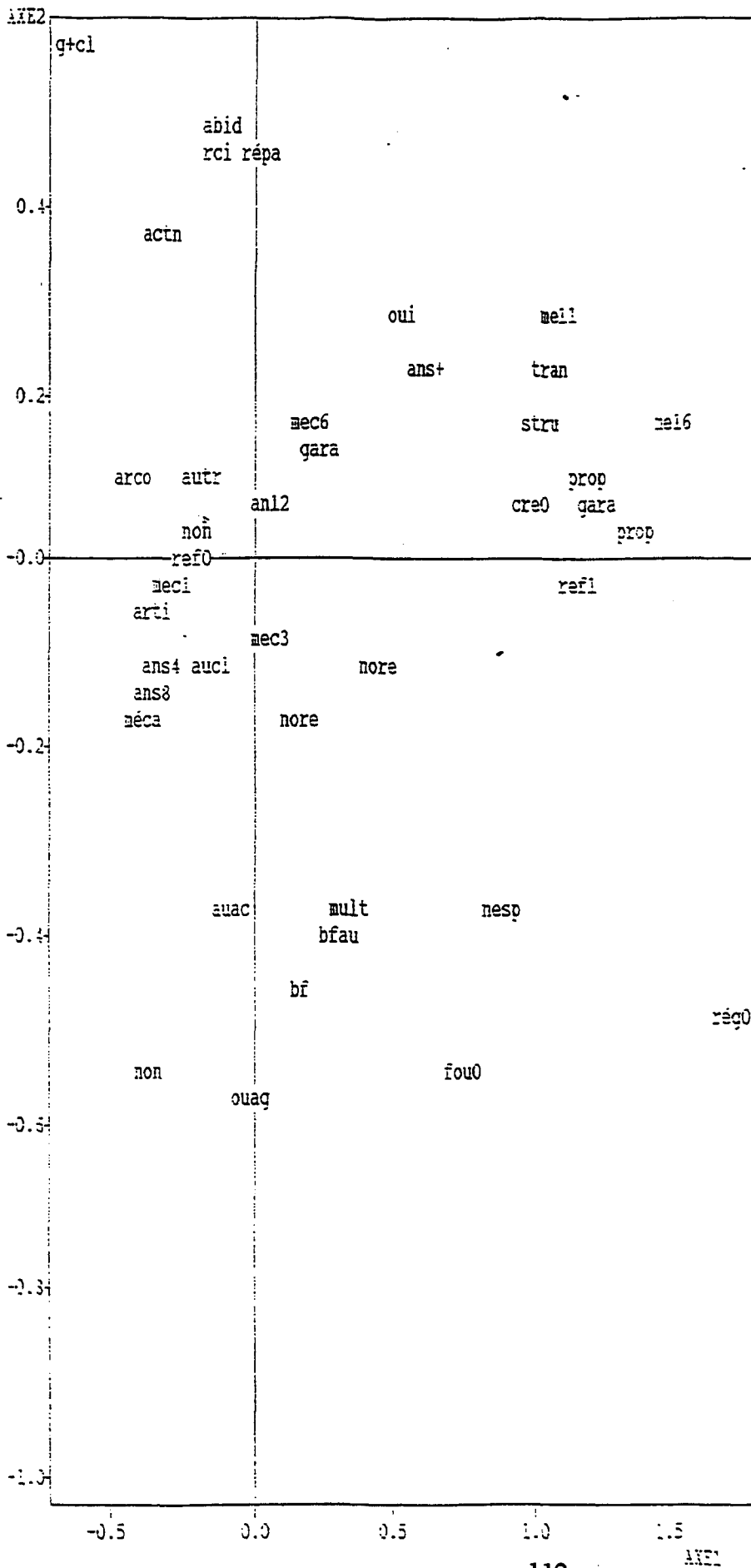
Les délais d'approvisionnement sont les premières difficultés citées. 56 % s'approvisionnent toujours au même endroit.

Deux garages ont contracté un emprunt pour s'établir. 25 se sont financés sur épargne personnelle. Rares sont ceux qui demandent une avance d'argent au transporteur, pour les réparations. Pour 38 %, la clientèle est composée d'artisans ou de commerçants transporteurs. Pour les autres, elle est très variée. Les deux tiers ont des clients réguliers.

Leur activité principale est la réparation (59 %). Les deux pannes les plus fréquemment réparées sont les freins et les suspensions (50 % chacune), suivies du moteur (38 %) et de la boîte de vitesse (35 %).

Un seul ne se déplace pas en brousse.

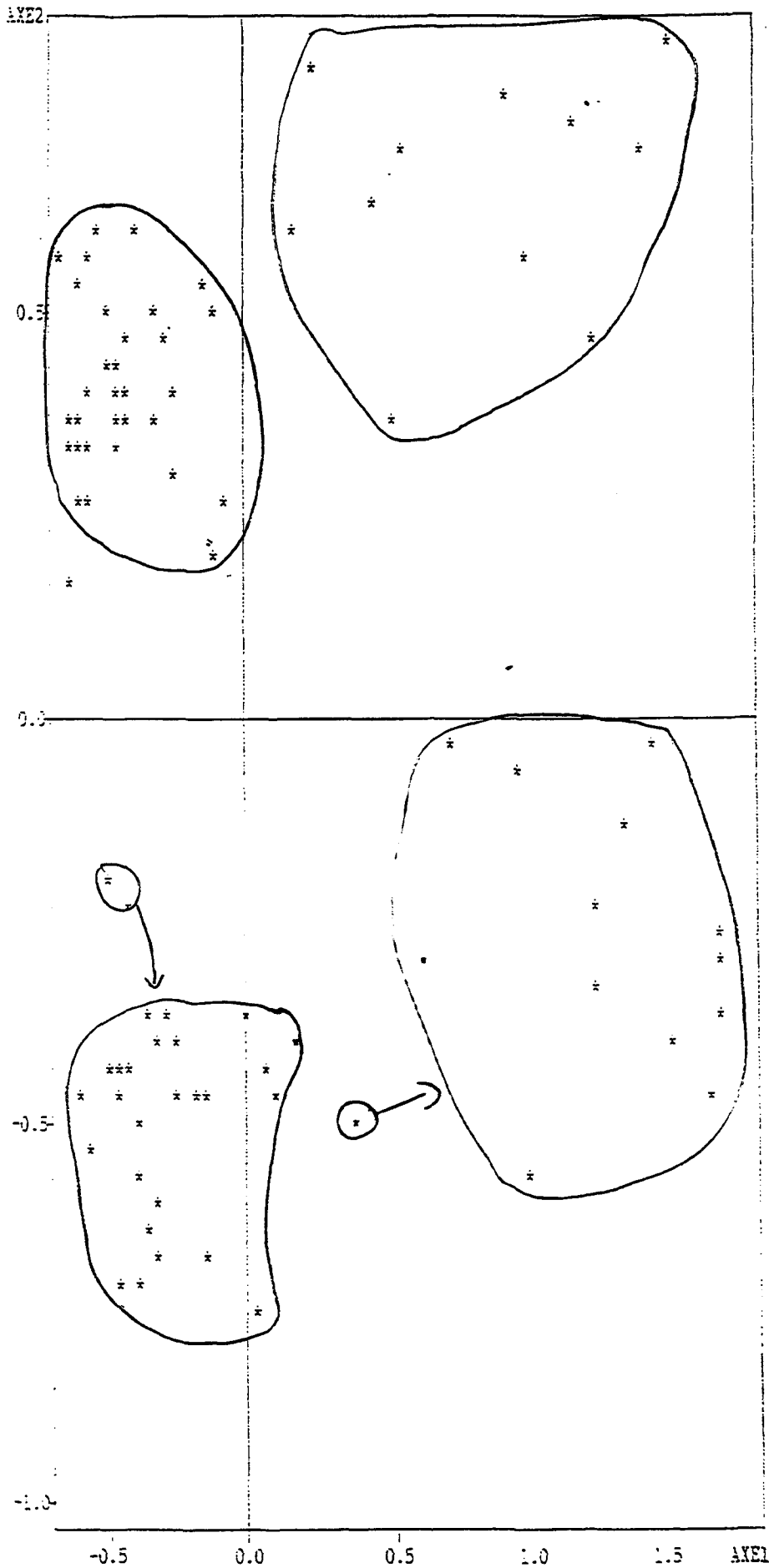
Graphique II.33 : Variables de l'analyse factorielle des garagistes



Points superposés :

ciau	AXE1 = -0.10	AXE2 = 0.46
autr	AXE1 = -0.09	AXE2 = 0.47
clie	AXE1 = -0.39	AXE2 = -0.04
pers	AXE1 = -0.36	AXE2 = -0.03
capi	AXE1 = 1.31	AXE2 = 0.05
oui	AXE1 = -0.35	AXE2 = 0.10

Graphique II.34 : Analyse factorielle des garagistes



Points superposés :

0031	AXE1 = -0.60	AXE2 = 0.54
0041	AXE1 = -0.65	AXE2 = 0.34
0042	AXE1 = -0.60	AXE2 = 0.33
0049	AXE1 = -0.32	AXE2 = -0.69
0050	AXE1 = -0.40	AXE2 = -0.57
0062	AXE1 = -0.45	AXE2 = -0.45
0063	AXE1 = -0.51	AXE2 = -0.44

Point hors graphique :

0048	AXE1 = -0.39	AXE2 = -1.26
------	--------------	--------------

Deux trouvent que le niveau d'activité est bon. Mais globalement, avec la crise il y a moins de clients, moins qui paient et donc une baisse des prix.

Groupe 2 : les artisans ivoiriens (35)

Dans ce groupe, il y a deux structurés, dont le profil se rapproche de celui des artisans. Les deux tiers des garages sont localisés à Abidjan, ce qui respecte les proportions de l'enquête. Ce sont des garages de création récente : 34 % ont moins de quatre ans, 57 % moins de huit ans. Ce sont aussi des garages de petite taille : 86 % ont entre un et trois mécaniciens.

Plus de la moitié d'entre eux n'est pas spécialisée pour une marque. Un quart est spécialisé Mercedes. Un seul garage est spécialisé pour certaines pannes.

54 % n'a pas d'autre activité, 37 % réparent aussi les véhicules légers.

Ce sont des garages largement sous-équipés. 34 % n'ont pas de matériel, 57 % n'ont qu'une ou deux machines.

Pour la moitié, le garage a été créé car ils étaient mécaniciens de formation. En ce qui concerne le choix du personnel, la formation n'a pas d'importance pour plus de la moitié d'entre eux.

Aucun des garages n'a de stock. La fourniture des pièces est faite à 89 % par le client. Dans les autres cas, ils s'approvisionnent presque tous dans les grands magasins de pièces, ou alors (71 %) chez le concessionnaire. Ce pourcentage tombe à 46 % pour les revendeurs de rues, et 40 % pour les ferrailleurs. Le principal critère de choix est la qualité (81 %), suivie de l'origine (74 %), puis du prix de la pièce. Ceci corrobore le choix des lieux d'approvisionnement.

Les principales difficultés d'approvisionnement sont les délais et le prix. Plus de la moitié n'a pas de lieux précis pour s'approvisionner.

Si on s'intéresse maintenant au financement du garage, un seul artisan a fait un emprunt pour créer son garage. 89 % ont financé avec leur épargne personnelle, avec parfois l'aide d'un proche.

Ils ont tous comme clients des artisans ou/et des commerçants transporteurs. Pour 94 % la clientèle est régulière. Un tiers demande une avance monétaire à son client, avant toute réparation.

Près des trois quarts effectuent plutôt des réparations que de l'entretien. La principale réparation est celle des freins (54 %), suivie du moteur (40 %) et de la boîte de vitesse (37 %). Viennent ensuite le pont et l'embrayage (23 % chacun).

89 % font des réparations en brousse.

Le niveau d'activité est mauvais pour 77 %, et 80 % pourraient faire plus de réparations. La crise a trois conséquences : il y a moins de clients, ils paient moins et les prix baissent.

Groupe 3 : les garages structurés ivoiriens (11).

Ces garages sont plutôt vieux. Sept garages sur onze ont plus de vingt ans. Ils sont de grande taille : cinq ont plus de onze mécaniciens. Ils ne sont spécialisés ni pour une marque, pour les trois quart, ni pour des réparations (82 %). Un quart n'a que cette activité, et la moitié fait aussi des réparations de véhicules légers. Le dernier associé à cette activité la vente de pièces.

Les onze garages ont tous des machines, et huit d'entre eux en ont au moins trois.

Six garages ont été créés par des transporteurs.

Groupe 4 : les garages structurés burkinabès (14)

La plupart ont été enquêtés ailleurs qu'à Ouagadougou. Ils sont plutôt vieux, neuf de ces garages ont plus de huit ans. Mais ils ne sont pas de taille très importante. Huit d'entre eux n'ont que un à trois mécaniciens. La formation est un critère important dans l'embauche du personnel (9 /14). La moitié est spécialisée pour une marque, mais un seul est spécialisé pour des pannes.

Ils ont de multiples autres activités (12 /14) et sont relativement bien équipés (neuf ont plus de trois machines).

Les deux tiers ont un stock de pièces disponibles. Les pièces sont fournies par le garage quand il n'est pas pour compte propre.

La quasi totalité d'entre eux s'approvisionne chez le concessionnaire, un seul chez les revendeurs, aucun chez les ferrailleurs. Ceci est confirmé par le fait que l'origine de la pièce est le premier critère qui compte, suivi de la qualité, le prix n'étant cité que par deux individus. Le principal problème d'approvisionnement est le délai, mais quatre garagistes déclarent n'en avoir aucun. Ils ont leurs lieux d'approvisionnement bien définis.

Les trois quarts des garages ont été financés par les capitaux de l'entreprise dont ils dépendent, un seul ayant eu recours à l'emprunt (ceci est dû au fait que douze sont pour compte propre).

Leur activité principale est l'entretien. Les réparations les plus fréquemment citées sont les freins (64 %), les suspensions (50 %) et l'entretien (29 %). Tous effectuent des réparations en brousse.

Les personnes interrogées n'ont fait aucun commentaire sur les répercussions de la crise actuelle sur le niveau d'activité.

En résumé, un certain nombre d'éléments opposent clairement les garages structurés aux artisans de l'échantillon : l'âge, la taille, le mode de financement, la présence d'un stock de

pièces, le nombre de machines... Les artisans ont des petits garages, sous-équipés, au niveau d'activité faible. La formation du personnel est sans importance pour eux, car actuellement ils n'embauchent pas et en plus, dans la situation de chômage pléthorique, ils sont tenus par la pression sociale de fournir du travail en priorité à leur entourage. Un grand nombre d'apprentis (parfois très jeunes, sept ou huit ans) vient chaque jour au garage, et fournira une main d'oeuvre obligatoire (mais gratuite) si l'activité repart. Les garages structurés ont gardé leurs caractéristiques occidentales, dans leur mode de fonctionnement. Mais ils sont entrain de s'africaniser (par le personnel, par l'apparition de nouvelles pratiques telles que l'utilisation de pièces détachées autres que celles des concessionnaires). Pour certaines variables, on trouve plutôt des nuances de comportement : approvisionnement, activité principale... Si on s'intéresse à la différenciation géographique, on trouve des différences de structure. Les garages burkinabès ont souvent de multiples activités, ce qui n'est pas le cas des garages ivoiriens, et ils ont globalement déclaré posséder plus de machines.

2.2.2. Approche par rapport à l'entretien-réparation

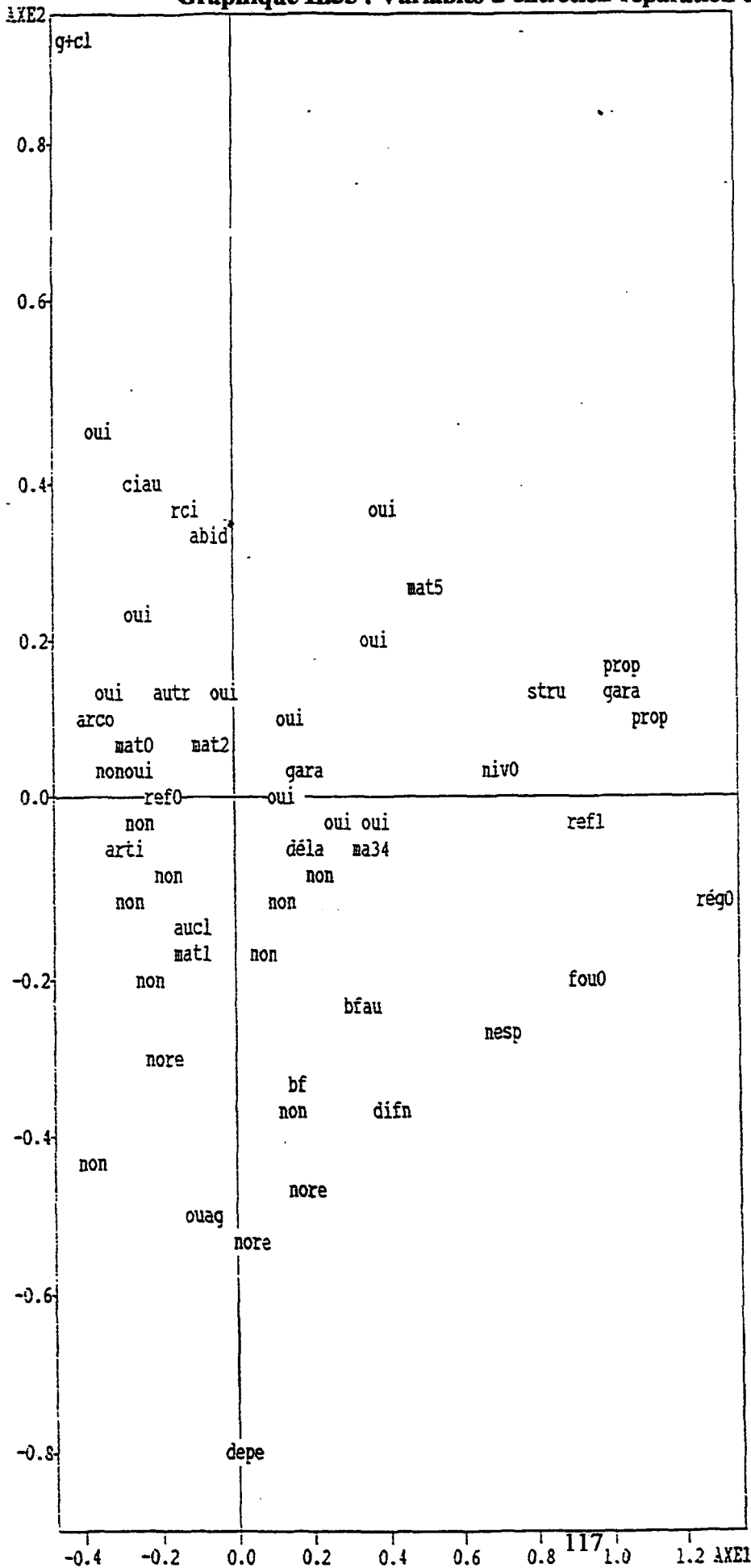
Nous avons retenu pour cette analyse factorielle multiple des variables concernant uniquement l'activité de l'entreprise, et non plus ses caractéristique (âge, taille...). Ces variables sont les suivantes :

- importance de la formation
- présence d'un stock
- fourniture des pièces détachées
- lieu d'achat des pièces
- critères de choix des pièces
- difficultés d'approvisionnement
- moyens de financement du garage
- avance ou non d'argent par le client
- clientèle régulière
- activité principale
- niveau d'activité
- matériel disponible

A ces variables ont été ajoutées celles de localisation et la différence artisans-structurés. Nous obtenons une trace de 51,51 % sur le premier axe. Celle sur le deuxième axe est de 12,35 %.

Ceci a permis de dégager des groupes distincts (voir le graphique n° 36). Les groupes sont similaires à ceux de l'analyse factorielle précédente. Nous pouvons donc en conclure que la division artisans-structurés est aussi une réalité quand aux pratiques d'entretien-réparation. Elle ressort sur le premier axe, avec la distinction compte propre compte d'autrui (mais dans l'échantillon seuls des garages structurés sont pour compte propre). On trouve aussi le taux d'équipement des garages.

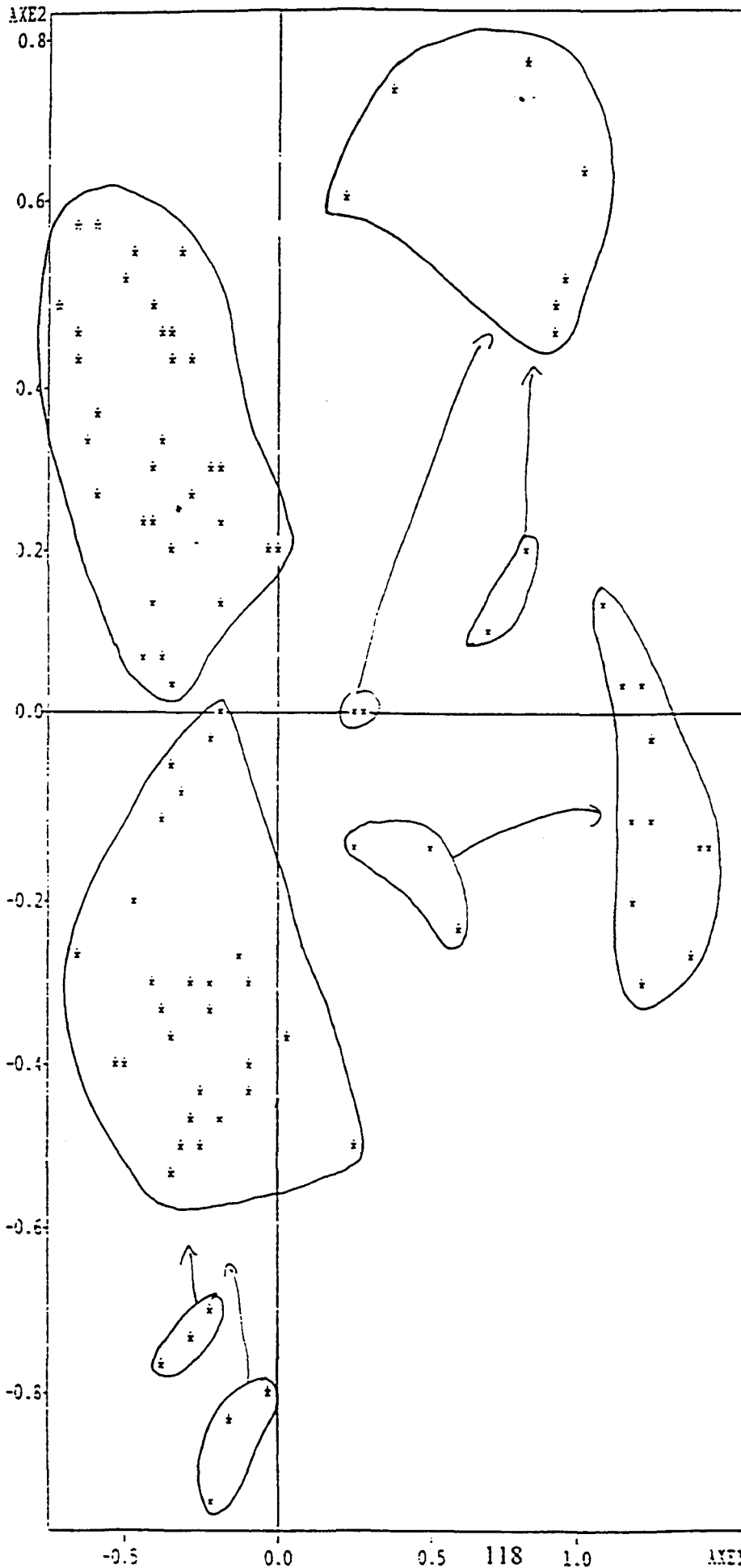
Graphique IL35 : Variables d'entretien-réparation de l'analyse factorielle



Points superposés :

clie	AXE1 = -0.33	AXE2 :
oui	AXE1 = -0.13	AXE2 :
non	AXE1 = -0.17	AXE2 :
pers	AXE1 = -0.29	AXE2 :
capi	AXE1 = 1.09	AXE2 :
autr	AXE1 = -0.19	AXE2 :
prop	AXE1 = 0.97	AXE2 :
entr	AXE1 = 0.13	AXE2 :
répa	AXE1 = -0.30	AXE2 :
non	AXE1 = -0.29	AXE2 :
aucu	AXE1 = 0.88	AXE2 :

**Graphique IL36 : Analyse factorielle avec les variables d'entretien-réparation.
Représentation des groupes de l'analyse factorielle des garages**



Point superposé :
0032 AXE1 = -0.42 AXE2 = 0.2

Points hors graphique
0039 AXE1 = -0.49 AXE2 = 0.9
0048 AXE1 = -0.33 AXE2 = -1.0

Sur le second axe, la localisation apparaît nettement, avec, en particulier, une différenciation sur les variables de lieux d'approvisionnement, les ivoiriens allant beaucoup plus dans les grands magasins ou chez les revendeurs que les burkinabès. Au Burkina Faso, les grands magasins de pièces, comme on peut en trouver à Abidjan, n'existent pas. Lorsque les pièces détachées ne sont pas disponibles sur le marché parallèle, le recours au concessionnaire s'avère obligatoire. En revanche, même si la pratique est peu développée, certains représentants de marques n'hésitent pas à fournir les clients en pièces adaptables, pour avoir des prix compétitifs (sans le préciser forcément clairement au client).

2.3. L'équipement des garages

Les résultats obtenus dans les enquêtes sont vraisemblablement faussés. En fait, il a été très facile, pour les garages possédant peu de choses, de les recenser. En revanche, pour ceux disposant de nombreux outils, il y a eu sûrement des omissions. Ainsi, des garages bien équipés auront cité leurs machines les plus importantes, tandis que des éléments de base auront pu être oubliés. Nous arrivons au paradoxe suivant : les garages les mieux équipés auront proportionnellement cité le moins de machines !

Nous allons malgré tout chercher à établir un certain nombre de réponses aux questions suivantes, tout en tenant compte des limites des enquêtes.

- Quels sont les garages les mieux équipés ?
- Est-ce qu'il y a un lien avec le mode de financement du garage ?
- Avec la formation du propriétaire ?
- Avec la nature des pannes réparées ?

93 individus ont répondu aux questions sur l'outillage. Nous nous référerons à cet échantillon.

2.3.1. L'outillage

Le matériel le plus fréquemment disponible est le palan (49/93). Ensuite on trouve la fosse (25), puis le poste de soudure (17). Sachant qu'il y a en tout 182 outils cités, soit environ deux outils par garages, le reste est très disparate. Le palan et la fosse ne nécessitent pas d'électricité. Dès que le garagiste peut installer son atelier sur un bout de terrain, il installe un palan. Les garages les plus grands ont une fosse, voire deux. Pour la plupart des autres outils, l'électricité est nécessaire. Le garage doit être raccordé au réseau, ou bien disposer d'un groupe électrogène, qu'il fera fonctionner au fioul. Ces investissements sont également plus onéreux à l'achat et à l'entretien.

Tableau IL.9 : Outillage cité dans l'enquête garages

machine	fréquence absolue	fréquence relative
palan	49	26,9
fosse	25	13,7
poste de soudure	17	9,3
presse hydraulique	12	6,6
perceuse	12	6,6
tour	11	6
meule	8	4,4
étau	8	4,4
compresseur	5	2,8
clé dynamométrique	4	2,2
pied à coulisse	3	1,7
cric	3	1,7
chargeur	2	1,1
équilibreuse de roues	2	1,1
autres	21	11,5

21,5 % des garages n'ont pas d'outillage, et 22,6 % ont une machine seulement. Les réparations sont donc effectuées uniquement avec quelques clés et quelques outils sommaires.

Tableau IL.10 : Nombre de machines par garage

Outillage	Fréquences absolues	Fréquences relatives
0	20	21,5
1	21	22,6
2	21	22,6
3 ou 4	24	25,8
5 et plus	7	7,5
total des garages	93	100

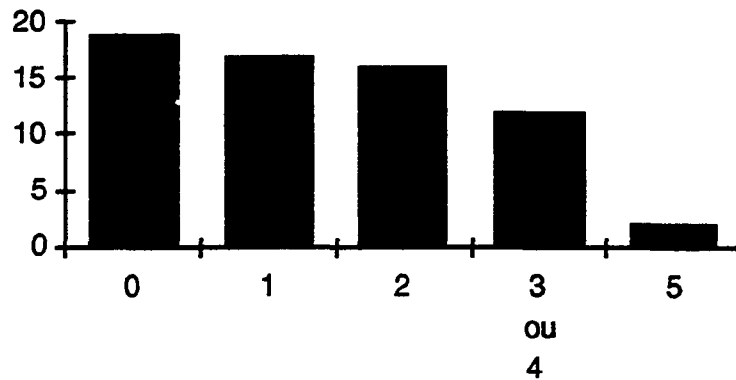
2.3.2. Equipement et caractéristiques des garages

L'équipement des garages est à mettre en relation avec les deux caractéristiques principales des garages, c'est-à-dire leur structure (artisan ou structuré) et leur localisation. D'autres éléments peuvent expliquer le niveau d'équipement. Il s'agit en particulier de l'âge du garage, de sa spécialisation et des moyens de financement. Plus un garage existe depuis longtemps, plus il a pu investir dans du matériel. S'il est spécialisé dans des réparations précises, il peut disposer d'un matériel particulier. Et ses capacités à investir sont liées directement à ses capacités financières.

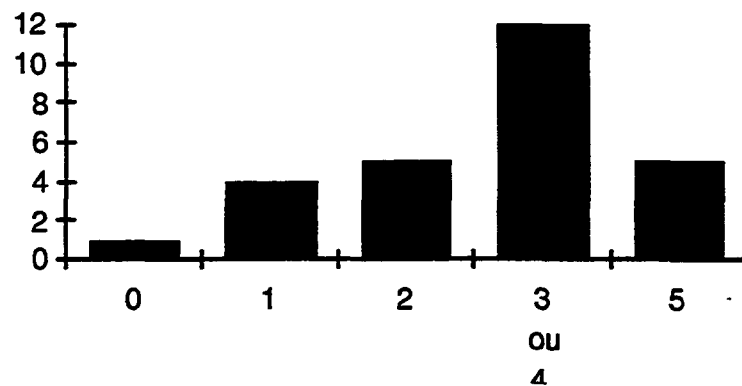
2.3.2.1. Le type de garage

Bien qu'il y ait deux fois moins de garages structurés que d'artisans, ils sont plus nombreux à avoir trois équipements ou plus.

Graphique IL37 : Equipement des artisans garagistes (nombre de machines)



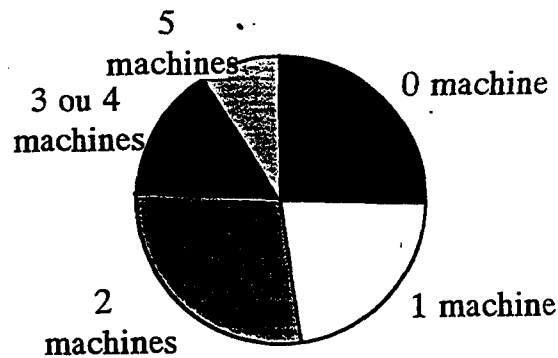
Graphique IL38 : Equipement des garages structurés (nombre de machines)



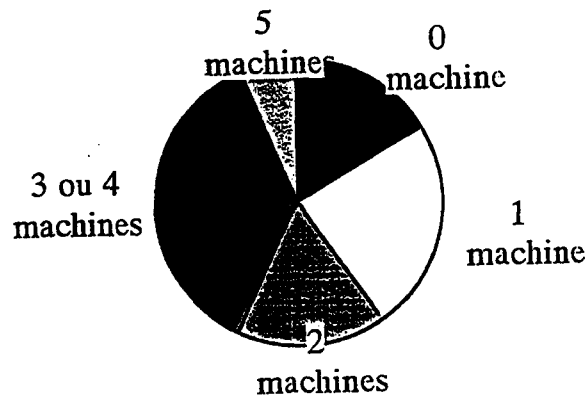
2.3.2.2. La localisation

Il y a deux fois plus de garages ayant au moins trois outils au Burkina Faso qu'en Côte d'Ivoire. Mais ceci reflète peut-être la différence d'enquêteurs. C'est dans les petites villes du Burkina Faso qu'il y a le plus de matériel. On retrouve aussi une différence entre Ouagadougou et Abidjan, qui reflète celle des pays. C'est dans les petites villes de Côte d'Ivoire qu'il y a le plus de garages sans matériel.

Graphique IL39 : Nombre de machines par garage en Côte d'Ivoire



Graphique IL40 : Nombre de machines par garage au Burkina Faso



2.3.2.3. L' âge

Les pourcentages par rapport à l'âge sont assez bien répartis. On peut malgré tout dégager une tendance logique : les garages récents (moins de huit ans) sont 52,1 % à avoir une machine au plus, tandis que les vieux garages ne sont que 35,8 % dans cette situation. Le niveau d'équipement est donc bien lié à l'âge. Les garages structurés sont globalement plus vieux que les garages artisanaux. On peut penser que cette différence réapparaît derrière la variable âge.

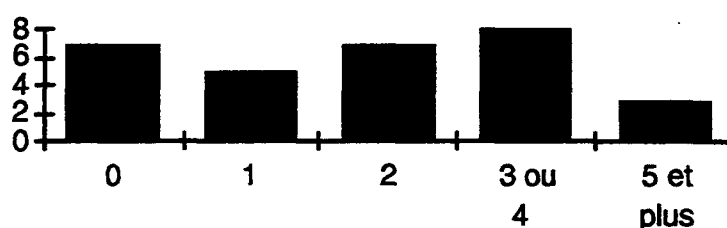
Tableau IL11 : Répartition des garages suivant leur âge et leur nombre de machines

Age des machines	moins de 4 ans	4 à 7 ans	8 à 11 ans	12 et plus	total
0	6	5	5	4	20
1	6	8	1	4	19
2	7	2	7	3	19
3 ou 4	6	5	4	8	23
5 et plus	2	1	1	2	6
total	27	21	18	21	87

2.3.2.4. La spécialisation

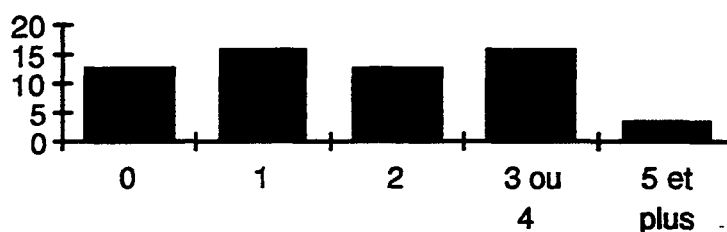
La spécialisation du garage n'intervient pas sur le volume d'équipement disponible. Ceci provient sûrement du fait que des garages de tous types ont pu se déclarer spécialisés, et qu'il s'avère que leur distribution est proche de celle de l'ensemble des garages de l'échantillon. A côté des concessionnaires, des garagistes n'ayant appris que sur une marque de camions se déclarent eux aussi spécialisés.

Graphique IL41 : Répartition des garages spécialisés par rapport au nombre de machines



■ Nombre de machines

Graphique IL42 : Répartition des garages non spécialisés par rapport au nombre de machines



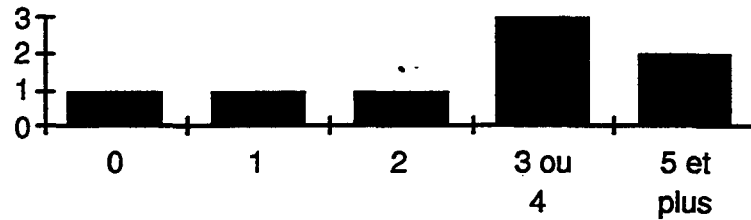
■ Nombre de machines

2.3.2.5. Le financement

Huit garages ont eu recours à l'emprunt. Les deux tiers d'entre eux ont au moins trois machines. Donc même si de nombreux garages bien équipés n'ont pas été financés par emprunt, ce dernier concerne malgré tout plutôt de grands garages. Les banques prêtent difficilement, car elles font face à de nombreux non remboursements, malgré d'importantes garanties. Emprunteurs et garants "disparaissent" après avoir bénéficié du prêt, ou bien n'arrivent pas à le rembourser¹⁴. Les banques financent uniquement leurs clients les plus fiables, et donc, dans le cas des garages, ceux qui ont un volume d'affaires suffisant et une certaine notoriété.

¹⁴ Le dessin ci-dessous illustre ces propos.

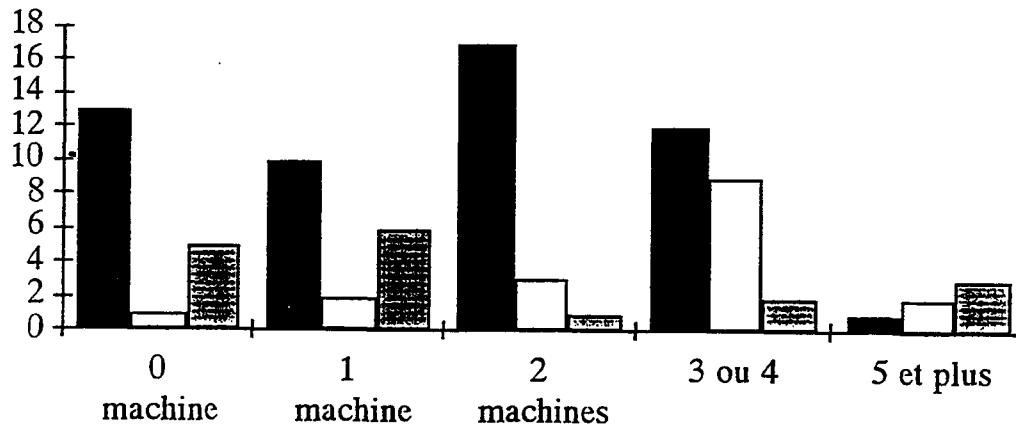
Graphique II.43 : Garages ayant fait un emprunt par niveau d'équipement



■ Nombre de machines

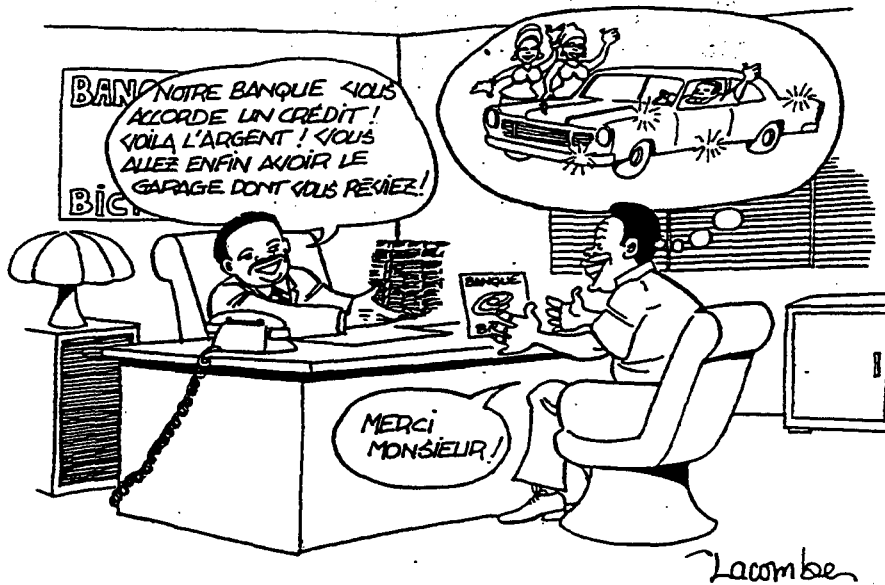
Si on s'intéresse aux autres modes de financement, on s'aperçoit que l'épargne personnelle joue un rôle important quelle que soit la taille de l'atelier. Ce sont malgré tout parmi les garages les mieux équipés qu'on trouve un grand nombre de réponses "capital de l'entreprise". Ce sont les garages pour compte propre. On retrouve la différence artisans garagistes et garages structurés.

Graphique II.44 : Mode de financement des garages suivant le niveau d'équipement



- Epargne personnelle
- Capital de l'entreprise
- Autres modes

Dessin IL.1 : De l'argent : pourquoi ? Comment ?



**Ne trompez pas
votre banquier**

Source : *Garagiste, conseil de l'entente*, 1980, page 16

2.4. Le niveau d'activité

Nous allons ici prendre en compte les réponses de la Côte d'Ivoire uniquement, car nous avons très peu de réponses au Burkina Faso (16 sur 53 individus). Ceci provient sans doute du fait que le niveau d'activité est tellement bas (proche de zéro) que la question n'a plus de sens.

Le niveau d'activité actuel est assez faible : quatre garages sur 46 ne réparent plus rien, et 14 n'effectuent qu'une ou deux interventions par semaine. Seuls quatre garages font plus de dix réparations par semaine.

Tableau IL.12 : Nombre de camions réparés par semaine par garage

Nombre de camions	Fréquences absolues	Fréquences relatives
zéro	4	9,1
un ou deux	14	31,8
trois ou quatre	11	25
cinq à dix	11	25
Plus	4	9.1
Total	44	100%

Seuls trois garages fonctionnent à pleine capacité. 45,8 % de l'ensemble pourraient effectuer plus de dix réparations supplémentaires par semaine.

Comment est perçu ce manque d'activité par les garagistes ? La situation de crise économique actuelle fait qu'il y a de moins en moins de clients. La seconde conséquence est une baisse du prix des réparations. Enfin, les clients paient de moins en moins bien.

Parfois, le transporteur dépose le véhicule en panne ou accidenté chez le garagiste. Il reste là jusqu'à ce que son propriétaire dispose de l'argent nécessaire aux réparations. Pour essayer d'augmenter le volume d'activité, certains garagistes acceptent d'effectuer les réparations et d'être payés ultérieurement. C'est faire un pari sur l'honnêteté du client, ainsi que sur ses possibilités de trouver du frêt. Ils ont parfois des problèmes à se faire payer.

Les garagistes baissent les prix pour attirer les clients. Mais comme c'est une tendance générale, les résultats ne sont pas probants.

Tableau II.13 : Conséquences de la crise pour les garages
(possibilité de plusieurs réponses)

Conséquences de la crise	Fréquences absolues	Fréquences relatives
moins de clients	36	37,1
plus de clients	5	5,2
moins de gens qui paient	25	25,8
baisse des prix	26	26,8
compte propre	1	1
non réponses	3	3,1
autres réponses	1	1
Total des réponses	97	100 %

2.5. Conclusion

Les deux variables de différenciation des garages sont la structure (artisan ou structuré) et la localisation. Les capacités des garages structurés sont supérieures à celles des artisans, en quantité (nombreux mécaniciens, beaucoup de machines) et en qualité (personnel qualifié ; prestation complète, avec fourniture des pièces détachées) mais aussi en prix. Et pourtant, ils souffrent de la concurrence des petits garages, qui jouent sur les prix, les facilités de paiement et les relations individuelles pour attirer le client. La profession, peu organisée, manque de cohésion pour faire face à la forte baisse d'activité et trouver des solutions.

3. Les chauffeurs et apprentis : cause de pannes ou réparateurs ?

Le rôle des chauffeurs et de leurs apprentis est double dans notre problématique. Ils peuvent être à l'origine d'une panne. Mais ils sont aussi réparateurs, ou du moins, ils doivent fréquemment gérer des situations de pannes et y remédier. On peut se demander, dans ce

contexte, si l'une de leurs deux caractéristiques l'emporte sur l'autre. Ne font-ils que réparer les bêtises qu'ils ont faites auparavant, ou bien doivent-ils faire face à des incidents indépendants de leur volonté ?

3.1. Le chauffeur, cause de pannes ?

Au cours de nos enquêtes, il a été demandé aux 106 transporteurs quelle(s) étai(en)t, d'après eux, la ou les causes principales de pannes. Seuls 24 d'entre eux citent explicitement le style de conduite du chauffeur. En grande majorité, ils en rejettent la cause sur l'état des routes (80), puis sur l'état du véhicule (58), et enfin sur les pratiques de surcharge (26).

A priori, la responsabilité du chauffeur est désengagée. Si on reprend le critère "état des routes", tous les burkinabès sauf quatre l'ont cité, alors que guère plus de la moitié des ivoiriens en font cas.

Ceci reflète effectivement une différence dans l'état du réseau routier de ces deux pays. Malgré tout, on peut se demander dans quelle mesure l'état des routes (qui remet en fait en cause l'État) ne sert pas de bouc émissaire, puisqu'il ne remet en cause ni les individus interrogés, c'est-à-dire les transporteurs, ni leurs chauffeurs. Car même si les infrastructures routières sont défectueuses, les chauffeurs n'adaptent pas forcément leur vitesse et leur conduite à la chaussée, ce qui explique nombre de pannes. En plus, la dégradation des routes est due au passage des poids lourds principalement¹⁵, d'autant plus s'ils sont surchargés et mal conduits.

Les conditions de circulation et de conduite usent donc les véhicules prématurément. Ce dernier se trouve dans un état dégradé, et est donc sujet à des pannes plus fréquentes. Là aussi, chauffeurs et apprentis ont un rôle à jouer. Ce sont eux qui vérifient les niveaux, qui peuvent signaler certaines défaillances éventuelles, avant que cela devienne une panne. Or ils ne le font pas forcément. Ce sont eux également, pour les longs trajets, qui font le plein d'essence, d'huile. Or, pour économiser de l'argent, ils s'approvisionnent régulièrement chez des petits revendeurs en produits de mauvaise qualité, et plus ou moins frelatés. Ces pratiques peuvent avoir lieu malgré l'interdiction du transporteur. Ainsi, le chauffeur gardera la différence entre ce qu'il aura payé et l'argent fourni par le transporteur pour les frais de route. Le véhicule s'use donc plus rapidement. Le transporteur ne finance pas les réparations qui s'imposent. Il lui est difficile ensuite de demander au chauffeur de respecter un véhicule que lui-même n'entretient pas.

Seules les pratiques de surcharge, en vigueur partout en Afrique noire par un accord tacite entre les différentes parties prenantes (chargeurs et transporteurs, voire l'Etat, par l'intermédiaire de ses sociétés), ne peuvent pas leur être imputées. Mais là encore, la conduite est à adapter, les vérifications doivent être plus nombreuses.

Même si les transporteurs imputent à des facteurs extérieurs la dégradation de leurs véhicules, la responsabilité des chauffeurs est largement mise en cause. Le véhicule est pourtant l'outil de travail qui conditionne leur activité, donc leurs revenus. Des pannes fréquentes induisent un

¹⁵ Un véhicule contribue dans une proportion exponentielle à son poids à la dégradation des routes.

3.2. Le chauffeur, un réparateur à part entière

Le chauffeur, et son apprenti, ont un rôle de prévention des pannes important de par l'entretien quotidien qu'ils effectuent sur le véhicule.

Ils sont également réparateurs, dans la mesure du possible, lors des pannes. Dans 10 % des cas, le chauffeur, lors d'une panne, est exclusivement chargé de prévenir le transporteur. Dans 43 % des cas, il est aussi préposé à autre chose : deceler la panne, essayer de la réparer, prévenir le garagiste, ... Dans la majorité des cas, le chauffeur doit deceler la panne, essayer de la réparer, et s'il ne peut pas, prévenir le garagiste (que ce soit le garagiste attitré du transporteur, ou bien un autre garagiste trouvé sur le lieu de la panne, ou à proximité). Le rôle du chauffeur est donc primordial, puisque c'est lui qui répare, ou bien c'est sur ses indications que le garagiste vient pour réparer. Si le chauffeur fait une erreur de diagnostic, le garagiste risque de venir avec le mauvais matériel, et donc de perdre du temps.

Pendant ce temps là que fait l'apprenti ? Dans 43% des cas, il garde le camion immobilisé, pendant que le chauffeur fait ses démarches. Dans un quart des cas, il peut également être chargé de prévenir le transporteur. Dans les autres cas, l'apprenti garde le camion, mais peut avoir aussi d'autres taches, comme d'essayer de réparer ou de prévenir le garagiste.

3.3. Conclusion

Les rôles respectifs des chauffeurs et apprentis sont assez bien délimités. Ils prennent part tous les deux à l'entretien-réparation, tout en ayant des attributions différentes. Suivant l'entreprise, ils en feront plus ou moins. Mais ceci ne recoupe pas la différenciation artisans-structurés. On peut relever une différence suivant le pays. Alors qu'en Côte d'Ivoire aucune tendance ne se dégage quant au rôle du chauffeur, au Burkina Faso il doit deceler la panne, puis prévenir le transporteur. Quant à l'apprenti, il garde le camion en Côte d'Ivoire (57 %), et il le garde aussi au Burkina Faso, mais il prévient également le transporteur.

III. L'INTERFACE OFFRE-DEMANDE D'ENTRETIEN-REPARATION

En présentant la demande, puis l'offre d'entretien-réparation, il a été fait abstraction de leurs liens, même si les réponses à certaines questions permettaient de les aborder. Il existe de nombreuses possibilités d'organisation de l'entretien-réparation. Mais il y a deux comportements principaux, différenciant les artisans transporteurs des transporteurs structurés. Les artisans transporteurs font réparer leurs véhicules chez les artisans garagistes ; les transporteurs structurés ont leur propre garage.¹⁵ Les raisons sous-jacentes vont être développées ci-dessous.

Ces pratiques ont été observées à un instant donné. La crise qui sévit en Afrique subsaharienne depuis le début des années 80 peut avoir été un facteur de modification des comportements. Aussi, on peut se demander si la situation a toujours été la même, ou bien si, au contraire, la crise a induit des changements, et lesquels.

¹⁵ Nous rappelons qu'un biais peut être introduit dans les résultats, l'échantillon n'ayant pas été constitué à partir d'une base de données précise.

1. Les artisans transporteurs et les réparateurs

Pourquoi les artisans transporteurs font-ils appel aux services des réparateurs ? Il existe plusieurs explications possibles, qui se superposent. Il en découle une organisation précise des réparations.

1.1. Explication du choix du réparateur

La première raison est une motivation financière. En effet, le transporteur va pouvoir négocier le prix de la réparation avec le réparateur. De plus, le prix est déterminé pour l'ensemble de la réparation. Donc même si elle demande plus de travail que prévu, il semble qu'*a priori*, dans la majorité des cas, il n'est pas renégocié. Ceci est possible car le prix des pièces n'est pas compris dans le prix de la réparation. Elles sont achetées par le transporteur, suivant la demande du réparateur.

Le réparateur fait son diagnostic immédiatement. Dans une perspective de court terme, le transporteur préfère savoir tout de suite quel est le problème. Dans un garage structuré, le véhicule sera d'abord observé, avec certains éléments éventuellement démontés, avant qu'un devis soit fait. Le délai va donc être plus important. Le transporteur aura l'impression de perdre du temps. En plus, derrière l'idée de rapidité du diagnostic, il y a l'idée de fiabilité et de capacité à vite réparer. Tant pis si ce n'est pas vérifié dans les faits ! C'est encore le poids culturel de la préférence pour le court terme.

Utiliser les services d'un réparateur permet aussi de choisir soi-même sa pièce de rechange. Tandis que chez le concessionnaire, la pièce est obligatoirement fournie par le garage. La qualité et le prix de la pièce sont en jeu dans ce choix.

Les flottes sont souvent de petite taille. Il n'y a parfois qu'un ou deux camions. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'avoir son propre garage.

Le recours aux services du concessionnaire sera tout à fait ponctuel. Les artisans transporteurs ne s'y résolvent que lorsque rien d'autre ne peut être fait. Différents comportements sont repérables, qui sont corrélés avec la taille de l'entreprise. Les gros transporteurs ont leur réparateur attitré. Ils vont toujours chez le même, qui se déplace éventuellement, en cas de panne "en brousse". Ils ont parfois un ou plusieurs spécialistes de certaines pannes, comme pour les problèmes de pompe à injection.

Certains transporteurs, les plus petits, font réparer le camion là où il tombe en panne. Les véhicules ne sont pas du tout suivis.

Entre ces deux attitudes extrêmes, on trouve des situations intermédiaires : certains transporteurs ont un garage attitré, mais utilisent aussi les services d'autres garagistes, ponctuellement, lorsque le camion est en panne loin de la base ; ou bien ils peuvent avoir plusieurs garagistes attitrés.

1.2. Organisation de la réparation

Quels sont les services que les réparateurs rendent aux transporteurs ?

Ils sont caractérisés par l'absence totale d'entretien préventif. Les transporteurs ne font jamais démonter et entretenir leurs camions (pour des raisons financières, dans une perspective de court terme). Seules les visites techniques peuvent les inciter à procéder à certaines améliorations. Chez les artisans transporteurs, l'entretien courant est effectué par le chauffeur et son apprenti. Donc seules les réparations ont lieu chez le réparateur.

Le réparateur va donner son diagnostic, en fonction duquel le prix sera négocié. Soit le transporteur est solvable, et la réparation commence immédiatement ; soit le transporteur n'a pas les moyens financiers de payer la réparation : dans ce cas, le véhicule est immobilisé. Dans certains cas, le réparateur accepte de faire crédit (ce qui est de plus en plus fréquent). Le véhicule est réparé et le réparateur se fait payer sur les recettes des voyages qui suivent. Mais le risque d'impayés est très élevé (Voir le dessin II.2).

Au fur et à mesure du déroulement de la réparation, le garagiste va demander au transporteur d'acheter des pièces de rechange¹⁶. Les transporteurs ne font généralement pas confiance aux garagistes pour ces achats. La crainte est de payer cher une pièce qui ne vaut rien. Comme le diagnostic n'est pas toujours fiable, le transporteur va acheter une pièce, qui ne sera finalement pas à changer. Le réparateur lui demandera d'en acheter une autre. Cette opération peut se renouveler plusieurs fois, jusqu'à ce que le réparateur localise la panne. Beaucoup de temps et d'énergie auront été gaspillés.

Le travail des réparateurs est caractérisé par un manque de connaissances théoriques, ce qui explique des erreurs de diagnostic et des lenteurs de réparation. Parallèlement, ils savent faire preuve d'une grande ingéniosité pour réparer avec des moyens limités et des connaissances empiriques. Dans le court terme, il remettent un camion en état de marche, même si à moyen terme les moyens utilisés endommagent encore plus gravement le véhicule. L'un des paradoxes est que les artisans transporteurs font effectuer des réparations de court terme tout en acceptant un temps d'immobilisation fort long, pour ladite réparation ainsi que dans un proche avenir.

¹⁶ Se référer à la troisième partie.

Dessin IL.2 : Un garage cela se gère



Source : *Garagiste*, Conseil de l'entente, 1980, page 20

2. Les transporteurs structurés et leur garage pour compte propre

Les transporteurs structurés ont leur propre garage. Or ils sont également les clients potentiels des concessionnaires. Ces derniers regrettent de ne pas obtenir plus de contrats d'entretien-réparation avec ces transporteurs, et de subir la concurrence directe des maisons mères qui les approvisionnent directement en pièces détachées. Comment expliquer ce choix des transporteurs structurés ? Et comment se passe l'entretien-réparation ?

2.1. Le choix d'avoir son propre garage

La majorité des transporteurs structurés interrogés a fait le choix d'avoir son propre garage. Ils ont tout d'abord des flottes assez importantes pour rentabiliser un garage. Ensuite, plus que le prix, c'est la qualité de l'entretien-réparation qui est en jeu. Ce sont des entreprises qui existent depuis longtemps, mises en place par des européens. Or en Europe, les grosses entreprises de transport ou les entreprises ayant une flotte pour compte propre importante, ont leur propre garage. C'est un élément "culturel".

Ensuite, viennent des raisons liées au contexte africain. Les gros transporteurs, pour compte propre ou pour compte d'autrui, ont des contraintes de transport telles qu'ils recherchent une qualité constante du service. Les petits réparateurs ne peuvent pas l'assurer, et les concessionnaires coûtent trop cher¹⁷. Ils ont de plus en plus souvent des flottes spécialisées (des camions frigorifiques, par exemple), adaptées aux produits qu'ils transportent. Elles nécessitent un savoir-faire particulier.

2.2. Organisation de l'entretien-réparation

Les tâches effectuées sont de deux natures distinctes : l'entretien s'effectue régulièrement et correspond à des opérations prévisibles, plannifiables et régulières. Les réparations font généralement suite à une panne ou un accident, et sont aléatoires, dans le temps mais aussi géographiquement. Les garages pour compte propre apportent des solutions différenciées à ces deux problèmes.

2.2.1. L'entretien

Souvent, un chauffeur est affecté à chaque véhicule. Il en est responsable, et est sensé signaler les problèmes rencontrés pendant le voyage. Le véhicule est entretenu régulièrement, à chaque retour. Quand les voyages sont longs, une partie de l'entretien est faite par les chauffeurs et leurs apprentis, mais seulement le minimum. Les entreprises qui ont essayé de faire tourner les camions avec plusieurs chauffeurs sont vite revenues à ce système. Les chauffeurs se sentaient déresponsabilisés, car ce n'était plus "leur" camion. Donc ils pouvaient toujours accuser l'utilisateur précédent en cas de problème.

2.2.2. Les réparations

Elles se font dans le garage, quand c'est possible. Sinon, dans les cas où le véhicule est immobilisé en brousse, une équipe part réparer sur place. Certains garages ont des équipes toujours prêtes à partir réparer. Suivant les indications du chauffeur, au téléphone, il chargent le matériel adéquat.

¹⁷ Même s'ils ont tendance maintenant à proposer des contrats d'entretien-réparation longue durée, rentables d'après eux.

La plupart du temps, les garages sont bien équipés. Ils ont tout le matériel nécessaire pour réparer, et même pour fabriquer certaines pièces.

La flotte de poids lourds est relativement homogène, au sein de chaque entreprise. Cela permet de cannibaliser les véhicules hors d'usage pour réparer les autres.

Le garage dispose de son propre stock de pièces détachées. Il s'approvisionne soit chez le concessionnaire, soit chez le fabricant, directement dans le pays d'origine.

Le garage pour compte propre est donc, pour les gros transporteurs, une façon de s'assurer une qualité de service, d'en maîtriser les coûts en particulier par le choix des pièces. Les réparateurs bénéficient d'une formation, interne ou externe, et d'un matériel important et de qualité, comme chez le concessionnaire. Mais le transporteur dispose d'une marge de manoeuvre pour limiter les coûts, comme en réutilisant les pièces d'un véhicule hors d'usage. Certains concessionnaires admettent ce handicap et cherchent à s'adapter. Mais un transporteur bien organisé n'a *a priori* aucun intérêt à changer de système. Certains transporteurs structurés peuvent avoir malgré tout recours à d'autres systèmes que le garage pour compte propre mais c'est très rare.

3. Les répercussions de la crise sur les comportements

La situation décrite ci-dessus est une photographie de l'organisation du secteur, prise à un moment donné. Depuis le début des années 80, les pays africains au sud du Sahara sont en crise. Cette dernière a-t-elle induit ces comportements ? Lui étaient-ils antérieurs ? Vont-ils être amenés à évoluer encore ?

3.1. Les manifestations de la crise¹⁸

Les pays d'Afrique subsaharienne sont confrontés à des problèmes similaires : taux de croissance démographique élevé, faibles niveaux d'investissement et d'épargne, utilisation inefficace des ressources, fragilité des institutions, faiblesse en ressources humaines, baisse générale des revenus et du niveau de vie.

3.1.1. Une crise économique

Une crise économique sévit en Afrique subsaharienne depuis le début des années 80. Elle peut être résumée en quelques chiffres. La croissance économique globale de l'Afrique subsaharienne a été en moyenne de 3,4% par an depuis 1961.

Les premières années après les indépendances, la croissance économique s'est avérée plutôt satisfaisante. Elle était malgré tout plus lente que dans les autres pays en développement. Après 1967, son rythme s'est accéléré, grâce à plusieurs *stimuli*. Les principaux sont : le niveau record des cours des produits de base ; les investissements considérables financés par

¹⁸ Cette partie est largement inspirée de Banque mondiale, "l'Afrique subsaharienne, de la crise à une croissance durable", 1989, 346 pages.

les recettes d'exportation ; l'aide extérieure. La situation s'est modifiée au début des années 70, et la production s'est trouvée en diminution dès les années 80.

La situation diffère d'un pays à l'autre. Ainsi, la croissance annuelle du PIB entre 1961 et 1987 a varié entre -2,2% pour l'Ouganda et 8,3% pour le Botswana. Même si on peut dégager de grandes tendances, il y a donc des variations considérables d'un pays à l'autre. On peut même constater parfois des inégalités importantes entre les régions d'un pays. Ces différences peuvent s'expliquer de multiples façons : ethnies, langues, religions, cultures diversifiées ; superficie, population, climat, richesses minérales très variables ; nature du système économique et politique.

Depuis près d'une décennie, l'Afrique subsaharienne enregistre une baisse de son revenu par habitant et une accélération de la dégradation de son environnement. De même, la part de l'Afrique dans le marché mondial des exportations a diminué considérablement. Alors qu'au cours des années 60, le volume des exportations africaines avait augmenté en moyenne de 6% par an, depuis 1973, il est resté stationnaire, ou a même diminué pour la plupart des pays, de 0,7% en moyenne par an. La structure des exportations a peu changé en trente ans. 88% sont assurés par les produits primaires en 1985, contre 93% en 1970.

L'Afrique subsaharienne connaît aussi des problèmes de dettes, aux caractéristiques spécifiques par rapport aux autres continents. Tout d'abord, sa dette a augmenté plus rapidement. La dette à long terme a été multipliée par 19 depuis 1970. Les débiteurs sont différents de ceux de l'Amérique latine, par exemple, puisque l'Afrique subsaharienne est endettée envers les créanciers privés pour 39%, contre 73% pour l'autre continent. Sa dette commerciale ne représente que 10% du total.

3.1.2. Une crise sociale

La forme sociale de la crise est avant tout une crise de l'emploi, dans le secteur formel, et une crise du sous-emploi, ou du chômage déguisé dans le secteur informel. Quelque soit le pays, en dehors de la fonction publique, il y a très peu de personnel salarié. Et les entreprises ont plutôt tendance à licencier ou à ne pas renouveler le personnel qui s'en va (retraite). Ceux qui ont un travail salarié le quitte moins facilement. Pour les fonctionnaires, les salaires ne sont pas versés régulièrement. En plus, ils sont jugés trop faibles.

Dans le secteur informel, nombre de personnes survivent grâce à de petits métiers, tels que vendeurs de rue (cigarettes, fruits, légumes, savon). Ou bien les "employés" vont chez leur "patron". Mais ce dernier ne les paiera que s'il y a un peu de travail à faire. Ils peuvent donc rester inactifs des journées entières.

3.2. Les répercussions de la crise sur l'entretien-réparation

Il faut distinguer ici les répercussions de la crise sur la demande d'entretien-réparation, des conséquences sur l'adaptation de l'offre aux nouvelles exigences du marché.

3.2.1. Des répercussions qualitatives et quantitatives sur la demande d'entretien-réparation

La crise a entraîné une baisse du trafic routier de marchandises. Les transporteurs sollicitent nettement moins les services des garages, quels qu'ils soient. Ils ont également diminué leurs exigences en matière de qualité du service, pour économiser de l'argent, du moins à court terme. Ils s'adressent à des garages moins performants, mais également moins chers. Ils achètent des pièces détachées dans les grands magasins, ou chez les revendeurs. Ce sont des pièces adaptables ou d'occasion. Cette politique est une politique de court terme, car les véhicules vieillissent, et le manque d'entretien rend les pannes encore plus fréquentes.

3.2.2. Une adaptation diversifiée de l'offre d'entretien-réparation

Les garages artisanaux se sont adaptés en diminuant le nombre de mécaniciens. Le phénomène a eu lieu très simplement : à force de ne pas travailler, donc de ne pas être payés, ces derniers sont allés tenter leur chance ailleurs, ou bien ont ouvert leur propre garage. Il reste toujours les apprentis, qui eux ne sont pas payés de toutes manières. Ils sont confiés par des amis ou la famille au garagiste, qui n'a pas d'autre choix que de les garder. Les garagistes cherchent aussi à attirer la clientèle en baissant les prix, en proposant des facilités de paiement. Mais comme c'est un mouvement général, cela ne change pas les situations individuelles.

Les garages structurés sont confrontés à une perte de clientèle, qui se reporte sur les artisans, car elle leur reproche d'avoir des prix vraiment trop élevés, que ne justifie pas la qualité des services offerts. Mais ces garages ont de nombreux frais fixes : salaires, charges liées aux infrastructures, entretien du matériel, impôts et taxes... Il leur est difficile de baisser leurs prix, le seul poste modulable étant les pièces détachées. Certains sont amenés à abandonner les pièces d'origine pour d'autres pièces moins chères (adaptables). Les concessionnaires se regroupent pour diminuer le nombre de structures. Les grands magasins multiplient les sources d'approvisionnement pour essayer de satisfaire le plus de clients.

La crise induit donc, pour les transporteurs comme pour les garagistes, une chute importante d'activité. Il leur est impératif de trouver des solutions pour sauver leur entreprise. Mais le marasme économique semble si profond et les solutions, peu nombreuses, sont partout appliquées. Le seul espoir semble venir d'une éventuelle reprise de l'activité économique.

IV. CONCLUSION

Le profil des entreprises de transport comme celui des garages s'avère très diversifié. Pourtant, les pratiques d'entretien-réparation sont dominées par deux attitudes principales. Les artisans transporteurs n'effectuent pas d'entretien. Ils s'adressent à des artisans garagistes pour les réparations. Les transporteurs structurés possèdent leur propre atelier où les opérations d'entretien et de réparation permettent de maintenir la flotte de véhicules en bon état.

Les pratiques d'entretien-réparation se sont standardisées avec la crise. Les concessionnaires ont perdu une bonne partie de leur clientèle, qui privilégie désormais le prix sur la qualité du service. Les artisans transporteurs qui avaient un garagiste attiré n'ont parfois plus de travail à

lui proposer, faute de moyens financiers, et font jouer la concurrence. Les garagistes, mal organisés et peu solidaires, se retrouvent tous confrontés aux mêmes problèmes : baisse des prix et croissance du nombre d'impayés.

Les avis sont contradictoires quant à l'efficacité du système d'entretien-réparation tel qu'il fonctionne actuellement. Tous les transporteurs s'accordent à dire que les petits réparateurs font des merveilles avec peu de moyens. Mais d'après le contrôle technique ou bien les garages structurés, leur intérêt provient surtout des prix pratiqués. Les véhicules roulent dans des conditions désastreuses, voire dangereuses. Et les méthodes de réparation occasionnent souvent des pannes encore plus graves que celles à réparer, les petits réparateurs manquant de connaissances théoriques. Pourtant, pour les transporteurs, le budget d'entretien-réparation est très lourd à financer. Décortiquer les pannes et pratiques d'entretien-réparation peut permettre d'analyser les dysfonctionnements du système et de mieux comprendre ces paradoxes.