

CONCLUSION
QUELS SCENARIOS POUR LE FUTUR ?

Cette partie conclusive dresse le bilan de l'analyse du secteur de l'entretien-réparation.

Jusqu'ici, les analyses se sont situées dans le temps présent. Ce chapitre conclusif va également apporter une dimension temporelle en essayant de répondre à la question suivante :

A quels changements l'activité d'entretien-réparation va-t-elle être confrontée dans les années qui viennent ?

En effet, le transport est une activité dont le volume dépend fortement de la situation économique. Il en est de même, par conséquent, pour l'entretien-réparation. L'analyse concerne les court et moyen termes uniquement. Le long terme introduirait une trop grande incertitude et la formulation de trop d'hypothèses.

Cette partie sera consacrée à de la prospective, pour envisager diverses évolutions possibles du fonctionnement du secteur de l'entretien-réparation, en prenant des hypothèses différentes. Ces dernières vont porter sur la situation économique générale et ses répercussions dans le domaine des transports, et par là sur l'entretien-réparation, et également ses répercussions directes sur le secteur de l'entretien-réparation. Différentes hypothèses seront également envisagées en matière de camionnage (législation, volume des trafic, financement de l'activité, etc.) ainsi que leurs conséquences sur le secteur de l'entretien-réparation. Des modifications concernant ce secteur seront également étudiées (formation des acteurs, organisation du secteur, financement de l'activité, approvisionnement en pièces détachées, etc.).

Suite aux différents scénarios, des pistes d'actions sont suggérées aux différents acteurs concernés, ainsi qu'aux Etats

I. BILAN

1. Des pratiques d'entretien-réparation stéréotypées

Les pratiques d'entretien-réparation dans les trois pays étudiés sont plutôt stéréotypées, même s'il existe des différences géographiques. Les artisans garagistes travaillent principalement pour les artisans transporteurs, et les transporteurs pour compte propre disposent de leur garage. La demande d'entretien-réparation est limitée, alors que l'offre est abondante et diversifiée. D'une façon générale, les transporteurs sont bien organisés, pour faire pression sur les gouvernements pour limiter les obligations à l'entretien-réparation, et vis-à-vis des garagistes pour faire baisser les prix et obtenir des reports de paiement. En revanche, les garagistes manquent de coordination vis-à-vis de l'Etat, des transporteurs et des vendeurs de pièces détachées.

Des marchés réguliers et rentables (comme certains marchés destinés à l'exportation) échappent aux transporteurs artisanaux, du fait de leur incapacité à garantir des conditions de transport minimum, l'état de leur véhicule rendant incertaine l'arrivée à destination dans les

délais. Ces entreprises exportatrices leur substituent une flotte pour compte propre, secondée par une équipe d'entretien.

A moyen terme, garagistes et transporteurs trouveraient leur intérêt dans un développement de l'entretien-réparation des poids lourds, avec amélioration de la qualité des prestations, mais sans hausse des coûts.

2. Des coûts élevés

De part les prix élevés des pièces détachées, l'entretien-réparation est source de **coûts directs** pour le transporteur. La taxation est en cause, ainsi que les modalités d'approvisionnement (détour des pièces par l'Europe, importations par avion). Un moyen radical de faire disparaître les taxes à l'importation serait de produire les pièces de rechange sur place.

La mauvaise qualité des réparations génère de nouvelles pannes, parfois plus importantes que la panne initiale. De plus, les réparations sont lentes, en raison des délais d'approvisionnement en pièces détachées et des erreurs de diagnostic (chez les artisans garagistes). Ces **coûts indirects** se calculent en perte de parts de marchés à cause d'immobilisations fréquentes ou prolongées. Seules une formation ou une sensibilisation aux conséquences des mauvaises réparations pourraient compenser ces coûts.

Les conditions de financement de l'activité sont également à reconsidérer : l'artisan transporteur finance seul ses réparations. S'il n'a pas de fonds disponibles, la réparation est reportée. Ou alors il obtient un crédit de la part du garagiste. Mais avec la crise, les transporteurs ne remboursent pas forcément. Favoriser le financement rapide des réparations, avec une garantie fiable pour le prêteur, permettrait de favoriser l'entretien-réparation.

3. Une technologie encore mal appropriée

Le camionnage est tout à fait approprié par les acteurs du secteur des transports, en tant que moyen de transport. Ce n'est pas le cas pour l'entretien-réparation. Le manque d'industrie automobile dans les pays étudiés, ainsi que d'ateliers fabricant des pièces empêche la diffusion d'un savoir-faire, les méthodes de réparations restant approximatives. Mais l'étroitesse des marchés nationaux limite pour l'instant les possibilités d'implantation de telles industries.

4. Des différences géographiques réelles mais limitées

Si les pratiques d'entretien-réparation sont différentes d'un pays à l'autre, des points communs les rapprochent. En transport international, les transporteurs d'un pays enclavé comme le Burkina Faso ou le Niger peuvent faire réparer leurs véhicules dans les pays traversés (Nigéria, Côte d'Ivoire, Ghana) pour bénéficier de meilleurs prix.

On ne constate pas de différences suivant les villes étudiées à l'intérieur d'un pays, même si pourtant l'offre d'entretien-réparation est fortement variable d'une ville à l'autre. Les transporteurs compensent en s'approvisionnant en pièces à la capitale, ou bien attendent de s'y rendre pour faire réparer quand la réparation n'est pas urgente.

5. La crise économique, facteur d'homogénéisation des pratiques

La majorité des transporteurs tend à rechercher l'entretien-réparation le moins coûteux. Ceci nivelle l'offre des garagistes., Ils homogénéisent leurs prestations, en privilégiant le coût à la qualité. La pratique des garages structurés est la plus touchée par ce mouvement. Les garages structurés essaient de s'aligner sur les prix des artisans garagistes, tout en ne voulant pas perdre leur clientèle qui est fidèle à la qualité de leurs prestations.

II. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU SYSTEME D'ENTRETIEN-REPARATION

Le bilan a permis de dégager les principaux dysfonctionnements que supporte l'activité d'entretien-réparation actuellement. Des solutions peuvent leur être apportées dans les années qui viennent.

Ainsi, en prenant en compte les derniers événements politiques et économiques, comme la dévaluation du franc CFA ou la situation instable du Nigeria (fournisseur de carburant, et surtout de pièces détachées et de véhicules) plusieurs évolutions à moyen terme seront présentées en tentant de remédier aux dysfonctionnements du secteur de l'entretien-réparation.

Pour pouvoir avoir un point de comparaison, un scénario 0 « au fil de l'eau » sera présenté en premier lieu. Il correspond à une prolongation de la situation actuelle, telle qu'elle est, sans intégrer de changement de l'environnement économique, sociologique, politique ou technologique.

Enfin, un scénario envisagera de façon réaliste une évolution du fonctionnement du secteur, et synthétisera les scénarios précédents.

1. Scénario 0 : Poursuite de la tendance actuelle

Ce scénario sert de référentiel pour l'analyse des scénarios suivants. On considère ici que l'évolution du secteur de l'entretien-réparation reste inchangée. Aucun événement majeur ne vient bouleverser ni son environnement ni son fonctionnement dans les années qui viennent.

1.1. Une situation économique et politique inchangée

Aucun pays, et les pays africains particulièrement, n'est à l'abri d'un coup d'Etat. Mais c'est difficilement prévisible. Dans ce scénario, la situation politique de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso et du Niger reste stable. Elle ne connaît pas de bouleversements importants, même si les personnes à la tête des Etats changent régulièrement. Ceci est une hypothèse très forte, car la Côte d'Ivoire est actuellement entrée dans une phase de transition politique, depuis le mort de Félix Houphouët Boigny le 7 décembre 1993. Il en est de même pour le Niger.

Le pouvoir d'achat des populations reste faible. L'une des conséquences directes est le faible volume de marchandises transportées. Ceci est renforcé par les plans d'ajustement structurel, qui freinent les dépenses de l'Etat en essayant de limiter les déficits. Il n'investit plus dans de nouveaux véhicules. Le parc public se dégrade lentement. Le Japon fait quelques dons de camions et pick-up aux gouvernements et éventuellement aux principaux transporteurs (pour compte propre ou pour compte d'autrui) mais en quantité limitée. Les concessionnaires de marques automobiles se regroupent pour maintenir leur présence dans les pays concernés.

Le marché du travail garde les mêmes caractéristiques, c'est-à-dire que le travail informel est prépondérant. En matière d'entretien-réparation, cela signifie que les jeunes ne trouvent pas de place dans les garages structurés, et difficilement dans le secteur informel.

1.2. Les dysfonctionnements du secteur de l'entretien-réparation perpétués

1.2.1. Une activité limitée

Le secteur ne connaît pas de grands bouleversements. En dehors de quelques grands garages qui survivent tant bien que mal, la multitude des garages informel résiste. Le travail est rare. Le manque de trafic fait que les véhicules ont moins de défaillances, puisqu'ils sont moins utilisés. De plus, cela limite les possibilités financières des transporteurs, qui paient souvent avec du retard. Pour pallier à cet inconvénient, les réparateurs attendent parfois que le client soit solvable avant d'effectuer les travaux nécessaires.

Ce manque d'activité pose aussi des problèmes de formation, les jeunes apprentis restant inoccupés pendant de longues périodes et n'ayant pas la possibilité d'apprendre toutes les réparations.

1.2.2. Le choix des pièces détachées

Le choix des pièces se fait de plus en plus suivant un critère de prix. Les transporteurs ne souhaitent pas investir dans des pièces neuves d'origine : elles coûtent trop cher, et en plus étant donné le faible trafic effectué par les véhicules, il n'est pas nécessaire d'avoir des pièces durables et d'aussi bonne qualité. La dévaluation du franc CFA a conduit à une hausse des pièces de rechange. La dévaluation n'a pas modifié les rapports avec les autres pays de la zone franc. Mais le moteur économique de l'Afrique de l'Ouest est le Nigeria. C'est le seul pays ayant un marché intérieur suffisamment important pour rentabiliser des industries lourdes (automobile, poids lourds, entre autres) dont les produits sont également vendus dans toute la région. Or ce dernier connaît des troubles politiques et économiques qui diminuent en partie son rôle dans la région. Sa monnaie a elle aussi été dévaluée. Le prix de ses produits n'a pas pu augmenter de manière significative pour les rendre peu intéressants.

D'une façon générale, le bilan de la dévaluation reste mitigé et ses effets plutôt limités, les échanges dans la région n'étant pas affectés. Seules les prix des importations de l'occident et d'Asie vont augmenter. Mais un certain volume d'achats en provenance des ces pays reste incompressible, car ils ne peuvent être produits sur place, faute de rentabilité.

1.2.3. Des lois non respectées

Enfin, la législation ne connaît pas de modifications notables. La visite technique reste obligatoire, mais elle n'est pas plus suivie par les transporteurs. Aucune norme particulière n'est publiée pour limiter les importations de camions d'occasion au Burkina Faso et au Niger. La corruption qui touche le secteur des transports, avec en particulier aucun contrôle réel des véhicules sur les routes reste telle qu'elle est. Comme le reste de l'économie, ces deux secteurs sont touchés par le phénomène, la corruption dans le premier ayant des conséquences sur l'activité du second. Dès l'achat du véhicule, le transporteur doit remplir des papiers, obtenir des autorisations. Tout peut être sujet plus ou moins à corruption, mais elle concerne surtout la visite technique. Le camion doit être homologué. Or les véhicules, particulièrement ceux d'occasion en provenance d'Europe, sont parfois en très mauvais état. Dans ce cas, le fonctionnaire vous "vend" l'homologation. Il en ira de même lors des visites de contrôle. Dans l'exercice de leur activité, la corruption peut avoir lieu pour obtenir des chargements. Elle est également le fait des forces de police, de gendarmerie et de douanes, qui arrêtent les véhicules sur la route. Comme ils ne sont jamais complètement en règle (phare défectueux, surcharge, pas de visite technique) le chauffeur doit choisir entre payer ou subir d'interminables tracasseries administratives, au risque de perdre le chargement s'il est périssable, ou bien le client. L'activité de transport est onéreuse en Afrique, et la corruption a sa part de responsabilité. C'est toute l'économie qui en subit les conséquences : surcoût pour le transport de produits nationaux destinés au marché local (production alimentaire, artisanat, textile) et surcoût également pour les produits à l'exportation.¹

2. Scénario 1 : Evolution économique positive et durable

Une modification de la situation du secteur de l'entretien-réparation peut être induite par un changement de la situation économique des pays. Une amélioration des conditions économiques générales peut provenir de deux sources : un *stimulus* externe ou un changement interne. Ceci permet d'envisager deux scénarios 1 et 1bis.

¹ Les pays africains sont des Etats créés de toutes pièces, composés d'ethnies différentes. Certains ont été ou sont secoués par des guerres civiles. Elles opposent généralement le pouvoir en place, totalitaire, au reste de la population. Cette situation reflète en fait des luttes entre ethnies. L'une d'elles, pas forcément la plus importante numériquement, détient le pouvoir. Elle met les siens à la plupart des postes (poids du tribalisme dans leur attribution), au moins aux plus importants. Elle bénéficie de tous les avantages liés à sa position. Les postes dans l'administration, qui ont pu être recherchés en tant que tels pendant de nombreuses années (salaires élevés par rapport au reste de la population, revenus assurés, prestige) ont acquis d'autres intérêts en période de crise. C'est un passeport pour la corruption, à tous les échelons du système administratif. On soutire une "commission" pour l'obtention de tout document ou pour accélérer les démarches administratives. On exige des pots de vin pour la signature de tout contrat. Ce dernier n'est d'ailleurs pas forcément conclu dans l'intérêt du pays mais parfois plutôt dans celui du signataire. Les forces de l'ordre arrêtent les véhicules pour les raqueter. Attention ! La corruption n'est pas un fléau propre au continent africain. Mais elle y est vraiment caricaturale. En plus elle paralyse l'économie, créant des surcoûts à toute activité.

2.1. Scénario 1 : Modification de la conjoncture bénéfique

2.1.1. Relance mondiale de l'économie

Cette amélioration du contexte peut avoir plusieurs causes. La première est une amélioration économique, avec relance de l'activité. L'internationalisation des économies induit un plus grand nombre de transports de marchandises. Les économies des pays africains sont insérées dans l'économie mondiale. Si la reprise économique que connaissent les pays occidentaux se poursuit, elle peut générer une relance du secteur des transports de marchandises, avec la vente accrue de produits exotiques, de produits agricoles cultivés pour ces pays, le tourisme ou bien encore les minerais (uranium du Niger). La relance peut également provenir d'une remontée des cours des produits exportés par ces pays, due à une meilleure concertation mondiale sur le sujet.

Une aide adéquate de l'occident peut également relancer la machine économique, en favorisant par exemple l'agriculture vivrière plutôt que les produits d'importation, en diminuant les dettes, en développant certains secteurs porteurs de croissance.

2.1.2. Des besoins en transport accrus, nécessitant l'entretien-réparation des véhicules

En matière de transport, cette amélioration aurait plusieurs effets : les déplacements de personnes seraient accrus (que ce soit pour le tourisme ou pour affaires) et le transport de marchandises stimulé. Des véhicules en état de marche seraient nécessaires et donc les transporteurs auraient recours au secteur de l'entretien-réparation. La relance de ce secteur serait alors assurée. Le potentiel de véhicules à réparer étant important, cela assurerait du travail pour de nombreux mois, auquel s'ajouterait celui dû à une activité économique plus intensive. Les transporteurs disposeraient des moyens financiers pour honorer leurs dettes, et payer les nouvelles réparations. Ceci suppose que les choix des transporteurs se portent sur l'entretien-réparation et non pas sur l'achat de véhicules neufs.

2.1.3. Des gains de productivité

Si la demande d'entretien-réparation augmente significativement et durablement, les garages vont utiliser leurs capacités entièrement. Dans un deuxième temps, ils peuvent même être conduits à chercher des gains de productivité, pour pouvoir répondre à la demande : achat de matériel plus performant, embauche de personnel disposant d'un savoir-faire.

Pour déclencher une vague d'investissement, la demande doit rester forte pendant plusieurs années, car les garages disposent d'importantes capacités de travail inemployées. Car les garagistes doivent se constituer un capital au préalable. Parler d'investissement ne signifie pas forcément acheter du matériel coûteux en grande quantité, pour les petits garages. Ils peuvent par exemple faire fabriquer un palan, ou reconstituer leur boîte à outils

2.2. Scénario 1 bis : Une relance économique interne

2.2.1. Les raisons d'une relance économique interne

Dans les pays étudiés, le rôle de l'Etat dans l'économie est prépondérant. Il gère la distribution d'une partie de la production agricole, vivrière ou d'exportation. Il possède les principales industries, ou bien a passé des accords avec des entreprises multinationales. Le politique et l'économique sont intimement liés. L'Etat peut agir directement sur l'activité de nombreux secteurs.

La reprise économique peut être due à de bonnes récoltes de produits vivriers, une meilleure allocation des finances de l'Etat dans des activités économiques et l'amélioration des infrastructures (réseaux d'électricité, de gaz, d'égouts). Si on prend l'exemple du tourisme, les Etats peuvent autoriser les atterrissages d'avions charters, encourager le développement d'activités adaptées (ranch pour les safaris, initiations à la faune et à la flore, circuits à parcourir en vélo...). C'est également par une prise de conscience par les populations du rôle qu'elles peuvent jouer dans le développement de leur pays, en particulier parmi les personnes aisées.²

2.2.2. Une meilleure adéquation offre-demande de transport

En matière de transport, des progrès peuvent également être réalisés. Des régions manquent de produits vivriers, tandis que dans d'autres ils s'abîment sur place. Peu de transporteurs acceptent d'aller dans les régions desservies par des pistes (au lieu de routes goudronnées) car les véhicules se détériorent plus vite. Des produits d'exportations ne sont pas récoltés, faute de moyens adéquats pour les transporter (fraises de la région de Bobo Dioulasso au Burkina Faso). Les tarifs assurés sur les liaisons secondaires doivent permettre de compenser les coûts supplémentaires d'entretien-réparation générés sur ces pistes. De plus, une évolution des mentalités parmi les chauffeurs pour un plus grand respect de la machine éviterait un grand nombre de problèmes mécaniques dus à une vitesse trop élevée pour le type de routes empruntées, par exemple.

2.2.3. Les conséquences pour le secteur de l'entretien-réparation

Pour le secteur de l'entretien-réparation, un nombre plus grand de voyages, surtout dans des conditions difficiles, va générer des besoins accrus en entretien-réparation, avec vraisemblablement une évolution du type de pannes les plus fréquentes (essieux cassés ?) vers celles dues au mauvais état des routes. Ceci pourrait être partiellement compensé à terme par

² L'objectif ici n'est pas de trouver une solution à la crise économique en Afrique subsaharienne. Pour l'instant, aucune solution ne semble être évidente, la situation étant très complexe. Aussi nous contentons nous d'émettre quelques idées, mais dont le résultat n'est pas garanti ! Toutefois, nos interlocuteurs nous ont à maintes reprises affirmé que l'avenir de l'Afrique passe par des actions internes, et par un arrêt de l'aide internationale, sans que les mesures à prendre soient clairement définies. C'est l'avis également de l'intellectuel nigérian Wole Soyinka (*La marche du siècle*, France 3, 23 novembre 1994).

la prise de conscience par les chauffeurs de leurs responsabilités. Mais cette évolution des mentalités demande du temps.

Relance économique interne signifie donc meilleure allocation des ressources disponibles, amélioration des conditions de transport des marchandises, et donc augmentation des besoins en entretien-réparation. Le secteur s'organise mieux lui aussi pour répondre à la demande, en se restructurant géographiquement, et éventuellement en s'organisant pour l'approvisionnement en pièces de rechange (coopérative).

Les garages structurés sont en mesure d'ouvrir à nouveau des succursales dans les villes de province, ce qui améliore le maillage de l'offre d'entretien-réparation sur tout le territoire.

3. Scénario 2 : Respect de l'Etat de droit et de la législation

3.1. Une corruption généralisée

Ce scénario fait référence à une limitation de la corruption au sein de l'Etat, dont une application dans le secteur du camionnage aurait des conséquences directes sur l'entretien-réparation.

*“ Il y a eu dégradation de la qualité du gouvernement (blocages bureaucratiques, absence de transparence, recherche de rentes, faiblesse du système judiciaire, arbitraire des décisions...). L'Etat est souvent assimilé à l'ensemble des moyens permettant à une collectivité de faire passer dans l'échange l'intérêt de ses membres avant celui de ses clients. Les fonctionnaires sont devenus ponctionnaires. ” (Philippe Hugon, *l'économie de l'Afrique*, repères, la découverte, 1993, page 84)*

Dans les pays africains, la place de l'Etat dans l'économie est prépondérante. Il gère l'organisation des principales productions soit directement, soit par l'intermédiaire d'accords avec des entreprises multinationales. L'intégrité de ses agents est donc fondamentale dans la prise de décisions mettant en jeu l'économie du pays. *“ Dès lors, le futur de l'Etat conditionne le futur de l'économie ” (Philippe Hugon, *l'économie de l'Afrique*, page 103).*

Le préjudice subit indirectement par le secteur de l'entretien-réparation provient du fait que des véhicules qui devraient être réparés, qui peuvent être même dangereux, ne le sont pas puisqu'il est plus rentable pour les transporteurs de soudoyer l'officier de police qui effectue les contrôles que de payer les réparations. Cela réduit d'autant l'activité des garages. Le secteur est lui aussi sujet à ces pratiques, en particulier dans l'approvisionnement en pièces détachées. Les pièces neuves, et dans certains cas celles d'occasion sont importées. Elles séjournent donc en douane. Et là aussi, pour pouvoir les faire sortir relativement rapidement, il faut payer le fonctionnaire.

3.2. Faire respecter les lois

Les pays africains étudiés disposent de toute une législation. Mais dans bien des domaines, elle n'est pas respectée. Et comment cela pourrait-il être le cas, quand les agents de l'Etat sont les

premiers à contourner les lois à leur profit ? Edicter de nouvelles lois ne sert qu'à créer de nouvelles possibilités de corruption et de détournement de son objectif, actuellement. La constitution d'un Etat fort ne passe pas par un renforcement de la législation, mais plutôt par le respect des lois en vigueur. Or il dépend avant tout de l'intégrité des agents de l'Etat qui en sont chargés.

Dans l'état actuel des choses, la corruption n'est plus considérée comme un délit, mais comme faisant partie du fonctionnement normal de la société. Détourner de l'argent des caisses de l'Etat ne vole personne. Oui, mais cela vole tout le monde. Les dirigeants ne montrent pas le bon exemple en remplissant des comptes à l'étranger. Le douanier ou le policier qui détourne quelques milliers de francs CFA garde la conscience tranquille, en comparaison des milliards qui se sont envolés. Et il se paie lui-même, sans attendre un salaire qu'il juge insuffisant, et qui est bien souvent irrégulier.

L'intégrité des fonctionnaires va de paire avec une clarté complète des comptes de la Nation, sous l'égide des Nations Unies, par exemple. Les agents de l'Etat doivent pouvoir être sûrs de ne pas travailler uniquement pour les finances personnelles de leurs dirigeants.

3.3. Réduire la corruption dans le secteur du camionnage

Ces mesures concernent principalement le contrôle technique. Il est fait correctement, sur tous les véhicules, et l'état du parc est mieux évalué. Les véhicules hors d'usage ne roulent plus. Les autres sont maintenus en bon état par leurs propriétaires. Assurer l'objectivité des visites techniques elles-mêmes nécessite l'intégrité des agents qui en sont chargés. La solution adoptée par la Côte d'Ivoire a été la privatisation du contrôle technique

Les transporteurs ne trouvent rentable d'investir dans leur camion que si les contrôles routiers évoluent : véritables amendes et non plus ponctions, amendes uniquement en cas d'infraction et contrôles moins fréquents³. Un assainissement du parc, dans les conditions économiques actuelles, se double d'une diminution du nombre de véhicules en circulation. Pour certains transporteurs, les réparations sont trop coûteuses. Les véhicules ne roulent plus. Les voyages répartis sur un plus petit nombre de véhicules les rendent plus rentables. Les prix du transport sont moins sujets à la baisse également, les transporteurs étant moins nombreux.

Dans un premier temps, les contrôles techniques sont limités aux éléments de sécurité tels que le freinage ou l'éclairage. Les agents surpris en flagrant délit de corruption sont licenciés.

4. Scénario 3 : Des actions au sein du secteur de l'entretien-réparation

Dans la partie précédente, plusieurs actions concernant aussi bien les transporteurs que les garagistes, et les vendeurs de pièces détachées ont été proposées, pour améliorer la productivité du secteur du camionnage.

³ Imaginez une demi-douzaine de contrôles routiers obligatoires entre Lyon et Paris, par exemple : les camionneurs seraient sûrement rapidement en grève ! Vous pouvez vous reporter au récit en annexe 3.

4.1. Changement des mentalités

Le principal enjeu est une évolution des mentalités : prise de conscience que les acteurs eux-mêmes doivent prendre en main leur destin ; reconnaissance des qualités de chaque type de formation et de leur complémentarité ; solidarité au sein des groupes d'acteurs (transporteurs, garagistes, vendeurs de pièces détachées).

C'est dans une perspective de moyen terme, voire long terme que de tels changements peuvent avoir lieu.

Dans une première optique, les acteurs peuvent rechercher une meilleure qualité de l'entretien-réparation, tout en n'en augmentant pas les coûts. Cela passe par un raccourcissement des filières d'approvisionnement en pièces détachées pour limiter les intermédiaires et les coûts, pour regrouper les commandes et pouvoir acheter à un même prix des pièces de meilleure qualité. Les points forts de chaque formation peuvent être mis en valeur : capacité à inventer des solutions avec peu de moyens pour les mécaniciens formés sur le tas, compétences vis-à-vis des nouvelles technologies pour les mécaniciens diplômés.

Des études pour évaluer l'intérêt financier à entretenir préventivement les véhicules, à utiliser les pièces d'origine lors des réparations, faites conjointement par des garagistes et des transporteurs, aideraient à une évolution des pratiques d'entretien-réparation.

4.2. Amélioration de la qualité de l'offre d'entretien-réparation

Une seconde optique serait de changer les conditions de l'activité d'entretien-réparation pour privilégier une baisse du coût de l'entretien-réparation. L'offre d'entretien-réparation est particulièrement concernée. Le coût de l'entretien-réparation est constitué principalement du coût de la main d'oeuvre et de celui des pièces. Plus les mécaniciens seront bien formés, moins ils feront d'erreurs dans la détermination de la panne et dans son traitement. Une meilleure définition du diagnostic, avec éventuellement démontage de la partie défectueuse, limiterait les pannes futures, et donc les coûts.

5. Scénario 4 : Synthèse des scénarios

Il ne s'agit pas ici de faire de la prospective à long terme. Trop d'éléments influencent la situation actuelle du système de transport en Afrique subsaharienne. Mais, à l'horizon de la fin du siècle, on peut ouvrir quelques pistes pour présenter un scénario de l'évolution du secteur.

Des éléments des scénarios précédents sont repris. Ainsi, aucun changement de grande ampleur dans l'environnement politique, socio-économique et technologique n'est prévu. Les modifications du fonctionnement du système se feront à la marge.

Des éléments concrets viendront malgré tout modifier, positivement ou négativement cette évolution.

5.1. Une situation politique sans grande influence

En marche vers une démocratie qui passe souvent par un parti politique unique, les pays africains ne sont pas à l'abri d'un coup d'Etat, par exemple par les militaires. Les pays sahéliens doivent également gérer leurs problèmes ethniques, avec la question des touareg en particulier. Mais il est peu probable qu'un coup d'Etat entraîne de profondes modifications, telles que l'instauration d'une économie marxiste, ou bien un essai d'autarcie. Les pays de l'Europe de l'Est, dont l'ex-URSS, n'ont plus les moyens de financer ces dictatures. En plus, les pays occidentaux n'acceptent d'apporter leur aide financière qu'en échange de garanties selon lesquelles ces pays ouvrent leur frontières économiques, au nom du libéralisme et du libre échange. On peut donc considérer qu'une fois la période d'instabilité due à un éventuel changement brutal de régime passée, aucune modification notable ne serait constatée.

5.2. Une conjoncture internationale positive ?

L'économie américaine est entrée à nouveau dans une période de croissance, suivie par les économies européennes, dont la France, qui reste un partenaire privilégié des pays étudiés. Cette croissance reste malgré tout modeste. Elle permet aux pays occidentaux de résoudre à terme leurs problèmes, tels que le chômage. Son effet sur les pays africains reste très faible pour l'instant. En plus, la relance de la consommation dans les pays occidentaux ne se portera *a priori* pas sur les produits exportés par l'Afrique (produits agricole, pétrole, métaux) mais plutôt sur des produits dont l'achat ou le renouvellement avaient été différés (véhicule, électroménager, matériel audiovisuel, achat immobilier).

Les économies africaines bénéficient de conditions spéciales pour pénétrer des marchés économiques comme l'Europe. Or l'évolution des conventions accroît la concurrence avec les pays d'Amérique du sud, comme pour les bananes.

Sur les produits agricoles, les pays africains vont peut être obtenir une remontée des cours de la part des pays occidentaux, en particulier européens, sous la pression de leurs agriculteurs qui cherchent à protéger leur activité de toute concurrence déloyale. Il en va de même pour la pêche. Les intérêts des pays africains et ceux des pays occidentaux seraient convergents.

Un bilan sur l'influence de la conjoncture internationale sur les économies africaines et donc sur le transport et l'entretien-réparation des poids lourds reste difficile, mais semble plutôt positif. Une relance du camionnage, que ce soit à l'importation ou à l'exportation, stimule l'activité d'entretien-réparation.

5.3. Des évolutions régionales importantes

Le problème est qu'en Afrique subsaharienne, et tout particulièrement dans les pays considérés, il est difficilement envisageable de substituer une production locale aux produits importés. D'abord parce qu'une partie de leur intérêt, pour les produits de consommation, est justement de venir de l'étranger. Ensuite, pour les outils de production, parce que ces pays ne disposent pas d'entreprises fabricant les machines dont les autres entreprises ont besoin. Les

marchés nationaux sont trop étroits pour permettre la rentabilité d'une telle industrie. Et on reproche aux pays africains leur manque de compétitivité (main d'oeuvre trop chère ; mauvaise qualité des produits), ce qui conduit les groupes multinationaux à préférer les pays d'Asie ou d'Amérique du sud pour installer leurs usines destinées à l'exportation. Donc automatiquement, toute augmentation de l'activité économique d'un pays va entraîner des importations.

En matière d'entretien-réparation, les conséquences sont multiples. La dévaluation renchérit le prix des véhicules importés. Même les camions d'occasion, qui sont principalement importés au Niger et au Burkina Faso, s'avèrent coûteux pour les transporteurs. Cette hausse des prix touche également les pièces détachées, qui sont presque toutes importées (en dehors de celles récupérées sur les véhicules hors d'usage). Il devient plus difficile de remplacer un véhicule, et le réparer est plus onéreux. Les pièces et les véhicules en provenance du Nigeria sont certainement favorisés par une telle conjoncture.

5.4. Des actions menées par les professionnels du secteur

5.4.1. Savoir-faire, initiative et responsabilisation

Pendant plusieurs décennies, la main d'oeuvre d'Afrique subsaharienne a été considérée comme moins rentable que celle du sud est asiatique ou du Maghreb, par exemple : plus chère, moins efficace, les produits ayant de nombreux défauts en sortie d'usine, oisive, avec une tendance à faire embaucher les gens suivant les liens de parenté ou d'amitié plutôt que la compétence. En période de prospérité, ces caractéristiques, tout en étant déjà dénoncées, à tort ou à raison, restaient supportables. Avec la crise, les attitudes ont dû évoluer. Des postes qui semblaient immuables ont été supprimés dans les entreprises privées. Certaines ont fermé. Les fonctionnaires sont moins bien payés, et de façon irrégulière. Avoir un diplôme ne signifie plus obtenir un bon poste automatiquement. Le statut professionnel de chacun est donc fragilisé. Après quinze ans de "conjoncture", de crise, une nouvelle mentalité émerge. Les gens détenant un travail salarié ont perçu l'enjeu pour eux de le garder⁴, et de faire fonctionner leur entreprise de telle sorte qu'elle ne les licencie pas. C'est ainsi, par exemple, que le directeur d'une usine Saupiquet en Côte d'Ivoire peut se féliciter d'avoir maintenant une rentabilité supérieure à celle des usines asiatiques du groupe. Un de ses cadres ajoute que si pendant longtemps le travail sur le terrain a été dédaigné par les diplômés au profit du travail de bureau, désormais, il faut faire ses preuves par un travail concret⁵.

Ce sens des responsabilités, ce professionnalisme, sont des qualités rarement citées à propos des pays d'Afrique subsaharienne. On ne peut pas généraliser ce cas particulier. Assisterait-on à l'émergence d'une nouvelle mentalité, "à la japonaise", parmi les jeunes diplômés de Côte d'Ivoire ? Chez certains au moins. Et chez les jeunes n'ayant pas poursuivi leurs études, on trouve également un sens des responsabilités, des capacités d'invention et d'adaptation.

⁴ Au cours des entretiens menés auprès des garagistes, il est apparu que pendant longtemps, une place dans un garage structuré n'était pour beaucoup que le moyen d'épargner suffisamment d'argent pour ouvrir son propre garage. Désormais, les mécaniciens ne quittent plus leur emploi.

⁵ Ces constatations ont été faites dans l'émission télévisée Géopolis du 30 octobre 1994, sur France 2, consacrée à l'Afrique : *France-Afrique, une affaire de famille*.

Les africains ont les ressources humaines suffisantes pour prendre en main leur destin. Encore faut-il en avoir conscience.

5.4.2. Regroupement et solidarité professionnelle dans le secteur de l'entretien-réparation

Dans le secteur de l'entretien-réparation, ceci se traduit par des tentatives d'organisation de la profession. Au Niger, le syndicat est très actif et bien organisé. Il gère lui-même une formation en alternance. En Côte d'Ivoire, le syndicat regroupe peu de garagistes, et son action est très limitée. Au Burkina Faso, des pourparlers étaient en cours pour la mise en place d'un syndicat. Au Niger, les garagistes font face ensemble aux problèmes, et c'est ce qui est également évoqué au Burkina Faso. En Côte d'Ivoire, le syndicat existe depuis longtemps. Son manque d'actions concrètes le fait percevoir par la majorité des garagistes comme étant inutile, comme occasionnant des frais supplémentaires (cotisations). Ils font malgré tout appel à ses services lorsqu'ils sont en difficulté (client qui ne paie pas). Mais ils ne perçoivent pas l'intérêt d'une action collective et organisée, l'intérêt de constituer un lobby, à l'image de celui des transporteurs.

Pourtant, les ressources humaines dans le secteur existent, ainsi que les possibilités d'actions : formation, partage des connaissances, entente sur les prix, gestion des impayés, pression sur l'appareil législatif et politique... L'efficacité nigérienne, la prise de conscience burkinabèe sont des signes que des gens actifs cherchent à se prendre en main dans le secteur de l'entretien-réparation. La crise du secteur n'est pas une fatalité et c'est à eux d'essayer de gérer ensemble les difficultés actuelles, plutôt que d'ajouter des querelles intraprofessionnelles.

6. Conclusion

L'optique de ces scénarios est résolument optimiste. Aucun scénario catastrophe n'est envisagé (guerre civile, réveil des luttes ethniques, économie ruinée, dégradation totale des infrastructures, camionnage réduit au minimum). Oui, on peut espérer que des scénarios plutôt positifs se réaliseront. Mais l'Afrique subsaharienne ne doit pas compter uniquement sur l'aide extérieure. Chacun, dans son domaine, peut agir pour relancer l'économie, en particulier dans le secteur de l'entretien-réparation. Un acteur est particulièrement concerné : c'est l'Etat. Mais les professionnels du secteur de l'entretien-réparation doivent se prendre en main eux-mêmes pour restaurer leur activité.

Ces scénarios ne prennent pas en considération une forte évolution technologique des véhicules. En effet, ils envisagent tous une réparations des poids lourds existants, et non pas leur remplacement par des véhicules neufs. Même les véhicules d'occasion importés, ou les véhicules en provenance du Nigéria sont réparés dans les garages actuellement.

Pourtant, une modernisation du parc est inévitable à long terme. Elle entrainera l'apparition de nouvelles pannes. La formation des générations à venir de mécaniciens est primordiale pour répondre à la demande future d'entretien-réparation. Ces mécaniciens pourront ouvrir leur propre garage, en se spécialisant dans le traitement de pannes que les garages traditionnels

n'arrivent pas à gérer. Mais à moyen terme, la demande ne devrait pas se modifier fondamentalement.

III. DES ELEMENTS POUR UNE POLITIQUE EN MATIERE D'ENTRETIEN-REPARATION

Les individus peuvent agir, chacun en fonction de ses compétences et dans son secteur, pour améliorer la situation économique. Cette action peut passer par un regroupement de personnes souhaitant travailler dans le même sens, souhaitant s'unir pour agir à une échelle plus importante. Il s'agit d'actions au niveau micro-économique. Mais dans tous les cas, ils ne peuvent agir que dans un cadre législatif, politique et économique déterminé par l'Etat.

Ce dernier doit gérer les finances publiques, la contrainte extérieure, les ambitions diverses des politiques à sa tête et les pressions des citoyens sur certains sujets. Il a la charge des décisions macro-économiques. Son rôle est d'assurer la meilleure allocation de ses ressources pour le bien être des habitants du pays. De nombreuses erreurs ont été faites depuis vingt ans. Le but ici n'est pas de les recenser, mais plutôt de proposer des améliorations pour les années qui viennent. Elles peuvent s'inscrire dans le cadre du scénario 2 ainsi que dans celui du dernier scénario présenté.

1. Faire respecter les réglementations

Cette mesure est citée en premier car c'est celle qui paraît la plus urgente, mais aussi la moins facile à prendre. C'est d'elle que découlera la réussite des autres. Car le problème majeur en matière d'entretien-réparation est que les lois déjà en place ne sont pas respectées. Deux points seraient à traiter en priorité : la surcharge et l'état des véhicules, c'est-à-dire le respect du contrôle technique.

Toutes les expériences de bascules de pesage à but coercitif se sont révélées négatives. Les balances tombent rapidement en panne (malveillance ?). Elles ne sont pas réparées. Et les cas de corruption se multiplient. Les mêmes inconvénients existent pour le contrôle technique, le matériel étant insuffisant ou en panne dans bien des cas.

Si l'Etat n'est pas capable d'assurer le bon fonctionnement de ces deux institutions, alors l'une des solutions peut être de les sous-traiter à des entreprises privées. Sans obligations comme pour les fonctionnaires, elles licencieraient le personnel qui pourrait se laisser aller à des faiblesses. Certains contrôles pourraient être fixes, et d'autres mobiles, pour vérifier l'état des véhicules en circulation et la surcharge⁶. Car chacun connaît les histoires de changement des pièces défectueuses pour les contrôles, avant de remettre les anciennes pièces une fois le contrôle effectué.

⁶ Il y a des propositions dans ce sens en Côte d'Ivoire.

Les barrages policiers sur les routes pourraient être supprimés, et remplacés par des patrouilles volantes, pour désorganiser ce réseau de corruption.

Ensuite, une étude pour évaluer les sommes détournées par les fonctionnaires sur les routes (par jour, par personne) pourrait permettre la mise en place d'un système de gratification des fonctionnaires intègres, couplé à des mesures sévères pour toute personne continuant à prélever un droit de passage. L'étude pourrait déterminer un seuil à partir duquel rémunérer les officiers de police, de gendarmerie ou des douanes de façon jugée suffisante par les intéressés.

2. Une fiscalité adaptée

L'un des reproches aux gouvernements de la part des entreprises structurées dans les secteurs des transports et de l'entretien-réparation touche à la fiscalité. Les véhicules importés légalement sont lourdement taxés. Les pièces détachées aussi. Les entreprises structurées paient des impôts, ainsi que les charges de leurs employés. Autant d'éléments qui diminuent leur rentabilité. C'est l'une des raisons pour lesquelles leurs coûts, donc leurs prix, sont plus élevés. Les entreprises informelles ne paient pas la plupart de ces impôts. En plus, les importations de pièces détachées et véhicules ne passant pas par la douane profitent justement à ces entreprises, qui connaissent des filières plus ou moins licites d'importations. Le cas est encore plus complexe en Côte d'Ivoire, où il y a aussi des importations illégales de pièces détachées d'occasion, qui ne peuvent de toutes manières pas passer par la douane. Les tableaux ci-dessous présentent les taux en usage au Burkina Faso. La taxation des pièces oscille entre 41,5% et 60%, sans compter les droits de magasinage en douane. C'est le taux le plus élevé des trois pays étudiés.

En théorie, avec la procédure d'enlèvement immédiat, la marchandise est enlevée en 48 heures. En pratique, les importateurs se plaignent de délais allant jusqu'à plusieurs semaines.

Dans une perspective de moyen ou de long terme, l'Etat a intérêt à ménager les entreprises de transport ou les garages structurés, s'il souhaite garder ces revenus (nombre d'entre elles ont déjà fermé, en particulier en Côte d'Ivoire). Les concessionnaires et grands magasins de pièces sont également concernés. En laissant également le prix des biens et services vendus par ces entreprises accessibles pour leurs clients, la dégradation du parc peut être limitée, en particulier si cette mesure est couplée à un renforcement du contrôle technique.

Par le biais d'une fiscalité trop importante, dans un domaine où la concurrence avec le secteur informel fait rage, l'Etat est accusé de mener à la faillite les entreprises mêmes qui lui fournissent les moyens financiers. Les impôts ne sont pas répartis uniformément sur les secteurs.

3. Valoriser les compétences

Les Etats africains font des efforts financiers importants pour scolariser la population. Nombreux sont les jeunes ayant eu une formation, qu'elle soit scolaire ou sur le tas, et qui sont sans travail effectif (si on considère qu'aller passer la journée à attendre dans le garage de son patron, sans rien faire, n'est pas travailler). Leurs aînés également se retrouvent désœuvrés et

au chômage. En Côte d'Ivoire, chaque personne qui travaille, que ce soit dans le secteur formel ou informel, nourrit trois autres personnes⁷ au moins.

En dehors de la conjoncture économique, les chômeurs ou les personnes sous-employées sont confrontés à de nombreux freins pour utiliser leurs compétences : poids des habitudes de chaque profession, pression familiale pour tenir tel rôle dans le groupe, prestige de certaines professions (on est encore transporteur, même si le véhicule, accidenté et irréparable qui trône dans la cour ne roule plus depuis des mois). En revanche, le secteur informel laisse une large place aux initiatives personnelles, rapidement copiées lorsqu'elles sont lucratives et qu'elles ne nécessitent pas d'investissements particuliers.

Sans parler d'aides financières, l'Etat doit pouvoir favoriser les initiatives et l'utilisation des compétences. Il pourrait disposer de quelques places sur les marchés, qu'il attribuerait après étude aux projets commerciaux les plus solides et les plus fiables pour une période donnée. Il assurerait une formation complémentaire ou un stage à ceux souhaitant développer une activité (pour inculquer des notions de gestion, ou bien des notions techniques).

Une information aux patrons déjà en place expliquerait l'intérêt d'embaucher des jeunes formés scolairement en parallèle à des gens formés sur le tas.

4. Disposer de données fiables

Toute personne ayant travaillé en Afrique a été confrontés au manque de statistiques. Les institutions disposent de listes incomplètes (nombre de véhicules en circulation, nombre d'adhérents aux syndicats). Les informations qualitatives font également défaut : manque de précision des fiches de police pour la description des accidents, vocabulaire inadéquat, imagé ou imprécis pour décrire les pannes.

Une partie de ces problèmes vient de l'attitude des individus eux-mêmes. On ne déclare pas les véhicules hors d'usage. On n'est pas membre du syndicat seulement quand on a payé sa cotisation : les liens sont plus complexes, et donc le nombre de membres plus flou. Même si on connaît très bien ses véhicules, on ne dispose pas du vocabulaire technique nécessaire pour décrire toutes les pièces.

L'Etat a également une part de responsabilité. Les statistiques ne sont pas à jour. Il ne dispose pas des bases de données fiables et complètes sur de nombreux sujets. Toute une partie de l'économie lui échappe : le secteur dit informel, qui est en pratique informel surtout pour l'Etat. Il dispose d'éléments pourtant, mais qui sont disparates et pas utilisables.

Mieux gérer les données disponibles, évaluer leur fiabilité, suivre leur évolution : autant de tâches à effectuer.

⁷ Abdou Touré, *Les petits métiers à Abidjan*, Karthala, 1985, p.18.

5. Vers une industrie locale des pièces détachées

La fabrication de pièces détachées peut-elle être rentable pour la sous-région ? Cette activité peut être envisagée sous différentes formes dans les années qui viennent. La récupération de matériaux pourrait servir de matière première pour des productions locales de pièces n'ayant pas un contenu technologique trop complexe, et ne nécessitant pas un outillage trop perfectionné et onéreux : tôlerie, châssis. Certaines autres entreprises pourraient être lancées, comme la fabrication de courroies, de roues... Ce sont des pièces changées fréquemment et assez simples techniquement. Le double intérêt d'une telle démarche est de limiter les importations, de fournir du travail, et d'assimiler plus fortement la technologie du poids lourds.

6. Conclusion

Dans la situation économique actuelle, les Etats disposent de peu de moyens financiers pour agir. Cela sert d'excuse pour ne rien faire face aux pressions. D'autres solutions doivent être trouvées, qui s'appuient sur la volonté humaine de faire évoluer la situation, plutôt que sur une volonté de carrière et d'enrichissement de quelques uns.

Les actions proposées ne sont pas suffisantes pour améliorer définitivement la situation du secteur de l'entretien-réparation. Mais elles sont nécessaires. Et surtout, elles dépendent principalement de la volonté de l'Etat, et non de ses moyens financiers.

IV. DES ACTIONS INTERNES AU SECTEUR DE L'ENTRETIEN-REPARATION

Ces actions sont à envisager tout particulièrement dans le cadre du scénario 3.

1. Des actions internes au secteur limitées

Chez les transporteurs règne un pessimisme ambiant. Même les meneurs (présidents de syndicats) semblent découragés pour diriger des actions. S'ils ont conscience des problèmes de coût, de qualité des réparations, de l'insécurité engendrée par des véhicules dans un état dégradé, il est plus difficile d'essayer de changer les choses. Ils semblent attendre de l'aide de l'extérieur et nier la possibilité d'une action interne au syndicat. Les actions envisagées ont deux caractéristiques principales : elles nécessitent de l'argent ; elles exigent une concertation avec l'Etat, pour la modification d'une loi par exemple. Si l'argent ne vient pas de l'extérieur (coopération, aide internationale) les transporteurs ne souhaitent pas investir dans une quelconque innovation.

De plus, entre l'intérêt collectif, qui pourrait être d'éliminer les entreprises de transport qui ne peuvent payer un minimum d'entretien-réparation et l'intérêt individuel (ne pas être chassé du secteur), le second prime.

Chez les garagistes, le manque de solidarité (au Burkina Faso, et surtout en Côte d'Ivoire) est un gros handicap à toute action dans le secteur. Dans ces conditions, toute démarche vient soit

de l'extérieur (comme pour la formation continue) soit d'un petit groupe dans son propre intérêt.

2. Des actions possibles

L'action idéale dans le secteur de l'entretien-réparation actuellement devrait avoir les caractéristiques suivantes :

- ne rien coûter
- être éventuellement rémunératrice
- ne pas mettre en danger la position des individus pris individuellement
- ne pas nécessiter l'intervention de l'Etat, surtout à titre repressif.

Des idées peuvent être émises, concernant plus particulièrement certains groupes d'acteurs à chaque suggestion.

L'une des suggestions touche aux pièces détachées. Les artisans transporteurs et les artisans garagistes pourraient s'unir en une coopérative, pour pouvoir commander directement des pièces de rechange aux fabricants, afin d'éviter les intermédiaires, donc les surcoûts. Ce genre de proposition ne peut que déplaire aux vendeurs de pièces, diminuerait les coûts de l'entretien-réparation, donc du transport.

Des tables rondes entre les garagistes et les transporteurs sur le thème de l'entretien-réparation, avec des groupes de travail axés sur des thèmes précis pourraient également favoriser la coordination entre l'offre et la demande d'entretien-réparation. Le seul problème est que la profession de garagiste n'est pas aussi structurée que celle des transporteurs. Elle est moins facile à mobiliser

Les vendeurs de pièces d'origine pourraient valoriser leurs produits autrement qu'en accordant des remises. Ils accorderaient des produits gratuits comme :

- une bougie gratuite pour chaque lot acheté
- Les garnitures de freins avant pour toute garniture de freins arrière achetés
- la pose gratuite de certaines pièces
- une caisse à outils pour tout moteur remis à neuf
- etc.

Enfin, un système de location du matériel nécessaire aux garagistes sous-équipés leur permettrait de mieux répondre à la demande. Une coopérative des garagistes pourrait acheter des machines et les louer à ses membres, sans but lucratif, la rémunération servant à financer l'achat et l'entretien du matériel.

Les exemples ci-dessus sont entièrement imaginés et une étude plus poussée devrait être menée pour juger des mesures qui auraient le plus d'impact.

Les vendeurs de pièces parallèles, et plus particulièrement les revendeurs, pourraient structurer leur profession pour maintenir les prix et organiser les approvisionnements, pour faire pression sur leurs fournisseurs.

Les transporteurs devraient se regrouper face àux chargeurs qui imposent des surcharges trop importantes, pour des prix bas. Car le manque de solidarité conduit à une diminution de la rentabilité du transport, et à une dégradation plus rapide des véhicules du fait des prix bas et de la surcharge.

Les pays étudiés souffrent d'une inégale distribution du réseau d'entretien-réparation sur leur territoire. Un meilleur maillage des zones desservies par les poids lourds nécessite en parallèle une redistribution des réseaux de réparateurs et de pièces détachées. Les transporteurs doivent pouvoir faire réparer leurs véhicules sur place, et trouver un service à un prix correct pour qu'il ne soient pas tenté de retourner dans une grande ville. De même, les pièces détachées doivent pouvoir se trouver rapidement au niveau régional.

3. Conclusion

Le plus grand frein à toute action dans le secteur de l'entretien-réparation provient sans doute du manque de perspectives futures des acteurs. Rares sont les transporteurs ou garagistes prêts à investir de l'énergie pour agir pour l'ensemble de leur secteur, car l'inertie de leurs concitoyens les décourage. Le manque d'intérêt immédiat, en particulier financier, est également un frein.

Peut-on parler pour autant de manque d'esprit d'entreprise ? En partie peut être, dans le sens où les transporteurs comme les garagistes refusent de prendre des risques. Même si ils envisagent certains changements (achats de pièces détachées de bonne qualité, entretien du véhicule), une certaine passivité les retient. Les garagistes rencontrés les plus dynamiques sont ceux du Niger. Ils refusent de subir les défaillances de l'Etat, en matière de formation par exemple (création de leur propre formation). Mais au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire, on ne retrouve pas de tels comportements volontaristes de toute une profession. Il est difficile de dire si la raison est une différence de mentalité (plus de solidarité et d'esprit d'entreprise au Niger), ou bien parce que la conjoncture est beaucoup plus catastrophique au Niger, et elle incite les entrepreneurs à évoluer.

D'une façon générale, ces propositions d'actions misent sur des mouvements de masse, donc sur une organisation des professions concernées. Or, à part pour les transporteurs, c'est rarement le cas. En plus, les individus pris individuellement ne se font pas confiance les uns les autres. Si les transporteurs s'organisaient en coopérative pour s'approvisionner en pièces détachées, les dirigeants favoriseraient leur cercle d'amis ou leur famille, et feraient passer leurs intérêts avant ceux de la profession. C'est ce manque d'intégrité qui bloque les actions au Burkina Faso et en Côte d'Ivoire. Même les professions organisées comme les syndicats de transporteurs de Côte d'Ivoire n'envisagent pas d'actions concrètes en dehors des pressions sur le gouvernement.

V. CONCLUSION GENERALE

La problématique s'est élaborée en s'appuyant sur les informations (incomplètes et dispersées) disponibles. L'analyse permet de confirmer certaines idées mais également d'en nuancer d'autres.

L'organisation du secteur de l'entretien-réparation apparaît effectivement fortement contrastée : artisans garagistes d'un côté, garages structurés de l'autre ; garages pour compte propre, garages pour compte d'autrui. En revanche, si une caricature de l'interface entre offre et demande d'entretien-réparation simplifie l'analyse, le nombre de situations intermédiaires semble en croissance constante. Les transporteurs structurés disposent de leur propre garage ainsi que de leurs filières d'approvisionnement en pièces détachées, généralement d'origine. Mais ils font de plus en plus appel à d'autres fournisseurs de pièces moins chères (adaptables). Et aucun investissement n'est effectué pour le garage.

Quant aux artisans transporteurs, leur attitude face aux besoins en entretien-réparation se diversifie aussi principalement pour des raisons financières. Les réparations sont réduites à leur strict minimum, avec pour chacune la recherche du coût le plus bas, ou bien d'avantages tels que les délais de paiements.

La taille de l'entreprise de transport explique fortement les pratiques d'entretien-réparation. Plus le parc de véhicules est développé, plus leur organisation se structure. Le transporteur fait généralement le choix d'ouvrir son garage, ou éventuellement négocie avec un seul garage qui lui assure la qualité de service désirée. Mais la crainte de ne pas obtenir la prestation souhaitée (en coût et en qualité) conduit les transporteurs à se passer au maximum des services des garagistes.

Quel que soit le pays et le type de transporteur, une constante demeure : la baisse de l'entretien-réparation pour des raisons économiques.

Le secteur de l'entretien-réparation réagit en diminuant ses prix. Les vendeurs de pièces privilégient le prix sur la qualité, le plus caractéristique étant la vente de pièces adaptables par certains concessionnaires.

Parallèlement, les transporteurs semblent avoir parfaitement conscience de l'importance de maintenir les véhicules en bon état de marche; Ils prétendent ne pouvoir accorder leurs actes avec leur discours, faute de fret et de prix du transport suffisant.

L'Etat favorise cette prise de conscience de la part des transporteurs, par des cessions de formation. Mais il est responsable en partie du coût élevé des pièces par les taux de taxation.

L'enjeu est d'encourager toute action permettant de diminuer le coût de l'entretien-réparation pour les transporteurs, ainsi que d'améliorer la qualité des prestations. Des propositions

d'actions ont été énoncées ci-dessus. Elles montrent **qu'il est effectivement possible pour le secteur de l'entretien-réparation de participer à une meilleure productivité du camionnage en Afrique subsaharienne**. Les efforts doivent porter sur les deux points faibles de l'activité :

- le prix des pièces détachées

La réduction des coûts est principalement du ressort de l'Etat, par la taxation des pièces de rechange (les garagistes ont déjà fourni un effort en la matière en abaissant le coût de la main d'oeuvre). Des mesures organisationnelles ainsi que de transparence du marché permettraient de limiter dans le temps la recherche de pièces par les transporteurs (en dehors des pièces les plus courantes) et favoriseraient la rotation des stocks pour les vendeurs.

- la qualité des réparations

Quel que soit le pays, les formations de mécaniciens sont nombreuses et diversifiées. Mais les formations scolaires représentent souvent un investissement de la part de l'Etat, sans que les garages en tirent tous les bénéfices. Un changement des mentalités serait à la base de toute évolution : les " anciens " doivent tolérer qu'un jeune puisse détenir un savoir autre que le leur. Des modules de formation adaptée doivent être envisagés pour les chauffeurs et apprentis, les manuels des camions n'étant pas toujours disponibles, et les individus pas forcément capables de les lire.

D'une façon générale, une meilleure productivité du camionnage en Afrique subsaharienne passe par l'appropriation de la technologie du poids lourd, et donc éventuellement par la production de pièces de rechange. Ces dernières ne seraient pas sujettes à la taxation sur les importations. L'apparition d'un savoir-faire local serait favorisée. De telles mesures sont à court terme peu rentables, et nécessitent le soutien financier et politique de l'Etat (négociation avec les constructeurs automobiles, faible fiscalité, formation du personnel).

A priori, des réponses contrastées étaient envisagées suivant le pays et la localisation. *A posteriori*, la différence capitale/province n'apparaît pas justifiée. Les transporteurs des villes secondaires ne se sentent pas défavorisés en matière d'offre d'entretien-réparation. Leurs contacts fréquents avec la capitale leur permettent de traiter alors les problèmes irrésolus dans leur ville d'origine. En revanche, le contraste entre pays côtier et pays enclavé, entre pays plutôt développé et pays moins favorisé reste entier. Les difficultés sont les mêmes, mais amplifiées. L'esprit dans lequel la situation est vécue sur le terrain diffère. Les ivoiriens semblent plus résignés et aigris, et se reposent sur l'Etat et les bailleurs de fonds pour trouver une solution. Au Niger et au Burkina Faso, des actions partent du secteur lui-même pour favoriser le transport au moindre coût.

En conclusion, si le système d'entretien-réparation offre un gisement de productivité pour le camionnage, seule une volonté commune des différentes parties permettra l'émergence de solutions.

Les pays subsahariens disposent de tous les éléments nécessaires pour bénéficier d'une offre d'entretien-réparation efficace, effectuant rapidement les réparations de qualité. Pourtant, une partie du secteur est marginalisée : les concessionnaires voient leur nombre de clients chuter, les jeunes mécaniciens diplômés ont des difficultés à trouver du travail. Des blocages administratifs ralentissent les importations de pièces détachées d'origine.

Si on se situe résolument dans une optique d'amélioration de la qualité de l'entretien-réparation, avec limitation de son coût, des efforts doivent être menés à tous les niveaux. L'Etat doit faire respecter des lois simples, sur les importations de pièces et sur l'état des véhicules. Et sur le terrain, les mentalités doivent évoluer pour s'orienter sur le moyen terme.

Deux éléments principaux sont à la source des difficultés rencontrées dans l'activité d'entretien-réparation :

- le manque de moyens de financement. Tous les acteurs sont concernés. L'Etat paierait plus ses fonctionnaires, il y aurait moins de corruption. Il entretiendrait les routes, les pannes et les accidents seraient moins fréquents. Les transporteurs renouvelleraient plus souvent leurs véhicules, et pourraient les entretenir ou les faire réparer. La consommation de pièces détachées de première monte augmenterait. Et les garagistes pourraient acheter ou renouveler leur matériel. Mais il serait utopique de croire qu'une manne céleste va arranger la situation financière du secteur dans les années qui viennent. Tout au plus, des programmes ponctuels financés par l'étranger permettront de réparer une route ou de mettre au point une formation. D'autres solutions doivent être envisagées.

- une rigidité des mentalités : au-delà des solidarités interpersonnelles, les relations entre les différents acteurs sont caractérisées par une méfiance les uns vis-à-vis des autres. Les transporteurs achètent leurs pièces détachées eux-mêmes quand ils peuvent, pour être sûrs de leurs prix et qualité ; les garagistes évitent de faire crédit aux transporteurs car ils ne savent pas s'ils seront payés un jour ; les transporteurs n'arrivent pas à se mettre d'accord pour monter une coopérative d'importation de pièces détachées ; ils cherchent à échapper aux contrôles techniques exigés par l'Etat ; le secteur bancaire ne finance plus ni le transport ni les garages, à de rares exceptions près. Bref, une méfiance généralisée bloque toute possibilité d'une action venant de l'intérieur du secteur. Elle se double d'un pessimisme ambiant. Les personnes motivées ont été découragées dans leurs actions par l'inertie générale.