

INTRODUCTION

I. CADRAGE MACRO-ECONOMIQUE¹

Le bilan économique des quinze dernières années est plutôt médiocre pour l'Afrique subsaharienne, si on se réfère aux indicateurs socio-économiques usuels : dans la plupart des pays, le taux annuel de croissance du PNB par habitant a chuté au cours de la dernière décennie (-5% au Niger, -6% au Mozambique et -3,6% au Nigéria) ; la dette extérieure représente dans certains cas plusieurs fois le PIB (231% en Mauritanie, 236% en Côte d'Ivoire, 232% en Zambie et 361% au Mozambique en 1990)². De nombreux pays se sont désormais engagés dans des plans d'ajustement structurel avec le concours des organismes internationaux.

1. Des économies de rente

L'économie des pays d'Afrique subsaharienne garde des traces du poids de l'histoire. De la période *ante* coloniale, on retrouve le poids des communautés, la culture commerciale des grands empires. De la colonisation, il subsiste la logique de traite initiée par les comptoirs coloniaux, ainsi que la mise en place d'Etats-nations dont les frontières sont héritées du découpage administratif colonial. Ces éléments présentés succinctement expliquent que la structure actuelle est l'économie de rente.

La plupart des économies des pays subsahariens sont dominées par l'économie de plantation ou l'économie minière. Ces pays importent leurs moyens de production. Ils servent pour des biens destinés à l'exportation, qu'ils soient agricoles ou miniers. Ils reçoivent également des aides des pays développés. Tout ceci représente une rente, qui sert principalement à l'importation de biens et services pour la consommation. Ce processus ne permet qu'une faible accumulation de capital. Il y a peu d'effet d'entraînement sur les activités productrices.

Cette rente est récupérée par les personnes proches du pouvoir, ou alors par les sociétés mères des entreprises exploitantes, dont le siège est à l'étranger.

Les économies sont divisées en deux secteurs distincts. Le premier est constitué d'entreprises qui fonctionnent à l'occidentale. Elles ont une structure juridique. Elles emploient du personnel salarié. Leur but est d'être rentable, pour pouvoir dégager du profit. En parallèle, il existe le secteur dit informel qui est constitué d'activités de commerce et de services principalement³. Ce secteur apporte des solutions en termes d'emploi, de niveaux des prix et d'adéquation au marché (vente des cigarettes à l'unité) mais n'entraîne pas de processus d'accumulation et de croissance.

¹ Le livre de Philippe Hugon, *L'économie de l'Afrique*, (Repères, La découverte, 1993, 110 pages) ainsi que les bilans économiques et sociaux du journal Le Monde depuis dix ans et les rapports annuels de la Banque mondiale ont été utilisés pour écrire cette introduction.

² L'ensemble de ces indicateurs, publiés par la Banque mondiale et le PNUD en 1992, est rassemblé en annexe 1, avec également des chiffres tirés du rapport de la Banque mondiale pour 1994.

³ L'encadré I.2 est consacré au secteur informel.

2. Le poids des dettes

Exportations insuffisantes pour financer les importations, mauvaise utilisation des capitaux par l'Etat, malversations : les pays africains se trouvent lourdement endettés.

Dans la période qui a suivi les indépendances, chaque pays a misé sur ces richesses en matières premières pour financer son développement. Les Etats, par de nombreuses nationalisations et la création de structures pour écouler les produits, ont régi ces richesses ou du moins les surplus qu'elles dégagent. En parallèle, les dépenses de ces Etats ont augmenté fortement. Lorsque les prix des matières premières ont chuté, les Etats ont dû faire face à ces dépenses en partie avec des moyens financiers réduits. En période d'abondance et d'optimisme, les recrutements de fonctionnaires ont été importants. Il faut maintenant financer leurs traitements. Ils représentent en moyenne 40% des dépenses de l'Etat, et vont parfois jusqu'à 70 ou 80%. Les dépenses sociales occupent également une part importante des budgets. Enfin, dans certains pays, les dépenses militaires peuvent être jusqu'à dix fois supérieures aux dépenses de santé.

Les recettes de l'Etat dépendent d'un nombre d'entreprises du secteur formel de plus en plus restreint, alors même que ses dépenses sont incompressibles.

3. Les infrastructures de transport

Pour transporter les marchandises et les hommes, les Etats africains disposaient des réseaux d'infrastructures laissés par la colonisation (orientés vers les ports, pour l'exportation des productions locales) ainsi que d'entreprises datant souvent de l'après-guerre. Pour améliorer l'offre, l'effort a été porté sur les infrastructures. Il était en effet plus prestigieux de construire une route que de rénover une piste, et plus facile également d'obtenir des crédits des bailleurs de fonds. Si certains pays comme le Gabon se sont dotés d'un chemin de fer, globalement, ce dernier est en déclin dans tous les pays africains, car obsolète et peu performant⁴. Beaucoup d'infrastructures se sont dégradées rapidement, car les budgets pour les entretenir se sont avérés insuffisants. Le réseau de transport routier n'est pas forcément adapté aux besoins de transport à l'intérieur du pays. Son mauvais état rend les voyages plus difficiles et accentue leur durée.

⁴ Certains pays essaient de le réhabiliter, mais aucun d'entre eux n'est doté d'un véritable réseau.

II. UN ECLAIRAGE MICRO-ECONOMIQUE

Au-delà des grands équilibres ou déséquilibres recensés régulièrement, une approche plus socio-économique permet un éclairage plus nuancé de la réalité.

1. Des structures sociales qui perdurent

L'Afrique s'est urbanisée : depuis l'indépendance, la population urbaine a quintuplé. Les populations se sont déplacées, des groupes se sont trouvés séparés par des frontières arbitraires. Et pourtant, les structures sociales antérieures résistent. L'individu n'existe pas pour lui-même, mais par rapport à sa place dans la société. Les liens de parenté, d'origine ou de religion insèrent l'individu dans la société dès sa naissance.

2. Une conception du fait économique

Les comportements économiques en Afrique manquent souvent de rationalité aux yeux des occidentaux. La rentabilité financière seule en compte pas. Le choix d'une activité se fait également en fonction des avantages sociaux qu'on pourra retirer, et des devoirs et solidarités qu'on a vis-à-vis du groupe. Cette autre logique peut expliquer l'improductivité des sociétés africaines au sens occidental du terme.

Ainsi, d'après les transporteurs eux-mêmes, l'activité n'est plus rentable. Mais être transporteur est une position enviée, signe d'une certaine richesse car il a fallu réunir les capitaux nécessaires à l'achat du véhicule. En plus, être transporteur quand c'était rentable permettait d'entretenir de nombreuses personnes, ce qui renforçait le prestige. Ceci explique que des transporteurs, qui exercent à côté une autre activité rentable, financent à perte l'activité de transport.

III. LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Dans l'économie d'un pays africain, le secteur des transports occupe une place centrale. C'est lui qui permet la production de bien, en regroupant les éléments nécessaires à cette production (hommes, machines, matières premières, produits semi-finis). C'est lui également qui en assure l'écoulement, en faisant la liaison entre les lieux de production et ceux de distribution. Les produits agricoles vivriers sont encore souvent transportés par l'homme, par l'animal ou la bicyclette. En revanche, les produits d'exportation dépendent entièrement des transports modernes. C'est la route qui remplit ce rôle principalement.

1. Le camionnage : un secteur en prise avec les difficultés économiques

D'une façon générale, le volume de transport d'un pays dépend de son activité économique. Les pays africains n'échappent pas à ce constat. Avec la crise, la " conjoncture ", la demande de transport a fortement diminué. La conséquence directe est la disparition de certaines entreprises ou leur changement d'activité.

Pour ceux qui restent, la concurrence est rude. Elle s'exprime en matière de prix : même si des pays ont une tarification obligatoire, elle n'est pas respectée. Pour obtenir un chargement, les transporteurs pratiquent des prix très bas. Ils cherchent à effectuer des voyages, même si la rémunération permet tout juste d'en couvrir les frais.

Une autre conséquence est la surcharge quasi-systématique. Les chargeurs offrent des transports dépassant les normes de charge, pour un prix donné. Il n'est pas rentable pour le transporteur d'affréter deux véhicules. Il en découle une dégradation exponentielle des routes, et rapide des véhicules, ainsi que des pannes supplémentaires telles que l'éclatement des pneus ou la rupture des suspensions.

A l'inverse, les camions ne trouvant pas de fret pour le retour rentrent à vide, ce qui n'est pas rentable non plus.

L'offre de transport est tirée vers le bas par ceux qui cassent les prix en transportant les marchandises dans de vieux véhicules ne faisant l'objet d'aucun investissement, ce qui en réduit les coûts. Les transporteurs connaissent également la concurrence des commerçants qui prennent du fret pour compléter leur propre chargement. C'est un complément pour eux car ils effectueraient le trajet de toutes manières. Leurs prix sont très bas.

Le secteur du camionnage n'échappe pas au manque de rationalité à l'occidentale qui voudrait que les entreprises les moins rentables sortent de l'activité. Au contraire, la solidarité entre transporteurs génère des comportements de pression sur les gouvernements (comme en Côte d'Ivoire, avec l'espacement des visites techniques) pour permettre à tous de rester sur le marché même dans des conditions dégradées, et au risque de couler les entreprises rentables.

2. Un élément-clé : l'état des véhicules

La principale conséquence de la crise est que les véhicules qui circulent sont très mal entretenus. Les routes sont parsemées de véhicules en panne. Les pays africains n'importent plus de véhicules neufs, mais seulement des occasions, en théorie quand la législation l'autorise. Dans la pratique, des véhicules dits " neufs " sont importés du Nigéria, par exemple. Ce sont en fait des véhicules reconditionnés, dont l'état se détériore très vite. De nombreux moyens pour contourner les restrictions des lois sur les importations existent et sont utilisés.

Il n'y a pas vraiment de sortie de la branche. Les obligations de contrôles techniques réguliers n'étant pas respectées, ils ne sont pas efficaces. Ils ne permettent pas de mettre à la casse les véhicules dégradés.

Les pannes et accidents multiples occasionnent des retards de livraison, voire des endommagements du chargement. Des chargeurs soumis entre autres à la pression de leurs clients à l'étranger (fruits et légumes) créent leur propre flotte pour pouvoir en maîtriser l'entretien.

Enfin, la pression économique est un handicap pour financer l'entretien-réparation. Et les transporteurs n'ont pas intérêt d'un point de vue social à sortir du secteur d'activité, quitte à proposer des prestations médiocres aux chargeurs.

IV. L'ENTRETIEN-REPARATION AU COEUR DES PROBLEMES DE CAMIONNAGE

Aucune étude du secteur de l'entretien-réparation des poids lourds n'a encore été faite, bien qu'il regroupe *a priori* toutes les caractéristiques des économies africaines : secteur dual, entrée dans la branche relativement facile (pas de gros investissement financier, mais en revanche une formation est nécessaire).

Le secteur de l'entretien-réparation n'existe que par rapport à celui des transports. Il subit lui aussi les contrecoups de la crise. Une demande de la part des transporteurs en baisse signifie une perte de clientèle irremplaçable. A l'inverse, toute modification (baisse des coûts, meilleure qualité de service) dans le secteur de l'entretien-réparation a des conséquences sur le transport donc sur l'économie elle-même.

Cette activité fait l'objet d'un fort transfert de technologie, qui passe par la formation des mécaniciens, l'appropriation d'un outillage minimum, et la nécessité de s'adapter à l'évolution technique. Mais le transfert n'est pas complet, la plupart des pays africains étant incapables de produire eux-mêmes les pièces de rechange ou les outils exigés.

Toute une activité de commerce s'est également développée dans le secteur, autour des pièces détachées nécessaires.

C'est un secteur constitué d'entreprises de tailles diverses mais dominé par les petites unités économiques. La concurrence est rude. Le manque de travail conduit les garagistes à diminuer leurs prix et à diversifier leur activité (réparation de bus ou de voitures particulières). Jusque dans les années 80, les garages cohabitaient sereinement, et même se complétaient. Les grands garages formaient des apprentis, qui ouvraient ensuite leur propre structure (parfois avec l'aide de leur ancien employeur). Maintenant, ils se retrouvent tous en concurrence.

Ces différents éléments soulignent l'intérêt d'une analyse du secteur de l'entretien-réparation, ainsi que le grand nombre de paramètres, tant macro-économiques que micro-économiques, à prendre en compte. Cette analyse se fait en lien constant avec le secteur du camionnage, qui représente l'offre de services dans le système d'entretien-réparation.

Le manque d'études disponibles au préalable nous a conduit à développer une problématique originale, suivie de la méthodologie qui nous est parue efficace pour la traiter. C'est l'objet de la première partie.

La seconde partie analyse l'offre d'entretien-réparation (les caractéristiques des garages) pour en construire une typologie. La demande d'entretien-réparation est étudiée par rapport aux critères utilisés habituellement, puis également suivant des critères spécifiques au sujet traité. Ensuite, la rencontre de l'offre et de la demande sur le marché de l'entretien-réparation est présentée.

Les pannes et pratiques d'entretien-réparation sont analysées dans une troisième partie ce qui permet de déterminer des possibilités d'amélioration du fonctionnement du secteur, que se soit en termes de coûts, de qualité ou de rapidité.

Enfin, une partie conclusive propose des pistes à explorer pour limiter les problèmes du secteur de l'entretien-réparation, en tenant compte de son environnement tant macro-économique que micro-économique.