



Industrie des transports routiers en Afrique de l'Est

Forum Transport du SSATP

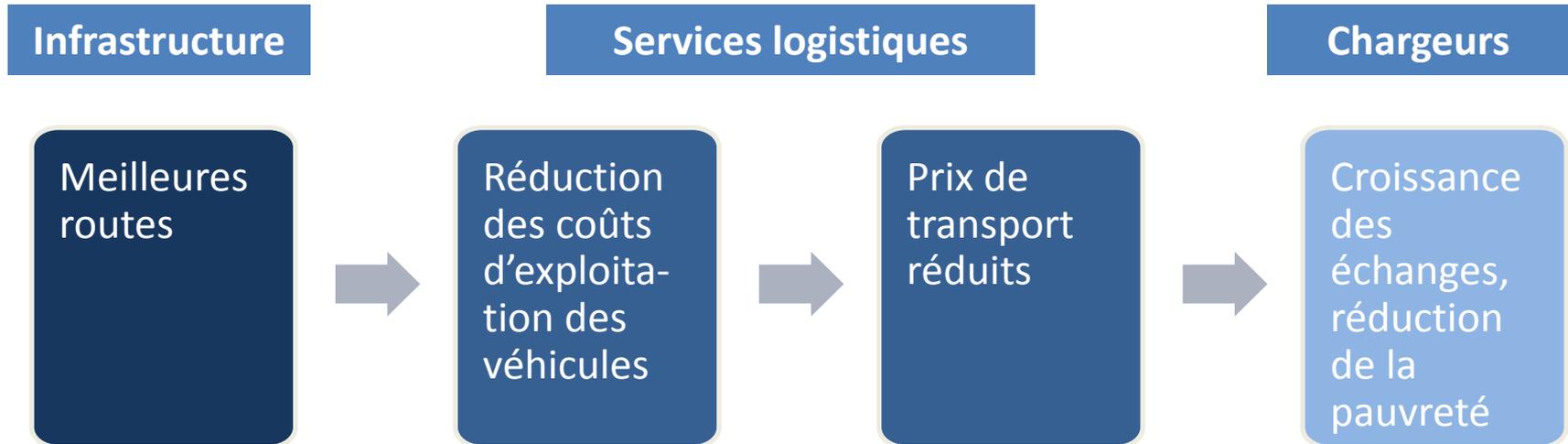
Dakar, Sénégal

10-11 / 12/ 13

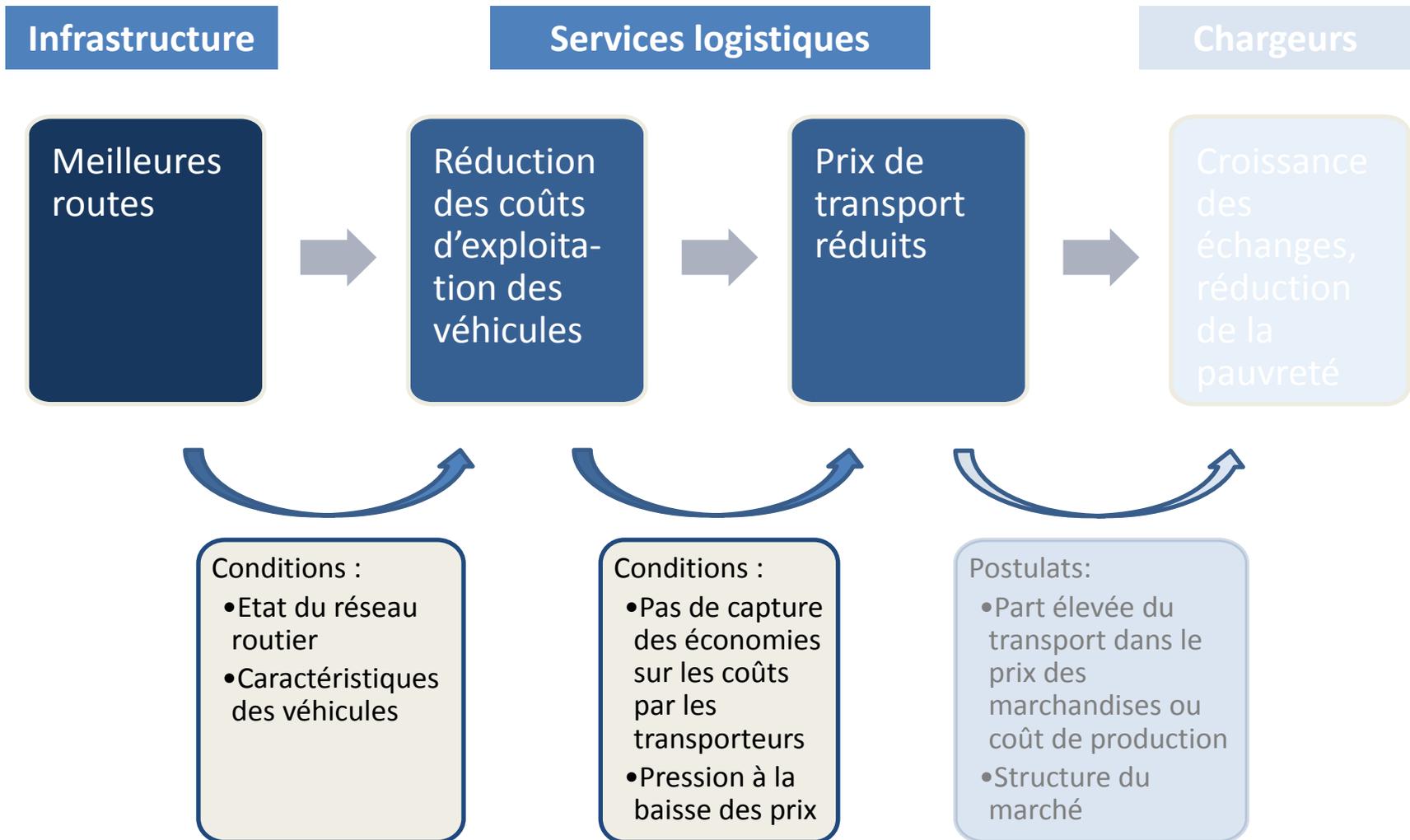
Sommaire

- Les hypothèses et postulats sur les prix et coûts de transport routier
- Enquêtes sectorielles en Afrique de l'Est
- Principaux résultats et leçons à tirer

Transport et réduction de la pauvreté tel qu'on le conçoit habituellement



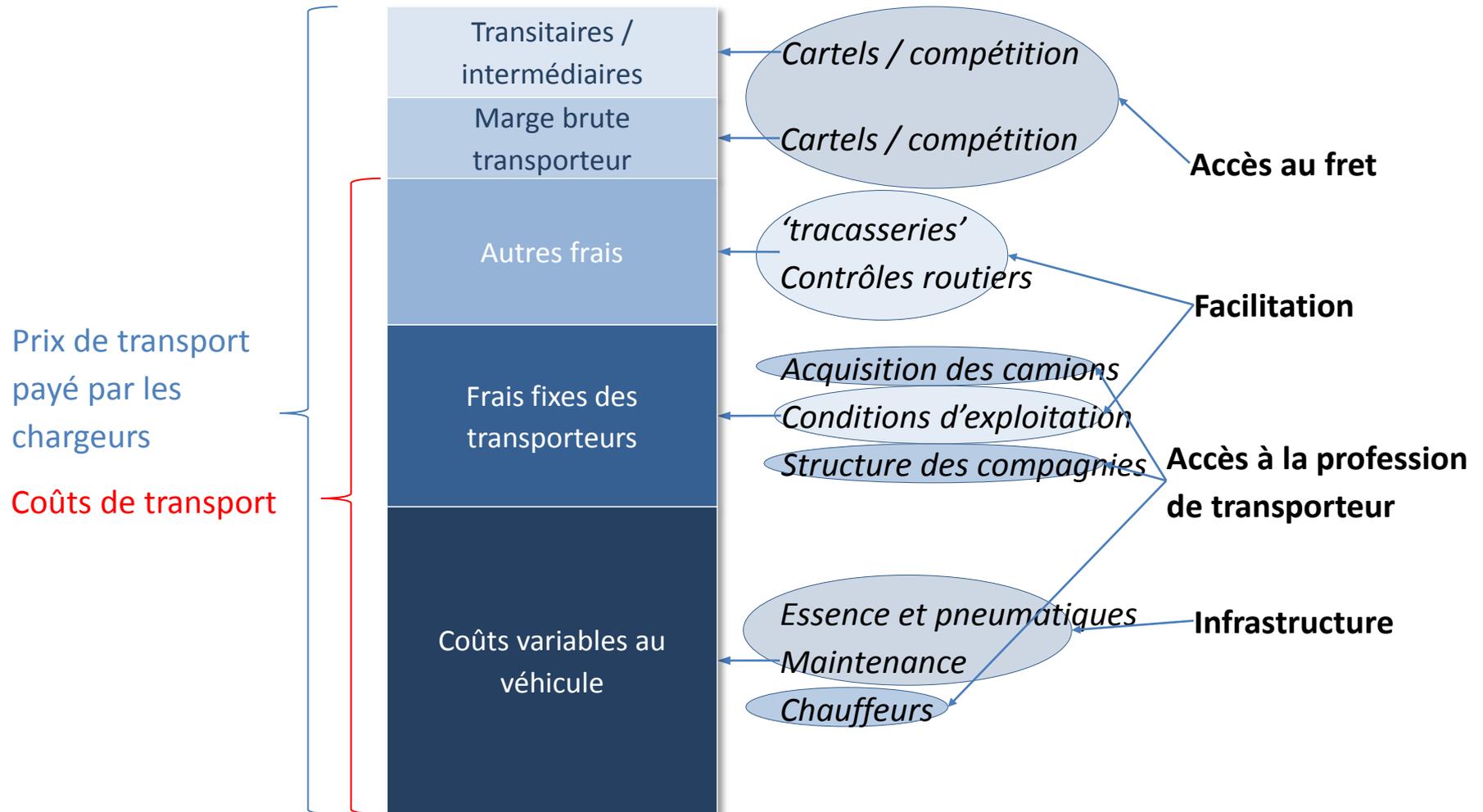
Accent sur les coûts et les prix de transport



Messages

- En 2008, 'Coûts et prix de transport en Afrique: revue des principaux corridors' (TCP) a comparé les services de transport routier sur les corridors d'Afrique de l'Ouest, du Centre, de l'Est et Australe
- Principales conclusions :
 - Lorsque les marchés ne fonctionnent pas (notamment Afrique de l'Ouest et du Centre) la réduction des coûts d'exploitation des véhicules ne se traduit pas nécessairement par des prix réduits pour les chargeurs
 - Pour les marchés qui fonctionnent (par exemple en Afrique de l'Est et Australe), les mesures de facilitation (notamment réduction des délais) sont tout aussi importantes que les mesures visant les coûts d'exploitation

Les facteurs qui jouent sur les coûts et les prix

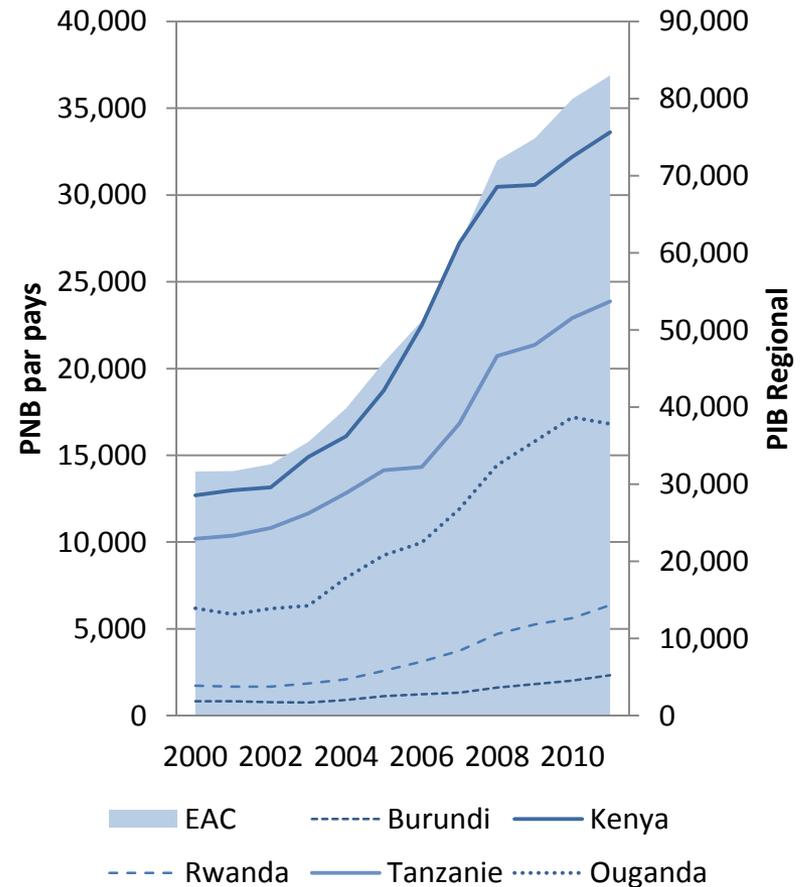


Le transport routier en Afrique de l'Est

- Le programme Observatoire des Transports de TTCA est un effort exhaustif de suivi des performances sur le Corridor Nord pour définir des mesures de facilitation visant à stimuler la compétitivité économique de la région
- L'information sur le transport routier en Afrique de l'Est était limitée et une enquête auprès des transporteurs était envisagée pour combler cette lacune
- Les associations de transporteurs soutenaient cet effort pour créer l'information sur le secteur

Contexte

- Un contexte économique favorable pour le secteur des transports:
 - Forte croissance économique malgré la crise internationale de 2008
 - Une sophistication accrue des chaînes logistiques (ports secs, croissance du trafic conteneurisé)
 - Pas de concurrence crédible de la part du transport ferroviaire



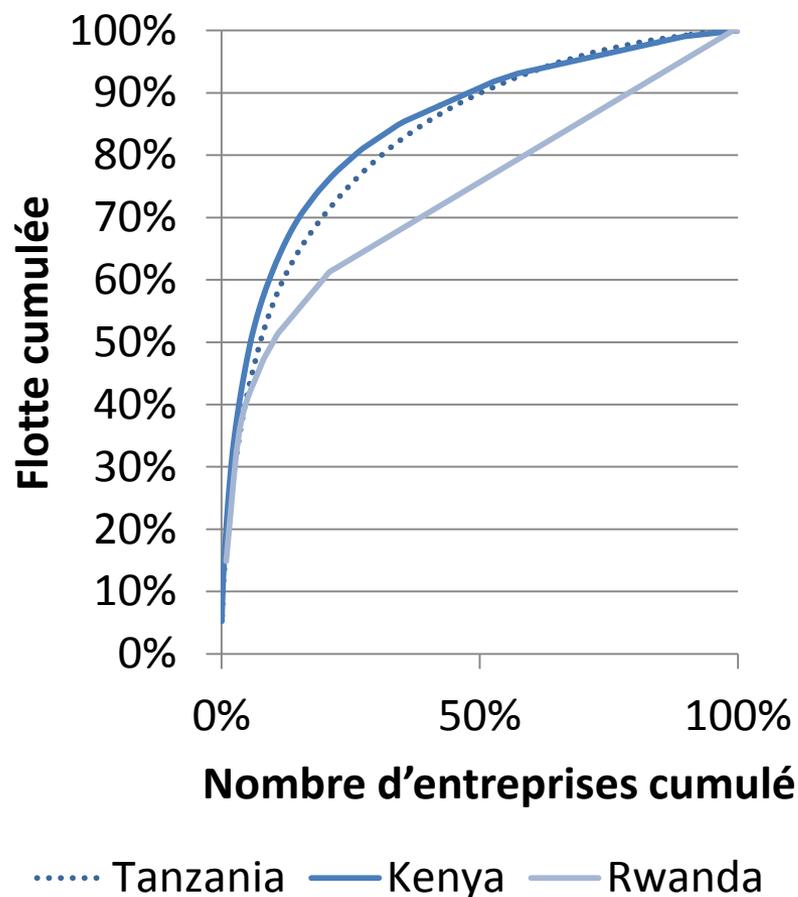
Organisation des enquêtes

- Un partenariat a été constituée entre les associations nationales de transporteurs, les autorités de corridors, et des universités:
 - CCTTFA, TATO, RTA, KIST et DIT pour la Tanzanie et le Rwanda
 - TTCA-NC, MPUC, KTA pour le Kenya
- Les enquêtes ont été menées en mars et avril 2012

	Kenya	Tanzanie	Rwanda
Transporteurs	1,574	732	220
Flotte	17,066	12,356	444
Compagnies enquêtées	101	117	19
Flotte des Compagnies enquêtées	4,531	4,393	133
% des compagnies	6%	16%	9%
% de la flotte	27%	36%	30%

Les résultats: un secteur concentré

- Grandes et petites entreprises coexistent et se font concurrence:
 - Les 5% plus importantes contrôlent:
 - 45% de la flotte au Kenya
 - 40% en Tanzanie
 - A l'autre extrémité du spectre, les 50% des plus modestes contrôlent :
 - 7 camions ou moins en Tanzanie
 - 4 ou moins au Kenya
 - Au Rwanda, 80% des compagnies n'exploitent qu'un seul camion



Un secteur contrôlé localement

- La vaste majorité des compagnies est propriété individuelle ou familiale
- Les compagnies avec actionnaires sont une forme rare, mais même dans ce cas, les actionnaires sont régionaux
- Les filiales des groupes logistiques internationaux sont des transporteurs de taille moyenne en Afrique de l'Est

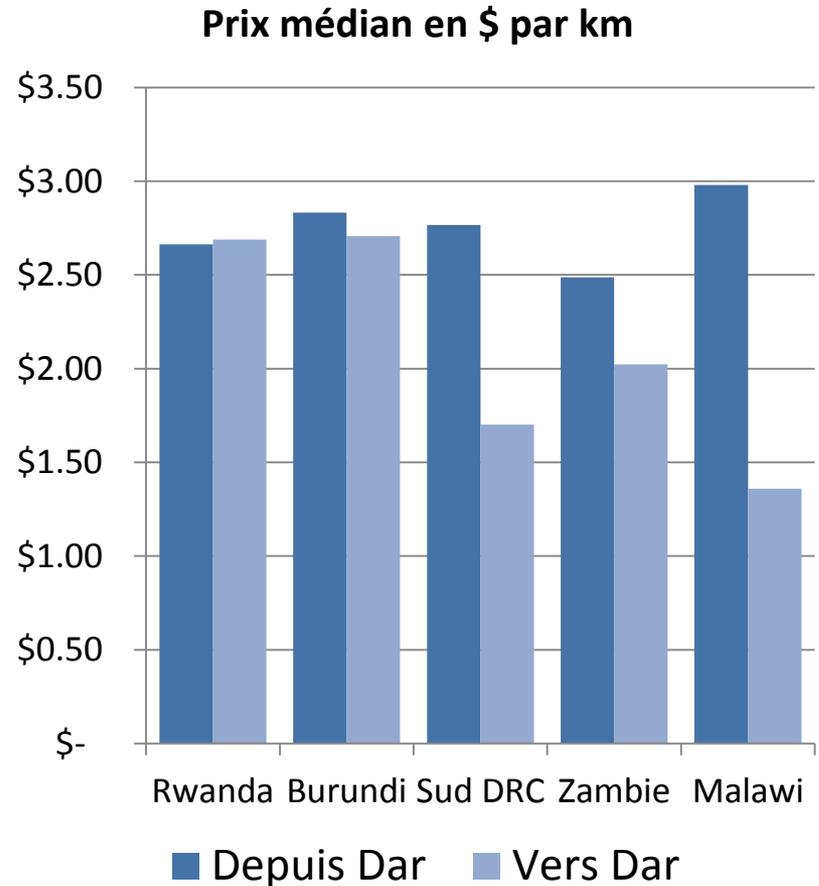
	Kenya	Tanzanie	Rwanda
Individuel / familial	71%	89%	74%
Actionnaires locaux	16%	2%	16%
Actionnaires étrangers	3%	2%	0%
Compagnies publiques	1%	0%	0%
Autres	6%	1%	0%
Non renseigné	3%	7%	11%

Avec des nuances entre les pays

- Le Kenya est globalement plus avancé, avec des camions plus récents, en raison d'une préférence marquée pour l'acquisition de camions neufs:
 - Au Kenya, 2 sur trois sont achetés neufs
 - En Tanzanie, 1 sur 5
- Les camions sont généralement financés sur les fonds propres des entreprises ou des emprunts bancaires de courte durée (trois ans)
- Globalement, la Tanzanie est moins avancée, tandis que le Rwanda a des caractéristiques mêlées
- Age moyen de la flotte de véhicules (en années):
 - Kenya 7.5
 - Rwanda 12.6
 - Tanzanie 16.2
- Utilisation du GPS pour la gestion des flottes:
 - Au Kenya et au Rwanda plus de 50% des compagnies, toutes tailles confondues, utilisent des systèmes de gestion des flottes par GPS
 - En Tanzanie, seulement 20% de l'ensemble des compagnies y recourt

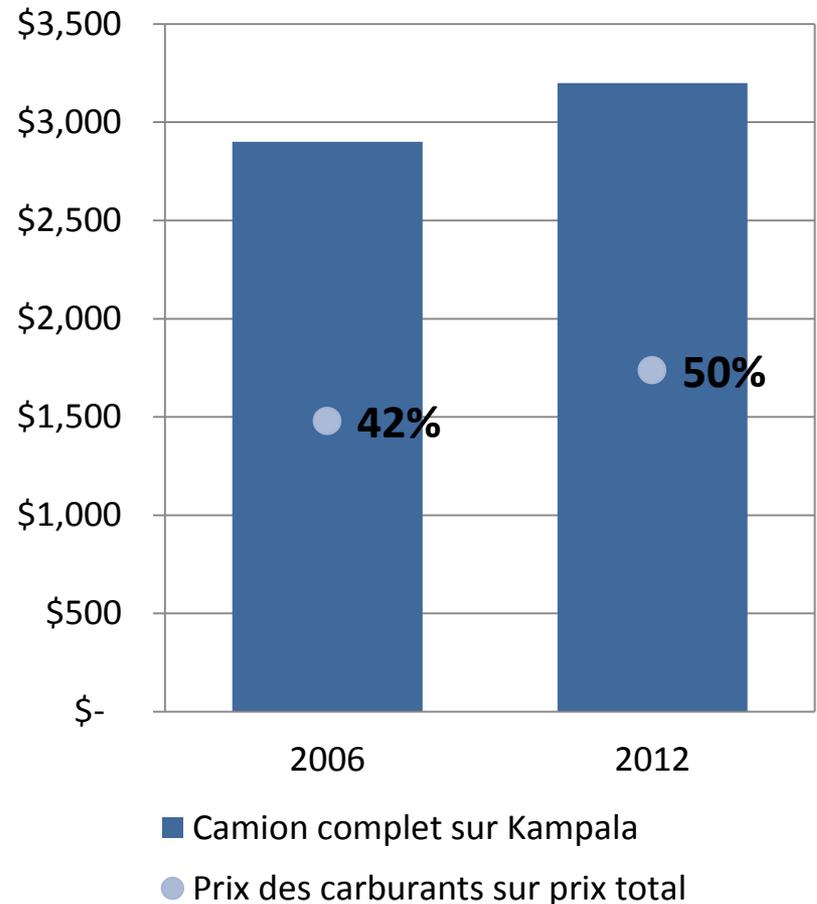
Prix de transport sur les corridors de Tanzanie

- Les niveaux de prix diffèrent selon les conditions sur les corridors:
 - Des prix équivalents dans les deux sens au Rwanda et au Burundi malgré un fort déséquilibre des volumes
 - Les routes à fort volume et forte concurrence ont des niveaux de prix plus faibles (Zambie / DRC)
 - Une plus grande amplitude de prix sur les routes à forte concurrence



Prix de transport sur le Corridor Nord (Mombasa)

- Une structure des prix différente:
 - Les routes à forte concurrence montre plus de stabilité dans les prix (avec un 'prix marché')
 - Une comparaison avec les enquêtes de 2006 montrent une baisse des prix de transport en termes réels:
 - L'indice des prix a doublé entre 2006 et 2012
 - Le prix des carburant a augmenté de 25%
 - Les prix de transport n'ont augmenté que de 10%
 - Mais l'amélioration des infrastructures et les programmes de facilitation ont transformé le Corridor Nord pendant cette période: ce montre que les leçons de TCP sont valides



Leçons à tirer pour les autres régions

- Le programme de facilitation des transports et du commerce en Afrique de l'Est a amélioré les conditions des routes et a contribué à réduire les délais, ce qui s'est traduit par une meilleure utilisation des camions et a permis de contenir l'augmentation des prix
- Un marché concurrentiel n'avantage pas obligatoirement les opérateurs logistiques internationaux
- Dans un contexte de croissance, l'activité transport routier génère un revenu suffisant pour assurer un financement des véhicules sur les fonds propres des entreprises

Olivier Hartmann – ohartmann@worldbank.org

Merci pour votre attention