



Mobilité Urbaine



Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne

Série 1: Le cas des Gbakas à Abidjan

Mai 2000

Région Afrique
Banque mondiale



Mobilité Urbaine

Étude régionale sur l'organisation, le financement et la rentabilité des micro-entreprises de transport urbain en Afrique subsaharienne

Série 1 : Le cas des Gbakas à Abidjan

Mai 2000

Région Afrique
Banque mondiale

SOMMAIRE

PRÉFACE	
AVANT-PROPOS	
RÉSUMÉ	1
INTRODUCTION	3
CHAPITRE PRÉLIMINAIRE : CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET CADRAGE GÉNÉRAL	5
I. Evolution récente de la situation macro-économique	5
II. Contexte et historique de l'évolution des transports urbains	7
CHAPITRE I : ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES GBAKAS	13
I. L'offre de transport par gbakas	13
II. Les opérateurs	23
III. Les gbakas et la sécurité dans les transports.....	30
CHAPITRE II : FINANCEMENT ET RENTABILITÉ DU SECTEUR DES GBAKAS	37
I. Les circuits de financement du secteur	37
II. Les besoins de financement	46
III. La rentabilité du secteur	47
CHAPITRE III : RENOUVELLEMENT DU PARC : UNE SIMULATION DES FINANCEMENTS POSSIBLES	67
I. Position globale du problème.....	67
II. Détermination des flux discrétionnaires	68
III. Comportement financier des opérateurs et conditions actuelles de rentabilité.....	71
IV. Conditions de l'équilibre financier et rentabilité dans l'hypothèse d'un financement privilégié.....	74
CONCLUSION	79
ANNEXES	81
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	97

PRÉFACE

Un des axes de réflexion de la composante Mobilité urbaine du Programme de Politique de Transports en Afrique subsaharienne (SSATP) porte sur le fonctionnement des opérateurs de services de transport en commun. Cette priorité a été inscrite dans le Plan de Développement Stratégique 1998-2002 de la composante, approuvé en septembre 1998 par le Comité d'Orientation tenu dans la ville du Cap, Afrique du Sud.

Les opérateurs de services de transport en commun – fournis de façon quasi exclusive par des petits opérateurs privés –micro-entreprises- fournissent des emplois nombreux pour les populations les plus pauvres. Ils permettent également l'accès aux marchés, aux écoles, aux services sociaux. Acteurs clés dans les services de transports urbains, ces opérateurs, de par leurs activités, contribuent à l'économie urbaine africaine.

L'étude régionale lancée début 1999 par la composante Mobilité urbaine du SSATP porte sur quatre villes : Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi. Elle a été réalisée par le réseau SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique subsaharienne) qui, de par sa structure, a utilisé de façon optimale son réseau d'experts africains basés dans les villes en question. A ce titre, cette étude contribue également au renforcement des capacités régionales, autre objectif visé par la composante Mobilité urbaine du SSATP. Cette étude régionale a été financée par la Coopération française, partenaire important du SSATP et de sa composante Mobilité urbaine.

Vu l'ampleur de l'étude menée sur Abidjan et la richesse des données et de l'analyse faites, le rapport sur cette ville fait l'objet du Document de Travail. La publication des études sur les villes de Bamako, Harare et Nairobi suivront d'ici peu. Vu l'intérêt de l'étude sur Abidjan, le résumé du rapport sera publié sous forme de note technique, en version anglaise.

D'ores et déjà, l'étude sur les opérateurs de services de transport en commun à Abidjan (les « Gbakas ») nous apporte des enseignements utiles pour l'amélioration du fonctionnement de ce secteur d'activités, de la mobilité urbaine et la contribution à la réduction de la pauvreté dans les centres urbains d'Afrique subsaharienne.



Snorri Hallgrímsson

Coordinateur du Programme SSATP

Région Afrique

AVANT-PROPOS

Ce rapport sur le cas d'Abidjan fait partie d'une série de quatre études du même type à Bamako, Harare et Nairobi. Ces études dont la réalisation a été confiée au réseau SITRASS ont été initiées en 1998 par la composante Mobilité urbaine du SSATP de la Banque mondiale, sur financement de la Coopération française.

Le réseau SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne) réunit principalement des chercheurs du Laboratoire d'Economie des Transports (LET), de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), et des équipes africaines dans la réalisation d'études et de recherche dans le secteur des transports en Afrique sub-saharienne. Des chercheurs du CRET-LOG (Université Aix-Marseille) ont été associés pour la réalisation de cette série d'études sur les micro-entreprises de transports urbains.

Pour le cas d'Abidjan, l'équipe locale SITRASS, l'Association Ivoirienne des Economistes des Transports (AIDET), par la mise à disposition de Messieurs ZORO Bi Nagone et KOUAKOU Romain ont apporté leur appui à la mission.

Nous avons pu rencontrer différentes personnes de l'administration ou du secteur privé (syndicats de transporteurs et de chauffeurs, sociétés de crédits, assurances,...) Qu'il nous soit permis de leur présenter ici nos chaleureux remerciements pour le temps et les informations qu'elles ont bien voulu nous accorder. Ces remerciements s'adressent en particulier à Monsieur OUATTARA Y. Barthélemy, Directeur des Transports Terrestres de Côte d'Ivoire et à son équipe pour leur constante disponibilité pendant notre mission à Abidjan.

Ce rapport a été rédigé par Amakoé P. ADOLEHOUME (Délégué Général SITRASS) avec la collaboration de ZORO Bi Nagone et de KOUAKOU K. Romain. La simulation de financement du parc de véhicules a été effectuée par Eddy BLOY (Université Lumière Lyon 2).

Les quatre études de cas (Abidjan, Bamako, Harare et Nairobi) ont été réalisées sous la co-responsabilité d'Alain BONNAFOUS et d'Eddy BLOY.

RÉSUMÉ

L'Afrique sub-saharienne est aujourd'hui confrontée à deux enjeux majeurs au niveau du secteur des transports : d'une part, transporter les marchandises à des coûts moins élevés que ceux qui sont actuellement pratiqués et, d'autre part, offrir à la population sans cesse croissante des villes, des moyens de transports adaptés. Sur ce deuxième enjeu qui fait l'objet du présent rapport, nul n'est besoin de démontrer aujourd'hui la crise du secteur des transports urbains dans cette sous-région. Trop longtemps habituées à bénéficier de subventions de l'Etat pour combler des déficits en partie dus à la mauvaise gestion, la plupart des entreprises publiques de transport en commun sont en faillite, faute de crédits. L'offre de transport en commun est de plus en plus le domaine d'entreprises privées qui, pour survivre, sont obligées de pratiquer la vérité des prix ou plus souvent de fonctionner dans des conditions délictueuses.

Dans le cas de l'agglomération d'Abidjan, la SOTRA (l'entreprise publique de transport en commun) est ainsi passée de 47 % à 27 % de part de marché en l'espace de dix ans (entre 1988 et 1998). Dans le même temps, les entreprises privées de mini-bus communément appelés « gbakas » passaient de 13 % à 27 % et les taxis collectifs communaux (woro-woro) de 6 % à 17 %.

Si la répartition modale place aujourd'hui les entreprises privées de transport urbain, notamment les gbakas, en position favorable à Abidjan, le système tel qu'il fonctionne génère d'importantes externalités négatives¹ : accroissement de la congestion du trafic urbain, niveau important d'accidents, pollution atmosphérique, etc. Ces externalités sont la conséquence de quatre principaux facteurs :

- un secteur très atomisé qui repose sur une multitude de petites entreprises (pour un parc d'environ 3 000 unités au 31 janvier 1999, 80 % des propriétaires ne possèdent qu'un seul véhicule) ;
- un secteur dominé par des mini-bus de petites capacités (au 31.01.99, le parc est constitué à 92,6 % de véhicules de 14 à 22 places, 63 % si l'on ne tient compte que des véhicules de 18 places) ;
- un parc dont l'âge moyen, avec l'ouverture du marché des véhicules d'occasion en 1996, aura tendance à s'accroître dans les prochaines années ;
- des chauffeurs obligés de travailler dans des conditions « limites » pour réunir la recette journalière exigée par le propriétaire et un surplus susceptible de combler la faiblesse de leur salaire fixe mensuel.

En dépit de ces externalités, le secteur assure d'importantes fonctions sociales et économiques : environ 12 000 emplois directs (chauffeurs, balanceurs, garagistes, propriétaires) générés pour un chiffre d'affaires de plus de 60 milliards de FCFA.

¹ Cf. à ce sujet l'étude actuellement en cours sur les coûts de dysfonctionnement des transports urbains à Abidjan (étude réalisée par le CERTU pour le compte du CI-PAST).

L'analyse de la rentabilité et du renouvellement du parc montre que sur un plan strictement financier et dans les conditions actuelles de fonctionnement² :

- l'achat par autofinancement d'un véhicule de 18 places d'occasion est possible et s'effectue dans un cadre rentable puisque l'investissement est récupéré en un peu plus d'un an ;
- l'achat à crédit d'un véhicule neuf du même type est aussi possible ; mais l'opération est insuffisamment rentable, même dans le cas d'un financement à taux bonifié (taux d'intérêt à 8 %), pour intéresser les opérateurs (faibles taux de rendement avec des délais de récupération supérieurs à six ans) ;
- en revanche, l'achat à crédit d'un véhicule de 18 places rénové³ dans le cadre d'un financement à taux bonifié pourrait être une solution envisageable (taux de rendement supérieurs à 30 % avec des délais de récupération de l'ordre de trois ans).

Une intervention dans le secteur sous forme de taux bonifié suppose une « modernisation » ou du moins une réorganisation du fonctionnement du système. C'est ici qu'intervient la nécessité de disposer d'une autorité organisatrice capable de prendre en charge l'ensemble du processus dans un cadre global de planification rigoureuse. L'AGETU (l'autorité organisatrice de l'agglomération d'Abidjan) devra donc être le lieu d'une réflexion prospective sur le système de transports urbains qui intégrera les multiples dimensions et les nombreux enjeux des transports, notamment :

- humains (droit au transport pour tous, en particulier pour les couches les plus défavorisées de la population),
- économiques (minimiser les investissements et les coûts de fonctionnement),
- environnementaux (réduire les externalités négatives telles que la pollution atmosphérique, le bruit et la congestion du trafic urbain).

² La notion d'amortissement au sens classique du terme n'est pas ici prise en compte ; les calculs ont été effectués sur la base de coûts d'entretien et de grosses réparations déclarés par les propriétaires et chauffeurs.

³ Des valeurs de véhicules rénovés de l'ordre de 55 à 60 % du prix du neuf sont acceptables. Au-delà, les délais de récupération de l'investissement sont trop longs pour intéresser les investisseurs.

INTRODUCTION

Depuis la fin des années '80, le paysage des transports urbains dans les villes africaines a sensiblement évolué avec comme élément marquant, la disparition progressive des grandes entreprises structurées à la suite des différents plans de restructuration ou purement de liquidation. Ainsi, dans plusieurs villes-capitales africaines, les entreprises privées du secteur artisanal (ou informel) ont-elles peu à peu occupé l'espace laissé vacant par les entreprises structurées. Même la Société de transport en commun d'Abidjan (SOTRA) a sensiblement perdu du terrain par rapport au secteur privé (près d'un déplacement sur deux assuré par la SOTRA en 1988, et moins d'un déplacement sur trois en 1998).

Il convient de souligner cependant que la « prise de pouvoir » des petites entreprises du secteur artisanal s'effectue elle-même dans des conditions précaires où pour survivre, ces entreprises opèrent souvent en marge de la légalité. La grande majorité, si ce n'est la totalité, des déplacements urbains reposent ainsi sur ce secteur fonctionnant selon ses propres logiques. Dès lors il devenait urgent de s'interroger sur l'appui éventuel qu'on pourrait lui apporter afin de le rendre plus efficace, plus efficient et dans une perspective de durabilité.

L'objectif de la présente étude est, d'une part, d'analyser au niveau de la ville d'Abidjan, les conditions de fonctionnement, de rentabilité et de financement des services privés de transport en commun, en particulier les gbakas ; d'autre part, sur la base de l'analyse précédente, d'effectuer des simulations de financement susceptibles de participer à l'amélioration de la rentabilité du secteur et au renouvellement du parc de véhicules, dans un cadre juridique approprié.

Les réponses à cet objectif global servent de fil conducteur au plan de ce rapport.

Le système de transport est intimement lié au milieu socio-économique dans lequel il s'exerce. Aussi, consacrerons-nous, un chapitre préliminaire qui brossera de façon succincte la situation macro-économique en Côte d'Ivoire, l'historique de l'évolution des transports urbains à Abidjan, et donnera quelques indications sur les perspectives de développement des transports urbains à court et à moyen terme dans l'agglomération d'Abidjan.

Comprendre le fonctionnement du secteur est une nécessité pour comprendre le phénomène de jeu de pouvoir entre les différents acteurs du système. Aussi, le chapitre I sera-t-il consacré à l'organisation et au fonctionnement du secteur des gbakas. Dans un premier point, ce chapitre décrira l'offre de transport par gbakas à Abidjan avec toutes ses caractéristiques : estimation du parc, son âge, les marques en présence, ... Ensuite, il passera en revue l'ensemble des opérateurs du secteur ainsi que la nature de leur positionnement dans le système. L'un des griefs souvent faits aux gbakas porte sur leur comportement agressif dans la circulation. Nous analyserons ainsi dans un troisième point, la situation des gbakas sur le plan réglementaire en matière de visite technique, leur implication dans les accidents et leur situation vis à vis du secteur des assurances.

Le financement et la rentabilité du secteur feront l'objet du chapitre II. Après avoir fixé le décor, nous analyserons les différents circuits de financement (secteur formel et circuits traditionnels utilisés par les propriétaires de gbakas), puis dans un second point, nous examinerons les besoins de financement déclarés par les propriétaires, et enfin dans un troisième point, nous détaillerons la rentabilité du secteur. Cette rentabilité s'appréciera au travers de différents comptes de trésorerie des acteurs, en particulier des chauffeurs et des propriétaires.

Comment et dans quelles conditions améliorer la rentabilité du secteur et assurer le renouvellement du parc de véhicules ? Ce sera l'objet du chapitre III qui présentera quelques simulations financières comparant la situation actuelle et une situation où une intervention sous forme de taux bonifié pourrait être envisagée.

La méthodologie utilisée est essentiellement basée sur des enquêtes de terrain qui se sont déroulées en janvier et février 1999. Ces enquêtes (questionnaires disponibles sur demande) ont été effectuées principalement auprès des chauffeurs et des propriétaires (chauffeurs ou non)¹. Des entretiens approfondis auprès d'autres acteurs ont permis de recouper certaines informations fournies par les chauffeurs (et apprentis-chauffeurs) et les propriétaires, ou tout simplement de les compléter. Ces entretiens ont été menés auprès :

- de l'administration des transports : Direction des Transports Terrestres (DTT), Ministère des transports, Office de sécurité routière (OSER),
- de la société ivoirienne de contrôles techniques automobiles et industriels (SICTA),
- des compagnies d'assurances,
- des établissements financiers (banques, organismes de crédits automobiles, ...),
- du BNETD, organisme d'exécution ou de contrôle et de suivi des études de développement,
- des professionnels de transport (transporteurs, chauffeurs et « apprentis », syndicats).

¹ Les enquêtes menées n'étant pas exhaustives, les questionnaires ont été suffisamment détaillés afin de cerner l'ensemble de la problématique des gbakas à Abidjan : une dizaine de pages pour chaque questionnaire (chauffeur, propriétaire-chauffeur, propriétaire non chauffeur).

CHAPITRE PRÉLIMINAIRE

CONTEXTE DE L'ÉTUDE ET CADRAGE GÉNÉRAL

I. ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA SITUATION MACRO-ÉCONOMIQUE

Au plan macro-économique, l'évolution récente du secteur des transports urbains est rythmée par celle plus générale de l'économie nationale dont la stratégie de développement, adoptée par le Gouvernement au lendemain de la dévaluation du FCFA (janvier 1994), vise à consolider et à renforcer la compétitivité retrouvée de l'ensemble des secteurs économiques. Cette nouvelle stratégie est fondée sur le développement de la participation du secteur privé et le recentrage du rôle de l'Etat sur ses activités traditionnelles de régulation, de contrôle de l'assainissement et de la sécurisation de l'environnement des affaires, concentrant ainsi ses dépenses d'investissement sur l'offre d'infrastructures publiques et sociales.

Grâce à l'harmonisation et à la rationalisation du cadre réglementaire et incitatif d'une part, au renforcement de la compétitivité et aux réformes structurelles engagées d'autre part, le secteur privé a pu ainsi amorcer une forte croissance dès 1995, par une intervention plus accrue et plus diversifiée.

Les réformes structurelles engagées par la Côte d'Ivoire résultent de la conjonction de plusieurs facteurs :

- la construction de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine¹ (UEMOA) qui s'appuie sur un schéma global de réformes avec un strict respect des critères de convergence ;
- la contrepartie des aides des bailleurs de fonds ainsi que le respect des accords signés avec la Banque mondiale et le FMI dont l'un des éléments fondamentaux est la mise en place d'un vaste programme de privatisation des entreprises publiques (y inclus le secteur des transports).

Très brièvement, il convient de rappeler ici qu'avant la mise en œuvre du programme de privatisation, les performances du secteur parapublic n'étaient pas brillantes. Une analyse des résultats de ce secteur sur la période 1982-1988 révélait que² :

- les entreprises dans lesquelles l'État détenait 100 % du capital avaient réalisé des pertes nettes cumulées de 85 milliards de F CFA ;
- les entreprises dans lesquelles l'Etat était actionnaire majoritaire avaient réalisé des pertes cumulées de 10 milliards de F CFA ;

¹ Mise en place le 11 janvier 1994, l'UEMOA rassemble huit pays de la zone Franc CFA de l'Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo.

² Source : Comité de privatisation, Cabinet du Premier Ministre de Côte d'Ivoire.

- par contre, les entreprises dans lesquelles l'Etat était actionnaire minoritaire avaient réalisé un bénéfice cumulé de 134 milliards de F CFA.

Après plus de dix ans de crise, l'économie ivoirienne connaît depuis 1994 une phase de forte croissance, dont l'ampleur peut être quantifiée grâce à une série d'indicateurs dont les principaux sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Cette croissance économique retrouvée est tirée beaucoup plus par les investissements privés dont le taux qui était d'un peu plus de 4 % en 1993 est passé à plus de 10 % en 1996 et en 1997. L'on note en revanche une quasi-stagnation de la part de l'investissement public.

Même si l'ambition des autorités ivoiriennes d'atteindre en l'an 2000 un taux de croissance à deux chiffres peut être considérée comme difficile à réaliser (le taux de 1998 est de 6,0 %), l'évolution de cette croissance depuis 1994 paraît remarquable (-0,2 % en 1993 et 6,0 % en 1998).

Tableau 1
Indicateurs économiques et financiers de la Côte d'Ivoire
(valeurs en milliards de FCFA)

Produits	1993	1994	1995	1996	1997
Produit Intérieur Brut					
- PIB nominal	2.952	4.256	4.988	5.548,1	6.176,2
- Taux de croissance du PIB réel	- 0,2 %	2,1 %	7,1 %	6,8 %	6,6 %
Taux d'inflation annuel (glissement des indices moyens)	nd	26,1	14,6	2,2	5,6
Investissement Public					
- Investissement public	108,9	174,0	208,4	231,0	330,1
- en % du PIB	3,7 %	4,1 %	4,2 %	4,2 %	5,3 %
Investissement Privé					
- Investissement privé	122,3	299,0	432,9	589,0	633,9
- en % du PIB	4,2 %	7,0 %	8,7 %	10,6 %	10,3 %
Investissement Total					
- en % du PIB	7,8 %	11,1 %	12,9 %	14,8 %	15,6 %
Echanges Extérieurs					
- Balance commerciale (fob-caf)	32	418	269	599	635
- Exportations (fob)	846	1.827	2.051	2.505	2.694
. en % du PIB	28,7 %	42,9 %	41,1 %	45,2 %	43,6 %
- Importations (caf)	814	1.409	1.782	1.906	2.059
. en % du PIB	27,6 %	33,1 %	35,7 %	34,4 %	33,3 %

Source : UEMOA, rapport semestriel d'exécution de la surveillance, décembre 1998
nd : non disponible

II. CONTEXTE ET HISTORIQUE DE L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DES TRANSPORTS URBAINS À ABIDJAN

1. CONTEXTE URBAIN

Premier pôle économique de la Côte d'Ivoire, la ville d'Abidjan compte aujourd'hui une population de près de 3 millions d'habitants (banlieues comprises), soit environ 20 % de la population totale du pays. Les communes les plus peuplées sont celles d'Abobo et de Yopougon situées dans la banlieue Nord, qui concentrent près de 50 % de la population totale de l'agglomération.

Située en bordure de mer (Océan atlantique), la ville s'étend sur une superficie de 60 000 hectares dont 45 000 urbanisables. Le site, constitué de presqu'îles entrecoupées de baies et de lagunes, a conduit, lors de son développement, à une extension spatiale sous forme de communes et de quartiers séparés physiquement et occupés par des populations de statut social relativement homogène.

La ville s'est ainsi urbanisée suivant un schéma inspiré par la séparation des espaces autour de trois fonctions majeures :

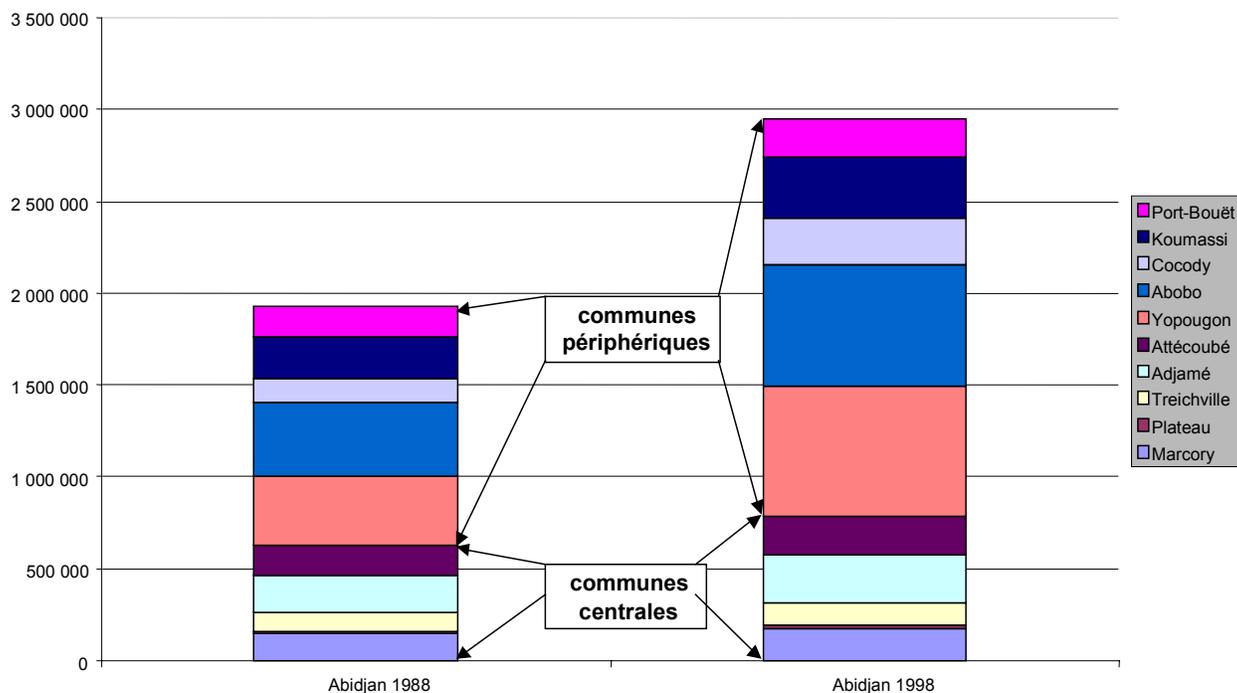
- la fonction administrative ;
- la fonction commerciale et industrielle ;
- la fonction résidentielle.

Les quartiers centraux étant saturés, l'urbanisation se développe de plus en plus loin d'un centre qui se vide de ses habitants, avec pour conséquence une accentuation importante du déséquilibre emplois/logements. L'espace urbain s'est ainsi spécialisé en deux principales zones :

- une zone Sud, y compris le Plateau (centre administratif et des affaires), qui constitue la zone de travail avec 60 % des emplois totaux (85 % des emplois industriels et seulement 19 % des emplois traditionnels) de l'agglomération pour seulement 34 % de la population totale ;
- une zone Nord qu'on peut caractériser de zone dortoir, qui concentre 66 % de la population totale pour 40 % des emplois totaux (15 % des emplois industriels et surtout 81 % des emplois traditionnels générés par les secteurs non structurés).

La figure ci-dessous montre la répartition de la population par commune ainsi que sa concentration sur les quartiers Nord (communes périphériques), alors que les quartiers Sud (le Plateau notamment avec une population de 10 000 habitants pour un total de 74 200 emplois), faiblement peuplés, assurent l'essentiel des emplois.

Figure 1
Répartition de la population à Abidjan



Source : Marteau Jean-François, Zoro-Bi Nagone, in Actes SITRASS 5.

L'augmentation de la population urbaine au rythme annuel moyen de 3 %, le déséquilibre spatial entre logements et emplois, l'extension rapide de la ville et la mono-fonctionnalité des quartiers sont les facteurs traditionnels d'une demande soutenue de déplacements et de l'accroissement des distances de transport.

Du fait des contraintes géographiques imposées par le site de la ville et de cette spécialisation de l'espace urbain, les principaux flux de déplacement sont d'orientation Nord-Sud, des quartiers périphériques Nord vers les quartiers centraux Sud.

2. PRÉSENTATION SUCCINCTE ET ÉVOLUTION RÉCENTE DES TRANSPORTS URBAINS

Depuis l'indépendance du pays, le système de transport public urbain d'Abidjan s'est progressivement bâti et développé autour des principales composantes suivantes :

- la Société des Transports Abidjanais (SOTRA) : la SOTRA est une société d'économie mixte au capital social de 3 milliards de FCFA qui exploite le plus grand réseau d'Afrique subsaharienne. Depuis 1960, elle a pour principale mission d'assurer les services de transport en commun de personnes dans les limites de la ville d'Abidjan, selon les termes d'une convention de concession conclue avec l'État ivoirien. Cette convention a fait récemment l'objet d'une révision (en novembre 1998), suite à la réduction du périmètre d'activité de la SOTRA (en

septembre 1998) : les communes d'Abobo et de Yopougon ont été concédées à un opérateur privé, la SOTU (Société des Transports Urbains)³ ;

- les services de minibus communément appelés "gbakas" : les gbakas sont des véhicules de capacité comprise entre 14 et 32 places assises, exploités par des transporteurs du privé opérant dans un secteur non structuré. Ils opèrent sur deux principales catégories de liaisons :
 - trois lignes légalement autorisées au départ, principalement de la gare routière d'Adjamé à destination des trois communes périphériques de Dabou (y compris Bimbresso), d'Anyama et de Bingerville ;
 - des lignes illégalement exploitées sur des segments de marché à l'intérieur d'un périmètre dont l'exclusivité de l'exploitation est pourtant dévolue à la SOTRA. Cantonnés jusqu'en 1992 à la desserte des communes d'Abobo et de Yopougon en ce qui concerne l'agglomération d'Abidjan, les gbakas ont ensuite envahi progressivement dans la quasi indifférence ou la tolérance des Autorités en charge du secteur, l'ensemble du périmètre d'activité de la SOTRA du fait, il est vrai, de l'incapacité de cette dernière à satisfaire l'intégralité de la demande dans l'espace et dans le temps ;
- les services de taxis-ville : communément appelés "woro-woro", leurs effectifs, estimés à 1 000 véhicules en 1989, sont passés à 4 200 véhicules en 1997 ; ce sont des voitures particulières d'une capacité nominale de 4 places assises. Jusqu'en 1992, ils assuraient une desserte exclusivement intra-communale, mais ces dernières années, à la faveur de la dévaluation du FCFA et notamment de la libéralisation de l'importation des véhicules usagés, ils ont considérablement diversifié et élargi leur champ d'activité sur des segments de marché laissés en souffrance suite aux insuffisances de la SOTRA :
 - en étendant leurs services à l'ensemble des communes de la ville d'Abidjan à l'exclusion des communes du Plateau et de Treichville ;
 - en assurant des liaisons intercommunales en complément des liaisons intra-communales.

L'exploitation de ces services se fait dans un cadre non structuré, bien que ces woro-woro disposent d'autorisations spécifiques de transport délivrées par les Autorités des communes à l'intérieur desquelles ils opèrent.

- les services de taxis individuels : dotés de compteurs horokilométriques, ces véhicules opèrent sur l'ensemble du périmètre de la ville d'Abidjan. Le parc de taxis-compteurs en activité était évalué à environ 8 000 véhicules en 1997⁴.

³ Il convient de souligner ici, qu'en février 1999 cette concession n'était pas encore effective : les communes d'Abobo et de Yopougon restaient intégrées au périmètre de la SOTRA, la SOTU n'ayant toujours pas débuté son exploitation comme prévue.

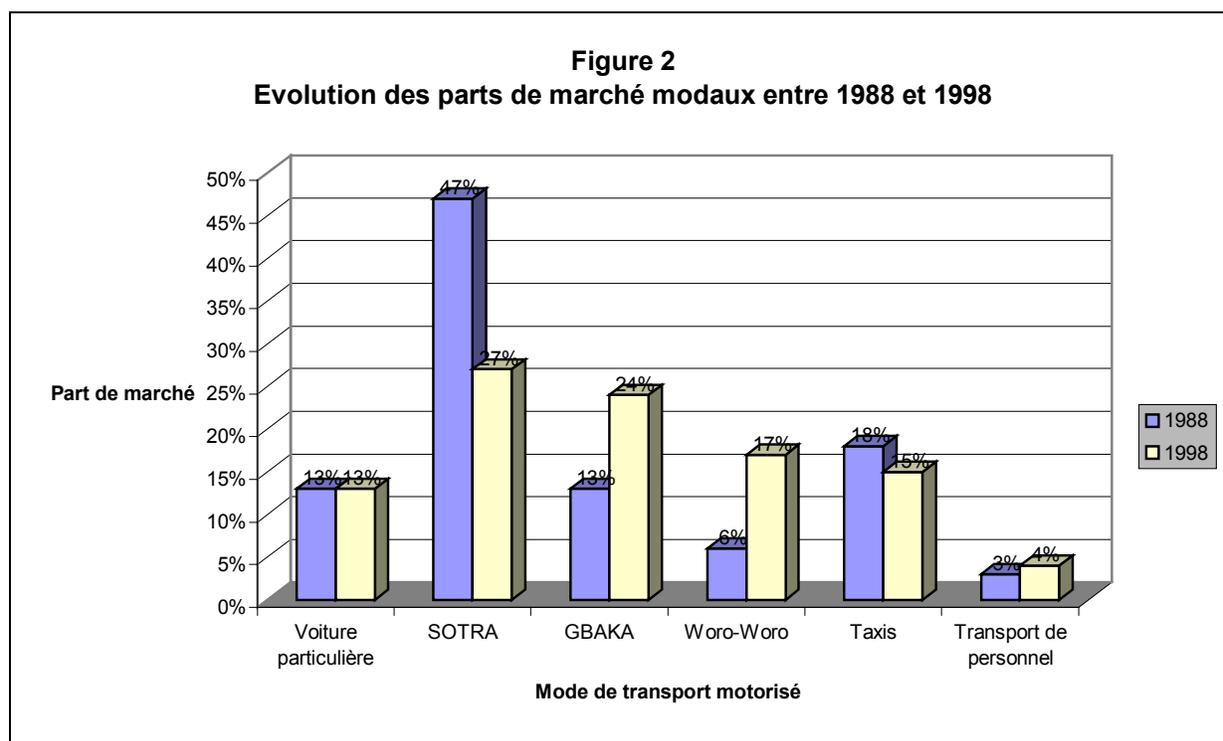
⁴ Les taxis compteur sont de la compétence de la ville d'Abidjan qui accorde les autorisations de transport.

L'évolution récente du secteur des transports publics de la ville d'Abidjan traduit un développement, plus subi que voulu par les Autorités, du secteur non structuré au détriment de l'entreprise publique SOTRA dont les services s'avèrent de plus en plus insuffisants pour satisfaire les besoins de déplacement de la population d'Abidjan.

3. ÉVOLUTION RÉCENTE ET PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT À COURT ET À MOYEN TERMES DES TRANSPORTS URBAINS

Au cours des dernières années, la SOTRA a été confrontée à des difficultés structurelles et financières croissantes (pléthore de personnel, problèmes de gestion, subvention de l'Etat non versée, ...) qui ne lui permettaient plus de satisfaire la demande de déplacements des populations abidjanaises dans le temps et dans l'espace.

Alors qu'en 1988 la SOTRA assurait presque un déplacement motorisé sur deux à Abidjan, en 1998, l'on peut estimer qu'elle n'assure qu'un déplacement motorisé sur quatre, voyant sa part de marché passer de 47 % en 1988 à 27 % en 1998⁵. Pendant ce temps, les gbakas doublieraient presque leur part de marché et les woro-woro sont passés de 6 % à 17 % (cf. figure ci-dessous). Les transports collectifs artisanaux ont donc renforcé leur part de marché ces dernières années notamment avec l'ouverture du marché des véhicules d'occasion importés depuis 1996.



C'est ainsi que pour surmonter ces difficultés et améliorer significativement l'efficacité du secteur des transports urbains à Abidjan, le Gouvernement ivoirien a arrêté en 1994, les principales résolutions suivantes :

⁵ Les données 1998 sont des estimations faites à partir de l'étude sur la privatisation de la SOTRA.

- le renforcement progressif du parc de véhicules de la SOTRA affectés aux services urbains bus en vue d'atteindre un effectif de 810 véhicules équivalents S105 (1 véhicule articulé PR180 équivaut à 2 véhicules standard S105) contre 541 alors en service ;
- la mise en œuvre d'un plan de redressement et de restructuration financière de la SOTRA sur la période 1994-2000 ;
- la concentration des moyens de production de la SOTRA sur un périmètre d'activité réduit par rapport à celui jusqu'alors desservi grâce à l'exclusion des communes d'Abobo et de Yopougon ;
- la concession de la desserte des communes d'Abobo et de Yopougon à un opérateur privé.

En même temps que la mise en œuvre de ces mesures, le Gouvernement a lancé l'étude de la création d'un service de Train Urbain de Voyageurs utilisant l'infrastructure ferroviaire existante (dont l'exploitation est actuellement confiée à SITARAIL) et fonctionnant en complémentarité avec les services d'autobus assurés par la SOTRA et les services offerts par les opérateurs privés.

Enfin, il a décidé de créer une Agence des Transports Urbains (AGETU)⁶ qui sera l'Autorité de régulation et de gestion de l'ensemble du secteur des transports urbains pour en assurer une meilleure efficacité.

Les objectifs essentiels poursuivis par le Gouvernement ivoirien dans le secteur des transports urbains se résument ainsi :

1. doter la ville d'Abidjan d'une offre de transport public collectif suffisante en quantité et en qualité ;
2. améliorer la fluidité du trafic par une utilisation plus rationnelle de la voirie urbaine en y réduisant les flux de trafic de voitures grâce à l'usage d'autobus de grande capacité, et/ou de systèmes de transport en commun lourd éventuellement en site propre ;
3. promouvoir l'application des principes d'exploitation privés des transports publics collectifs urbains et réduire au minimum les interventions financières (subvention, dotation) de l'Etat dans le secteur.

La nouvelle stratégie de développement des transports urbains de la ville d'Abidjan telle que définie par les Autorités ivoiriennes est fondée sur la concrétisation de ces objectifs dès l'an 2001.

Après cet aperçu de l'historique et de l'évolution du secteur des transports urbains à Abidjan, voyons à présent la situation spécifique du secteur des gbakas.

⁶ La structure a été créée en mars 2000 et les membres de l'exécutif ont été désignés en Conseil des Ministres du 22 mars 2000. L'AGETU devrait donc être opérationnelle dans les prochaines semaines.

CHAPITRE I

ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES GBAKAS

I. L'OFFRE DE TRANSPORT DES GBAKAS À ABIDJAN

Nous aborderons cette offre de transport successivement sous l'angle des caractéristiques du parc en circulation, d'une analyse de la régulation du système et des tarifs pratiqués.

1. CARACTÉRISTIQUES DU PARC EN CIRCULATION

1.1 Un parc difficile à estimer

Comme toujours, évaluer le parc de véhicules est un exercice difficile dans la mesure où plusieurs chiffres sont avancés par les différentes structures en charge du secteur. Dans le cas des gbakas à Abidjan, la ville avance le chiffre de 2 780 véhicules pour l'année 1996 (dernier chiffre fourni) tandis que le ministère des transports parle de 2 370 unités en novembre 1998.

L'opération réimmatriculation des véhicules initiée en Côte d'Ivoire en juillet 1992 était censée donner notamment une idée précise de l'état du parc automobiles. Elle devait porter au maximum sur 24 mois (cf. *Echos du SITRASS* n° 5, novembre 1992) mais force est de constater que la machine a eu des ratés. Des demandes de réimmatriculations parvenaient encore à la DTT pendant notre mission de février 99 à Abidjan.

Cependant, deux principales sources peuvent permettre d'approcher la réalité :

- l'exploitation du fichier de la DTT qui délivre les autorisations de transport pour les gbakas ;
- l'exploitation du fichier de la SICTA pour les visites techniques, visites en principe obligatoires (deux fois par an pour les gbakas). Tout véhicule ayant passé au moins une fois la visite technique pourra ainsi être repéré.

Nous n'avons pas eu d'accès direct aux données de la SICTA au cours des deux missions. En revanche, nous avons pu travailler en profondeur avec les agents de la DTT sur leurs données. La DTT dispose d'un fichier comportant plusieurs éléments caractéristiques du véhicule. Nous en avons retenu six principaux pour notre exploitation :

1. identification du propriétaire
2. marque du véhicule
3. nombre de places
4. date de 1^{ère} mise en circulation
5. date de renouvellement de l'autorisation de transport
6. ligne de transport attribuée

Les autorisations de transport sont délivrées pour deux ans, renouvelables. Elles sont par ailleurs nominatives et spécifiques à une ligne de transport reliant deux villes (intercommunale). Le renouvellement coûte officiellement 10 000FCFA mais en réalité il faut officieusement prévoir une enveloppe de 20 000 à 30 000 FCFA, voire 50 000 FCFA affirment certains transporteurs.

Cette base de données DTT nous permet de répertorier un total de 4 695 véhicules type mini-cars de transport public de personnes à Abidjan au 31 janvier 1999. Mais il est difficile d'avancer aujourd'hui un chiffre sur le parc de véhicules effectivement en circulation dans la mesure où l'on ne sait pas si les véhicules non réimmatriculés sont hors circuit ou non.

Sur les 4 695 véhicules du fichier de la DTT, on constate ainsi que 1 143 véhicules n'ont pas été réimmatriculés. Il convient d'avoir à l'esprit que certains de ces véhicules peuvent se retrouver dans la circulation, notamment sur de courtes relations périphériques ou souvent ... dit-on, dans le périmètre du port d'Abidjan. Le tableau ci-dessous montre la répartition du parc non réimmatriculé par type de véhicule.

Tableau 2
Répartition du parc non réimmatriculé par type de véhicule

Nombre de places	Nombre de véhicules	% du parc
Moins de 14 places	292	26 %
14 à 17 places	416	36 %
18 places	86	8 %
20 à 25 places	252	22 %
26 à 32 places	48	4 %
33 places et plus	49	4 %
Total	1143	100 %

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, janvier 1999

Sur les 1 143 véhicules répertoriés, 820 peuvent être considérés comme des gbakas (mini-cars de 14 à moins de 40 places). Mais aucun de ces véhicules ne dispose d'autorisation de transport en cours de validité. L'autorisation la plus récente date de 1994 !

Le fichier montre par ailleurs que ces véhicules non réimmatriculés sont d'un âge relativement élevé : la date de première mise en circulation du plus vieux véhicule remonte à 1955, et celle du moins vieux à 1992. Comme le montre le tableau ci-dessous, plus de la moitié de ce parc a plus de 20 ans.

Tableau 3
Age du parc non réimmatriculé

Age	Nombre de véhicules	% du parc
Moins de 10 ans	2	0,2 %
10 à 15 ans	140	12 %
16 à 20 ans	404	35,8 %
Plus de 20 ans	597	52 %
Total	1143	100 %

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, janvier 1999

Les enquêtes réalisées pour l'étude en cours n'ont révélé aucun cas de véhicule non réimmatriculé en circulation : les gbakas enquêtés sont sur des relations urbaines et sont très souvent soumis aux contrôles des forces de l'ordre. Dans ces conditions, il est donc possible d'éliminer du parc, les véhicules non réimmatriculés pour notre étude.

Si l'on ne tient pas compte de ce parc non réimmatriculé ainsi que des véhicules de moins de 14 places et de 40 places et plus, le nombre de gbakas en circulation à Abidjan serait de **2 842 unités au 31 janvier 1999**.

Ce chiffre de **2 842** véhicules est certainement une hypothèse basse dans la mesure où le secteur "regorge" semble-t-il de véhicules en situation irrégulière vis-à-vis de l'administration. Nous en avons eu la preuve lors de notre enquête. En effet, concernant l'un des véhicules que nous avons suivis en continu sur une journée de travail, il nous est apparu, après vérification de l'immatriculation auprès de la DTT et de la SICTA, que le gbaka en question circulait avec une immatriculation d'un taxi horokilométrique ! Naturellement, ce gbaka n'a pas d'autorisation de transport et n'a jamais passé de visite technique (la dernière visite technique du taxi remonte à janvier 1997).

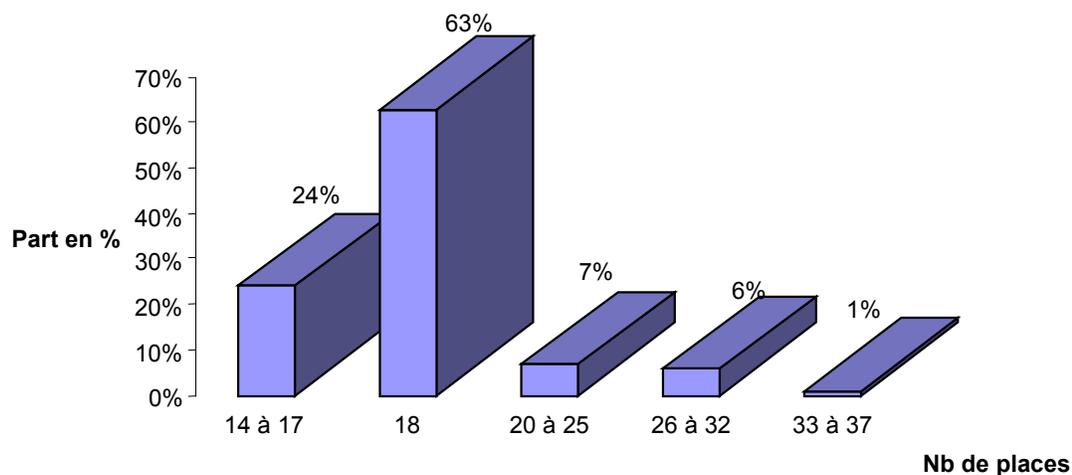
Tableau 4
Répartition du parc de gbakas par type de véhicule

Nombre de places	Nombre de véhicules	% du parc
14 à 17 places	676	24 %
18 places	1787	63 %
20 à 25 places	187	7 %
26 à 32 places	171	6 %
33 à 37 places	21	1 %
Total	2842	100 %

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, janvier 1999

La répartition du parc par type de véhicule montre que le gbaka à Abidjan est essentiellement un mini-car de 18 places (63 % du parc). Le fichier de la DTT comporte des véhicules de 40 places et plus mais sur le terrain, nous nous sommes rendus compte que ce type de véhicule se positionne sur l'interurbain proche, et non sur les lignes traditionnelles des gbakas.

Figure 3
Répartition du parc de gbakas par type de véhicule



Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, Abidjan, 1999

En somme, le parc de gbakas à Abidjan est essentiellement composé de véhicules de 14 à 22 places : cette classe représente près de 92,6 % du parc. Par ordre d'importance dans le parc (après les 18 places), nous avons les véhicules de 15 places, ceux de 17 places et ceux de 22 places (respectivement 14 %, 8 % et 6% du parc total en circulation). Les véhicules de "grande" capacité, en l'occurrence les 32 places ne représentent que 3 % du marché (en nombre).

1.2 L'âge du parc en circulation

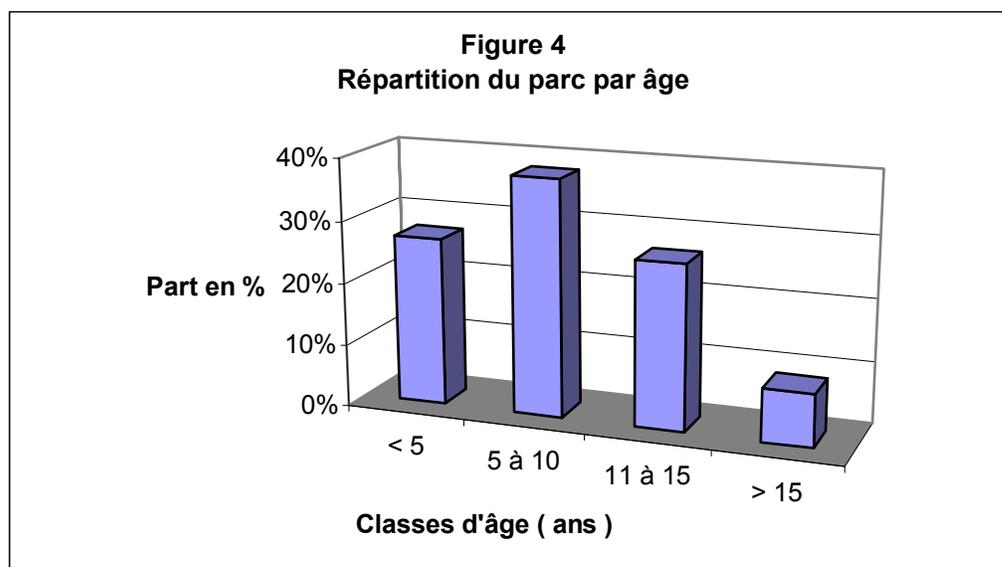
Par comparaison à l'âge du parc des cars rapides, les homologues des gbakas à Dakar, la situation d'Abidjan paraît moins dramatique. A Dakar, plus de 72 % des Cars Rapides auraient 10 ans et plus, alors qu'à Abidjan, ce taux se situe à moins de 45 % (44,5 % exactement).

Tableau 5
Age du parc de gbakas à Abidjan

Age	% du parc
Moins de 5 ans	27 %
5 à 10 ans	38 %
11 à 15 ans	26,5 %
Plus de 15 ans	8,5 %

Source : SITRASS, Exploitation fichier cartes grises de la DTT, janv. 1999

Plus de la moitié (55,5 % exactement) du parc de gbakas en circulation à Abidjan aurait moins de 10 ans d'âge, et parmi ceux-ci, près de la moitié a au plus 5 ans. 117 mini-cars neufs ont été immatriculés en 1998 à Abidjan contre 212 l'année précédente.



Source : SITRASS, exploitation du fichier DTT, février 1999

1.3 Les marques en présence : une écrasante domination des japonaises

Comme le montre le tableau ci-dessous, le secteur est essentiellement dominé par les marques japonaises. Toyota reste le leader incontesté du marché avec 46 % de part. Au total, les marques françaises (Saviem, Renault et Peugeot) réalisent moins de 7 % (6,9 % exactement) de part de marché, alors qu'en 1989, les véhicules Renault SG2 réalisaient environ 20 % de part de marché à Abidjan¹.

Tableau 6
Répartition du parc de gbakas par marque

	Toyota	Mazda	Isuzu	Mitsubishi	Nissan	Saviem	Mercedes	Autres	Total
% du parc	46	19	12	5	4	6	4	4	100

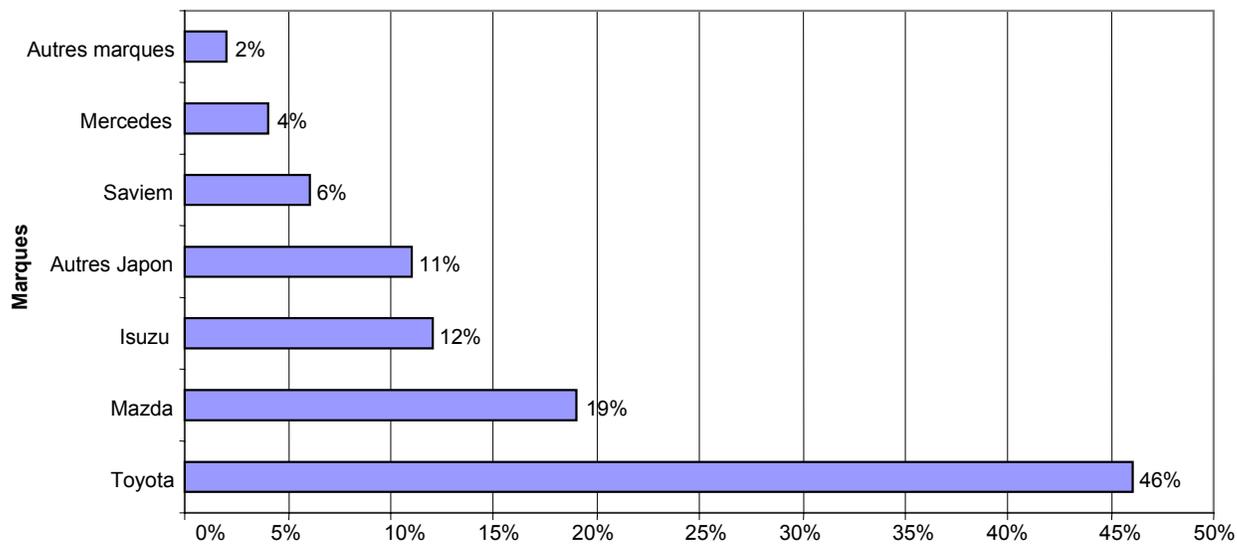
Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, février 1999

La catégorie "Autres" rassemble une multitude de marques qui réalisent chacune moins de 1 % de part de marché.

¹ DCGTx, Transports collectifs par minibus à Abidjan : les gbakas, vol II, 52 p. + annexes, Abidjan, avril 1989.

Au total, les marques japonaises réalisent un peu plus de 88 % de part de marché comme le montre le graphique ci-dessous.

Figure 5
Le marché des gbakas : les marques en présence



Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, Abidjan, février 1999

2. LE RÉSEAU DES GBAKAS : LES AUTORISATIONS DE TRANSPORT ET LA RÉGULATION DU SYSTÈME

2.1 Autorisations de transport, attribution et gestion des lignes

Il nous a été indiqué par les responsables de l'administration des transports, qu'il est plutôt rare qu'un gbaka n'ait pas d'autorisation de transport (en raison des multiples contrôles auxquels ils sont soumis par les forces de l'ordre). Or, si l'on se donne une année de marge, au 01.01.1998, il apparaît que 11,7 % du parc en circulation n'auraient pas renouvelé leurs autorisations de transport depuis plus de deux ans (le plus ancien accuse ainsi plus de cinq ans de retard). Nous avons pu constater lors de nos enquêtes qu'un véhicule gbaka circulait sans autorisation de transport (voir détail au point II sur les opérateurs).

La DTT distingue cinq lignes pour lesquelles le départ est ABIDJAN, ce qui pose problème car on ne sait pas exactement où à Abidjan commence la ligne. En réalité tout part de (ou aboutit à) la gare d'Adjamé.

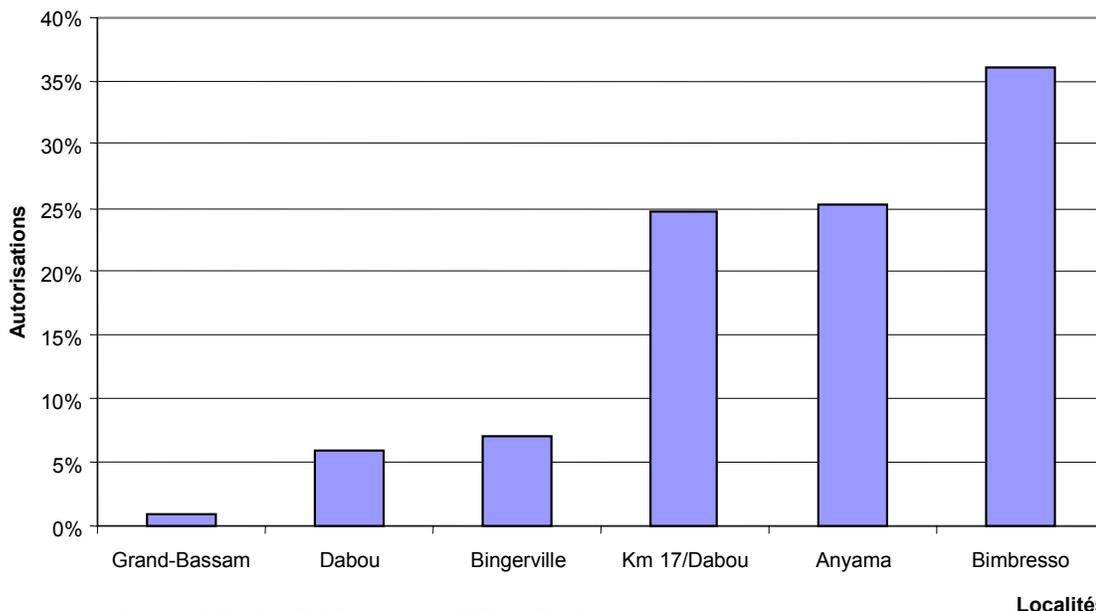
Les attributions de lignes portées sur la carte grise sont les suivantes avec comme départ Abidjan (001) :

Tableau 7
Autorisations de transport en fonction des lignes

<i>Localités</i>	<i>Code DTT</i>	<i>Nb d'autorisations</i>
<i>Grand Bassam</i>	086	15
<i>Dabou</i>	063	162
<i>Bingerville</i>	045	210
<i>Km 17 (route de Dabou)</i>	100	703
<i>Anyama</i>	026	718
<i>Bimbresso</i>	271	1034
<i>Total</i>		2842

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, février 1999

Figure 6
Répartition officielle des autorisations de transport (en %)



Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, Abidjan, février 1999

En fait, il n'existe que trois principales lignes avec à Abidjan, Adjamé comme point central de départ (ou d'arrivée) :

- Adjamé-Yopougon : avec différentes stations à Yopougon et se prolonge sur Bimbresso et Dabou ;
- Adjamé-Abobo : continue sur Km 18 et Anyama ;
- Adjamé-Bingerville avec des ramifications sur Anono et M'pouto dans la commune de Cocody.

Le secteur a procédé à une segmentation des lignes officielles. Cependant les plus fortes concentrations de véhicules se retrouvent sur les lignes Adjamé-Yopougon et Adjamé-Abobo qui constituent en réalité des sous-sections des principales lignes « officielles » que sont Adjamé-Bimbresso et Adjamé-Anyama.

Bien que les autorisations soient délivrées pour une ligne précise, dans la réalité, cette règle n'est que peu respectée. L'exploitation se fait selon l'intensité de la demande, et les véhicules se concentrent sur les itinéraires à forte demande en fonction des heures de la journée, et/ou des événements qui suscitent le déplacement de nombreuses populations (matches de football, meetings politiques, ...).

2.2 Critères d'attribution des lignes et régulation du secteur

Régulation institutionnelle

La régulation institutionnelle est assurée par la DTT qui délivre l'autorisation de transport. L'exercice de transport public en Côte d'Ivoire est réservé aux seuls nationaux. Ils sont soumis à la délivrance d'une autorisation de transport valable deux ans.

Dans la réalité, des non-ivoiriens possèdent des autorisations de transport public et exercent dans le secteur des gbakas soit directement, soit indirectement par le biais de "prête-noms". Ce système de "prête-noms" amplifie le phénomène d'atomisation du secteur : alors que l'on déclare dans la profession que certains propriétaires auraient plus de 30 voire 40 véhicules, officiellement le plus gros propriétaire n'en posséderait que 18 ! Cependant, la plupart des propriétaires sont de petits transporteurs avec un seul véhicule, comme le montre le tableau ci-dessous.

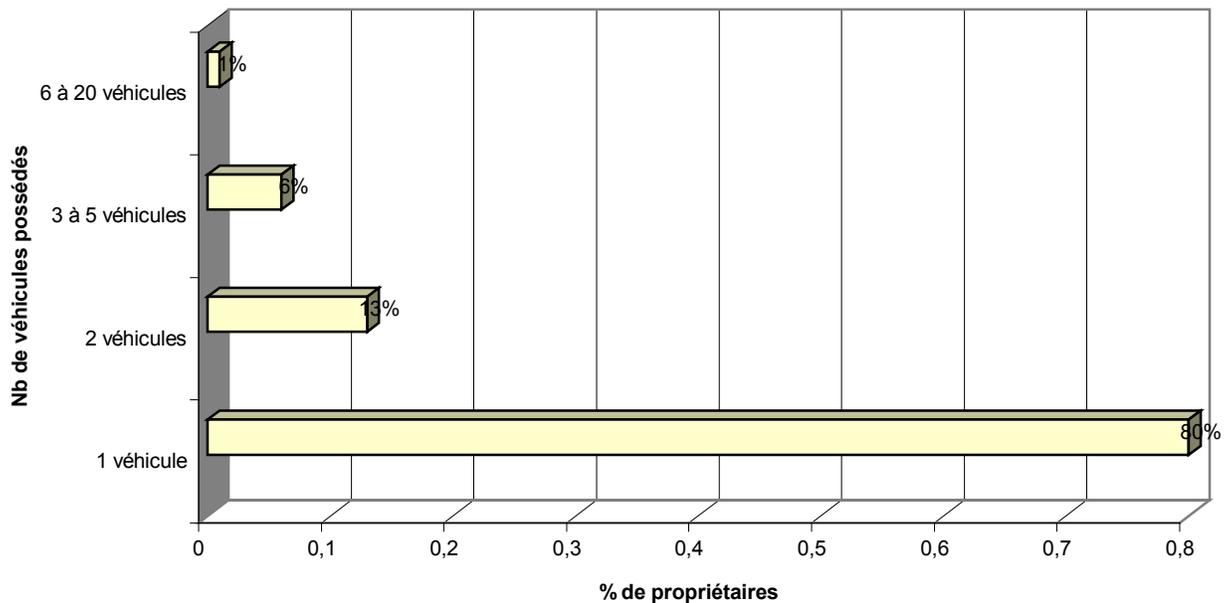
Tableau 8
Répartition du parc de gbakas par propriétaire

Nombre de véhicules possédés	Nombre de propriétaires	%
1 véhicule	1688	80
2 véhicules	267	13
3 à 5 véhicules	121	6
6 à 20 véhicules	24	1
Total	2100	100

Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, Abidjan, 1999

Au total, le secteur des gbakas à Abidjan est un secteur essentiellement composé de petits transporteurs ayant un ou deux véhicules (93 % du parc total). Sur les 24 transporteurs répertoriés possédant plus de 5 véhicules, seulement cinq d'entre eux sont propriétaires de dix véhicules et plus : deux propriétaires en auraient dix, deux autres respectivement onze et seize, et un dernier dix-huit.

Figure 7
Répartition du parc gbakas par propriétaire (%)



Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, Abidjan, 1999

Par ailleurs, l'autorisation de transport ne constitue pas une régulation à l'entrée dans la profession : ni la DTT, ni les syndicats qui gèrent les lignes n'ont jamais refusé d'accorder une autorisation à un transporteur une fois acquittés les droits de 10 000 FCFA officiels au Trésor public, et ceux d'inscription au syndicat pour l'exploitation d'une ligne.

Régulation professionnelle

Le secteur des transports est régi par une multitude de syndicats professionnels². L'attribution d'une ligne de transport à un nouvel arrivant est soumise à l'approbation d'un syndicat (les syndicats font partie du comité d'attribution des lignes). Dans la réalité ce comité d'attribution des lignes ne se réunit que rarement : il suffit de régler le droit d'adhésion à un syndicat pour avoir son aval.

Dans le cas des gbakas, on retrouve les principaux³ syndicats de transporteurs et le syndicat des chauffeurs dans les gares. Ces dernières sont gérées par des chefs de gare représentant chacun

² En janvier 1999 on dénombre 11 syndicats de transporteurs, 2 syndicats de chauffeurs et un syndicat des usagers des transports.

³ Syndicat national des transporteurs de marchandises et de voyageurs de Côte d'Ivoire (SNTMV-CI), Syndicat national des transporteurs terrestres de CI (SYNTT-CI), Union des transporteurs de CI (UNITRA-CI), Syndicat des transporteurs professionnels de CI (SYNTP-CI), Syndicat autonome des transporteurs (SAT) et Syndicat national des chauffeurs des transports terrestres de CI (SYNACTT-CI).

l'organisation syndicale à laquelle il appartient⁴. Chaque gare regroupe plusieurs lignes et chaque ligne est gérée par un chef de ligne chargé du respect du chargement qui s'effectue selon le système de tour de rôle.

L'inscription sur une ligne est payante en une seule fois, le tarif variant de 10 000 à 30 000 FCFA en fonction de l'importance de la ligne (pour l'itinéraire Adjamé-Yopougon, ce montant est de 25 000 FCFA).

L'exploitation du véhicule est ensuite soumise au paiement d'une taxe journalière de 200 FCFA au syndicat représenté sur la gare auquel le transporteur est affilié. Enfin pour chaque départ après chargement, une somme forfaitaire de 100 FCFA est en outre perçue par le même syndicat.

II. LES OPÉRATEURS

Les principaux opérateurs sont : les chauffeurs, les propriétaires-chauffeurs et les propriétaires. A ceux-là s'ajoute un acteur principal du fonctionnement : l'apprenti-receveur communément appelé le « balanceur » qui assure à bord (plutôt souvent accroché à la portière) du gbaka le rôle de racoleur de passagers par des coups de sifflets stridents, n'hésitant pas à descendre en marche pour courir et trouver un ou deux clients, hurlant les destinations aux abords des marchés. Il assure par ailleurs le rôle du receveur.

Nous nous appuyerons principalement sur les informations recueillies lors de notre enquête réalisée en janvier-février '99 auprès des différents acteurs. Avant de passer à la présentation des opérateurs, un rapide rappel de l'enquête.

1. ÉCHANTILLONNAGE

Les enquêtes ont été réalisées du 20 janvier au 27 février 1999. Nous avons eu recours au service de trois enquêteurs avec l'aide et sous la supervision de deux experts locaux et d'un expert international.

Trois types de questionnaires ont été utilisés (ces questionnaires sont disponibles sur demande):

- chauffeur
- propriétaire-chauffeur
- propriétaire

Pour affiner l'analyse, une fiche "ligne" a été systématiquement rajoutée au questionnaire chauffeur et propriétaire-chauffeur, et une fiche "parc" au questionnaire propriétaire et propriétaire-chauffeur.

⁴ "La gestion des gares par les syndicats est un véritable rapport de force, le syndicat le plus puissant impose sa loi", nous confie un chauffeur de la gare d'Adjamé.

A partir d'un premier sondage sur le terrain, nous nous sommes rendus compte que les propriétaires-chauffeurs sont peu nombreux dans la profession (cela reste à confirmer par une enquête plus exhaustive qui n'a pu être réalisée dans le cadre de la présente étude). Fort de ce constat, nous avons alors prévu de répartir les enquêtes de la façon suivante :

- 60 à 75 enquêtes chauffeurs
- 15 à 20 enquêtes propriétaires-chauffeurs
- 30 à 45 enquêtes propriétaires

Le tableau ci-dessous est donc le résultat de cette répartition initiale.

Tableau 9
Répartition par type d'enquêtes

	<i>Nombre d'enquêtes</i>
<i>Chauffeurs</i>	<i>72</i>
<i>Propriétaires-chauffeurs</i>	<i>18</i>
<i>Propriétaires</i>	<i>31</i>
<i>TOTAL</i>	<i>121</i>

Source : SITRASS, enquêtes de terrain, janv-févr. 1999

La faiblesse des effectifs de cet échantillon ne permet donc pas de calculer des valeurs moyennes pour les besoins de notre étude. Qui plus est, le caractère incertain de certains paramètres de base obligent à travailler sur des valeurs médianes (souvent même sur des fourchettes) notamment en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement et la rentabilité du système. Afin d'approcher un tant soit peu la réalité du secteur, nous avons multiplié les sources en recoupant différentes informations.

Nous rappellerons ici un des exemples de recoupements des informations recueillies. Cet exemple qui au départ devait simplement servir à valider (ou avoir une idée plus précise) le nombre de rotations et le taux de remplissage effectués par gbaka dans une journée, a finalement servi à confirmer ou infirmer certaines informations recueillies auparavant sur le secteur.

Le nombre de rotations⁵ et le taux de remplissage effectués dans la journée constituent un élément fondamental dans l'appréciation de la rentabilité de l'activité de transport. Or, les enquêtés, chauffeurs et balanceurs, avaient du mal (!) à fournir des informations précises à ce sujet. Nous avons alors décidé de suivre quelques chauffeurs sur une journée de travail⁶. Par hypothèse, nous appellerons les trois véhicules pris en exemple ici : A, B et C. Chacune des trois principales lignes a ainsi fait l'objet de cette enquête de suivi de véhicule :

⁵ Une rotation égale à un aller-retour

⁶ La journée de travail commence vers 5h30 et se termine aux alentours de 20h00.

- Adjamé-Yopougon/Toits Rouges : véhicule A (17 places)
- Abobo/Habitat-Adjamé : véhicule B (32 places)
- Adjamé-Abobo/Habitat complété par Adjamé-Bingerville : véhicule C (18 places).

Une fiche d'indicateurs de productivité a été établie à cet effet (cf. fiche type en annexe). Cette fiche comportait les éléments suivants : sens du trajet, heure de départ, tarif, nombre de passagers au départ, nombre de passagers descendus en cours de route, nombre de passagers montés en cours de route, heure d'arrivée, et observations sur la ligne (panne, accident, ...).

Les informations sur les indicateurs de productivité issues de cette enquête de suivi ont été utilisées pour compléter de façon plus fine celles recueillies au cours des enquêtes générales.

Commentaire sur cette enquête approfondie

Les trois véhicules enquêtés ont été choisis de façon aléatoire : les trois chauffeurs ont tout simplement accepté de collaborer. Après vérification des immatriculations des véhicules auprès de la DTT et de la SICTA, les conclusions suivantes peuvent être avancées :

- Le véhicule B dispose d'une autorisation de transport pour la ligne Adjamé-Bimbresso, mais apparemment s'est positionné sur la ligne Adjamé-Abobo. Pendant l'enquête le véhicule B a été confronté à un incident sur le parcours. A 17h10 alors que le chargement est fait, le chauffeur a été averti d'un contrôle de l'OSER (Office de Sécurité Routière) sur la route. Il renonce alors au voyage parce que ne remplissant pas les conditions minimales imposées par l'OSER (phares et feux de signalisation défectueux, pneus usés). Une demie heure plus tard, le service reprend suite à la fin du contrôle OSER.
- Le véhicule A a une autorisation de transport inter urbain (entre Abidjan et une ville à 300 kilomètres de la capitale). Il effectue par conséquent de façon illégale le transport sur les lignes gbakas.
- Le cas du véhicule C est encore plus grave. Ce véhicule circule avec la plaque d'immatriculation d'un taxi-compteur, donc sans autorisation de transport gbaka et sans visite technique.

2. LES CHAUFFEURS ET APPRENTIS-CHAUFFEURS

Les chauffeurs de gbakas constituent une population relativement jeune : plus de la moitié de ceux que nous avons rencontrés (53 %) a moins de 35 ans et 80 % moins de 40 ans. Seulement 5 % d'entre eux sont âgés de 50 ans et plus.

Cette population est par ailleurs relativement peu scolarisée : 53 % n'ont fait aucune étude⁷, et 32 % n'ont pas dépassé l'école primaire (y inclus ceux qui ont suivi des études coraniques).

⁷ Le taux de scolarisation pour toute la population ivoirienne est 74 % au dernier recensement de 1988.

Tableau 10
Les chauffeurs : niveau d'instruction

Niveau d'étude	%
Non scolarisés	53
<i>Ecole primaire</i>	32
Collège et lycée	15
Total	100

Source : SITRASS, enquêtes février 1999

Plus des trois quart (78 %) des chauffeurs sont mariés (souvent polygames) et ont en charge une moyenne de six personnes (avec un maximum de 28 personnes à charge pour l'un d'entre eux).

Le secteur est par ailleurs caractérisé par un taux de rotation élevé dans les relations entre chauffeurs et propriétaires⁸ : bien que plus de 52 % des chauffeurs enquêtés fassent du transport depuis au moins dix ans, plus de 60 % sont avec le propriétaire actuel depuis seulement un an (trois ans pour 82 % d'entre eux).

Les chauffeurs enquêtés viennent de divers horizons mais plus de 60 % d'entre eux peuvent être considérés comme étant du secteur : anciens apprentis-chauffeurs (37 %) ou chauffeurs de transport interurbain (voyageurs ou marchandises) recyclés dans l'urbain (24 %). Aucun chauffeur de notre échantillon n'a été propriétaire auparavant.

Les conditions de travail des chauffeurs et balanceurs

Un article parut dans un journal ivoirien⁹ en 1999 résume assez bien la situation des chauffeurs et balanceurs de gbakas à Abidjan (cf. annexe).

Le contrat

Dans notre échantillon, la totalité des contrats liant chauffeur et propriétaire est un contrat oral. Il n'est donc question d'aucune prise en charge type sécurité sociale. Le contrat oral suppose une relation de confiance entre propriétaire et chauffeur mais il soumet le dernier à la merci du premier qui ne se prive d'ailleurs pas de ce droit pour licencier au moindre problème.

La situation professionnel du balanceur est encore plus délicate et instable. Il est embauché par le chauffeur et reste aussi à sa merci. A tout moment le chauffeur peut le congédier : les gares regorgent de balanceurs à la recherche de travail.

⁸ Sans qu'on sache avec précision qui du chauffeur ou du propriétaire rompt le contrat, on peut cependant supposer que dans la majorité des cas l'initiative revient au propriétaire.

⁹ « L'univers des mini-cars : apprenti-gbaka, une vie de chien », Ivoir'Soir, 1999.

Les heures de travail

En général, les gbakas commencent tôt le matin (à partir de 5 heures, parfois un peu plus tôt) pour finir le soir aux alentours de 22 heures (parfois plus tard ou plus tôt en fonction de la recette engrangée dans la journée).

En raison de ces conditions de travail difficiles (longue journée), une grande majorité (63 % de notre échantillon, 80 % si l'on ne tient pas compte des non réponses) des chauffeurs travaillent en conduite partagée. La conduite partagée se fait selon un système de tour de rôle suivant les heures de la journée (le premier chauffeur termine vers midi, et le second prend la relève jusqu'au soir), ou à la journée (un jour sur deux pour chacun des deux chauffeurs). La rotation à la demi-journée reste le système le plus utilisé.

Le chauffeur en second¹⁰ est en général embauché par le chauffeur titulaire (dans 86 % des cas de notre échantillon) mais le propriétaire est tenu au courant. Dans la plupart des cas, chaque chauffeur a son propre balanceur.

Les lignes à faible trafic sont assurées par un seul équipage. Ce sont aussi celles où les rotations sont les plus faibles dans la journée.

Les rémunérations

Le chauffeur en second n'a pas de salaire ; il est en général rémunéré sur la recette du jour (entre 3 000 et 4 000 FCFA, en fonction de la recette qu'il réalise). Le chauffeur principal touche en général un fixe mensuel (pas très élevé) compris entre 15 000 FCFA et 60 000 FCFA. Ce fixe est complété sur la recette journalière, une fois payés le fixe journalier du propriétaire (entre 20 000 FCFA et 45 000 FCFA selon les modèles et l'âge des gbakas) et les dépenses à sa charge (carburant, balanceur, restauration, police, syndicat, lavage, ...).

Selon nos enquêtes, ce complément journalier du chauffeur est compris entre 3 500 et 5 000 FCFA (parfois un peu plus, parfois moins en fonction de la recette du jour). Le balanceur touche en moyenne 1 000 à 2 000 FCFA par jour (parfois 2 500 FCFA en fonction de la recette du jour). Le salaire mensuel réel du chauffeur titulaire se situerait par conséquent dans une fourchette de 130 000 à 180 000 F CFA, celui du balanceur entre 40 000 et 60 000 FCFA, et celui du chauffeur en second entre 80 000 et 100 000 FCFA.

Mais en matière de rémunération, différents systèmes sont utilisés dans le secteur. Dans certains cas, les chauffeurs ne touchent pas de salaire fixe mensuel. Le propriétaire demande une recette journalière comprise entre 15 000 et 25 000 FCFA, le chauffeur se payant sur l'excédent de recette une fois réglés le propriétaire, le balanceur et le chauffeur en second s'il y en a, le carburant et toutes autres dépenses à sa charge. Cette formule est souvent utilisée dans le cas de véhicules relativement âgés. Pour les véhicules neufs, le propriétaire demande souvent un fixe compris entre 35 000 et 45 000 FCFA.

Dans certains cas, le chauffeur reverse (ou est plutôt censé reverser) toute la recette au propriétaire, ne touche pas de salaire mais travaille pour son propre compte un jour par mois.

¹⁰ Communément appelé « l'américain », la tradition voulant qu'il gagne plus que le chauffeur titulaire.

L'avenir des chauffeurs

Plus d'un chauffeur sur deux (54 %) pense rester chauffeur encore plus de 5 ans. Près d'un tiers (27 %) pensent rester dans cette situation encore pour longtemps, voire à vie. Ceux qui considèrent leur statut comme transitoire pensent avant tout devenir propriétaires d'un véhicule¹¹. Leur préférence va à 58 % à la Toyota (18 places) qu'ils connaissent bien et qu'ils considèrent comme un véhicule solide avec des pièces détachées pas chères et faciles à trouver.

En raison de l'apport personnel limité dont ils sont capables et des conditions de crédits qu'ils trouvent contraignantes, les chauffeurs considèrent que seul le système du « travailler-payer » pourrait leur permettre d'accéder à la propriété d'un véhicule. Bien que leur préférence aille à un véhicule neuf (pour éviter les pannes), ils restent réalistes et choisissent un véhicule d'occasion.

3. LES PROPRIÉTAIRES-CHAUFFEURS

Selon notre échantillon, 67 % des propriétaires-chauffeurs sont d'anciens chauffeurs ou apprentis-chauffeurs. L'âge moyen tourne autour de 42 ans (seulement 29 % d'entre eux ont moins de 40 ans dans notre échantillon). Ils constituent par ailleurs une population très peu scolarisée 31 % seulement ont été à l'école ou au collège).

Tableau 11
Les propriétaires-chauffeurs : niveau d'instruction

Niveau d'étude	%
Non scolarisés	69
<i>Ecole primaire</i>	6
Collège et lycée	25
Total	100

Source : SITRASS, enquêtes février 1999

Ils sont tous mariés et ont en moyenne dix personnes à charge. Le transport constitue leur activité principale (82 % des cas), et sont à 47 % depuis plus de dix ans dans la profession.

Beaucoup de propriétaires-chauffeurs ont deux véhicules (59 % de notre échantillon). Dans un seul cas, le propriétaire-chauffeur en possède trois.

En dehors des syndicats, il n'existe aucune structure de regroupement des propriétaires-chauffeurs. Ils sont syndiqués à plus de 90 %.

¹¹ Quelques jeunes « égarés » dans le secteur pensent y ressortir très rapidement pour aller tenter leur chance en ... Europe.

4. LES PROPRIÉTAIRES

Les propriétaires de gbakas constituent une population relativement âgée : une moyenne d'âge de 45 ans avec plus de 32 % ayant plus de 50 ans (le plus jeune est âgé de 31 ans).

Ils sont tous mariés et, en moyenne, ont en charge 15 personnes (avec un maximum de 32 pour l'un d'entre eux). Ils sont à 48 % scolarisés (cf. tableau ci-dessous).

Tableau 12
Les propriétaires : niveau d'instruction

Niveau d'étude	%
Non scolarisés	52
<i>Ecole primaire</i>	26
Collège et lycée	22
Total	100

Source : SITRASS, enquêtes février 1999

Ils sont en général propriétaires d'un ou deux véhicules (dans leur grande majorité) et ont le transport urbain comme activité principale (à 87 %) ; 13 % font du transport gbaka parallèlement au commerce considéré comme activité principale. 41 % d'entre eux sont dans la profession depuis plus de dix ans (19 % seulement y sont depuis moins de cinq ans).

S'ils affirment consigner leur comptabilité dans un cahier journal (52% d'entre eux), cette comptabilité est avant tout tenue par eux mêmes. 83 % affirment déposer leurs économies dans une banque mais un sur dix continue à garder ses économies à la maison. Ces économies sont avant tout destinées aux dépenses de la famille et au renouvellement du matériel. Dans ce dernier cas, on ne contracte pas de crédit auprès des institutions financières de la place (apport trop élevé, caution et garantie trop chères, ...).

Ils sont à 65 % membres d'un syndicat (il n'y a aucune structure coopérative dans le secteur) et compte sur ces derniers pour les défendre vis à vis de l'administration et des chauffeurs, et pour organiser les tours de rôle dans les gares et lutter contre les transporteurs clandestins.

Même s'ils affirment qu'il y a trop de concurrence dans le secteur (96 %) pour cause d'un surplus de véhicules et de clandestins, ils soutiennent cependant à plus de 67 % que l'activité de transporteur de gbakas est rentable à Abidjan en général¹².

Selon les propriétaires, cette forte concurrence dans le secteur a pour conséquence une dégradation de la qualité de service et une augmentation des problèmes de sécurité.

¹² La rentabilité au sens des propriétaires de gbakas n'intègre bien évidemment pas les notions d'amortissement (renouvellement du parc) ni encore moins celles des externalités négatives dues au fonctionnement du secteur.

III. LES GBAKAS ET LA SÉCURITÉ DANS LES TRANSPORTS A ABIDJAN

Nous verrons successivement les visites techniques, les problèmes de sécurité à travers les accidents de la circulation et l'implication des gbakas, et enfin nous terminerons par le comportement des gbakas vis à vis des assurances.

1. LES VISITES TECHNIQUES

De la réglementation obligatoire...

Les visites techniques automobiles ont été rendues obligatoires pour tous les véhicules sur le territoire ivoirien en 1971. Elles sont actuellement assurées par une société de droit privé ivoirien, la Société Ivoirienne de Contrôles Techniques Automobiles et Industriels (SICTA)¹³ qui a repris les activités assurées à l'origine par le bureau VERITAS.

La visite technique a pour but de vérifier la conformité de l'état du véhicule aux exigences de sécurité routière et du code de la route. La SICTA est équipée de matériels suffisants et performants pour assurer ce contrôle. Sont consignées et notées toutes les déficiences observables sans démonter le véhicule. Suivant leur importance, soit le certificat de visite est refusé, soit le véhicule fera l'objet d'une attention particulière à la prochaine visite.

Dans le cas de refus du certificat de visite, un récépissé de revisite est délivré. Le propriétaire du véhicule dispose de cinq jours à compter de la date du refus, pour effectuer les réparations signalées et se représenter à la visite technique.

Les périodicités de la visite technique pour les véhicules de transport public de personnes sont les suivantes :

Tableau 13

Tarifs et périodicités des visites techniques (applicables à partir de 1994)

Catégories de véhicule	Périodicité (nb de visites par an)	Tarif visite de contrôle (FCFA)	Tarif de la revisite (FCFA)
Nb de places <= 9	2	10 000	9 375
9<Nb de places <= 25	2	13 750	11 250
Nb places >25	2	15 625	11 250

Source : SICTA, février 1999

Les véhicules de transport de marchandises et les voitures particulières ne passent la visite technique qu'une fois l'an.

... à la réalité du terrain

¹³ SICTA est membre du groupe suisse Société Générale de Surveillance (SGS).

Ce n'est propre ni à la Côte d'Ivoire, ni au secteur des gbakas : en Afrique sub-saharienne, il y a mille et une façons de contourner la réglementation. Dans le cas des visites techniques le système le plus répandu est, semble-t-il, la location (ou l'emprunt) de pièces le jour de la visite. On peut aussi jouer sur les arrangements et ne pas passer la visite, en comptant ainsi pouvoir négocier avec les forces de l'ordre (cf. situation des véhicules A et C décrite précédemment).

Selon les responsables de la SICTA, environ 50 % seulement¹⁴ des véhicules passent la visite technique. Le taux de réussite à la visite technique est somme toute honorable pour les mini-bus, genre gbakas : plus de 75 % d'entre eux réussissent l'épreuve. Les données disponibles pour les deux dernières années (1997 et 1998) sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 14
Taux de réussite à la visite technique à Abidjan

	1997	1998
14 places <Mini-bus <40 places	77 %	84 %
Taxis compteur	76 %	74 %

Source : SICTA, Abidjan, mars 1999

Somme toute, même si le taux de passage au contrôle technique semble bas, l'on ne peut pas conclure que les visites soient inefficaces. Elles permettent, au moins pour ceux qui les passent, de veiller à l'entretien des véhicules afin de limiter la dégradation du parc. Même si l'état du parc de gbakas abidjanais n'a rien de catastrophique par rapport à ce que l'on peut constater dans d'autres villes africaines, un contrôle plus strict de la part des forces de l'ordre avec des sanctions appropriées devaient permettre une amélioration de la situation.

2. LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE PROFESSION SOUVENT DECRIÉE POUR SON COMPORTEMENT AGRESSIF DANS LA CIRCULATION

La Côte d'Ivoire dispose d'un organe central chargé de la sécurité routière sur toute l'étendue du territoire national : l'Office de Sécurité Routière (OSER)¹⁵. En matière de constats d'accidents la Police et la Gendarmerie se partagent les rôles : la première intervient pour tout ce qui concerne le périmètre de l'agglomération d'Abidjan, la seconde s'occupant de la rase campagne et des accidents urbains où les « corps habillés sont impliqués ». La Police est en principe censée transmettre à l'OSER les statistiques d'accidents de la ville d'Abidjan mais dans la réalité elle est incapable d'établir la moindre statistique faute de moyens adéquats, moyens humains mais surtout moyens informatiques.

¹⁴ N'ayant pas eu accès aux données de la SICTA, nous ne pouvons bien évidemment pas vérifier ce chiffre ni ceux qui nous ont été fournis ultérieurement.

¹⁵ L'OSER est un organisme public qui dépend du Ministère des transports.

Pour pallier cette insuffisance dans la transmission des données, l'OSER a mis en place une collecte systématique de données, effectuée par des agents formés au préalable pour cette tâche et qui s'y consacrent à plein temps. Ces enquêteurs visitent annuellement les commissariats des dix communes d'Abidjan et des villes de l'intérieur où ils consultent les constats d'accidents pour remplir le formulaire statistique d'accidents, mais examinent également les procès-verbaux pour pouvoir documenter les circonstances d'accidents.

En principe, toutes les données d'accidents disponibles à la source sont centralisées à l'OSER. En pratique, le recueil n'est pas exhaustif ; il semble que le problème principal réside dans l'accès aux messages-radio de gendarmerie qui ne sont pas archivés avec tout l'ordre souhaitable et dont bon nombre échappe ainsi aux enquêteurs de l'OSER. Même si les données semblent exhaustives en ce qui concerne la ville d'Abidjan, des « incidents » jalonnent cependant le parcours.

En 1997, l'OSER a répertorié un total de 10 290 accidents pour l'ensemble de la Côte d'Ivoire et 369 tués. L'Office estime que le coût social et économique de l'ensemble des accidents corporels de la route en Côte d'Ivoire représente 0,5 % du PIB. Les valeurs estimées pour un tué et un blessé sont respectivement de 22,8 millions et 2,4 millions de FCFA pour la même année.

D'après le rapport de l'OSER, en 1997, la commune d'Abidjan a été le lieu de 4 117 accidents corporels faisant 176 tués, et 5 745 blessés (dont 28 % de blessés graves). La gravité des accidents est légèrement inférieure à la moyenne urbaine avec 4 tués pour 100 accidents ou 3 tués pour 100 victimes. Chaque accident corporel fait en moyenne 1,4 victime.

Le tableau ci-dessous montre pour la ville d'Abidjan l'évolution des accidents de la circulation de 1990 à 1996 avec en comparaison l'implication des mini-cars.

Tableau 15
Evolution des accidents de la circulation et implication des mini-cars à Abidjan (1990-1996)

Années	Nombre d'accidents		Nombre de tués		Nombre de blessés	
	Mini-cars	Total Abidjan	Mini-cars	Total Abidjan	Mini-cars	Total Abidjan
1990	206	4435	11	92	627	5416
1991	299	4509	12	96	815	6063
1992	258	4307	21	117	720	4472
1993	284	3657	20	120	718	6370
1994	289	nd	18	nd	698	nd
1995	290	2703	15	112	698	5752
1996	298	nd	19	nd	734	nd

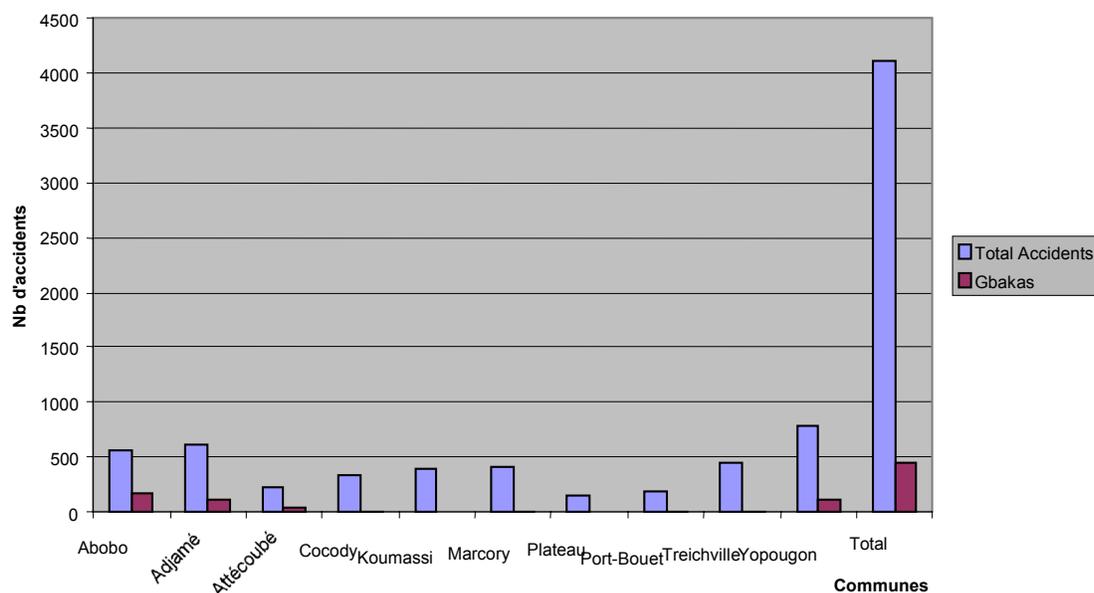
Source : OSER, Accidents corporels de la circulation en Côte d'Ivoire, oct. 1999

nd : non disponible

Alors qu'ils représentent moins de 2 % du parc total en circulation à Abidjan¹⁶, les gbakas interviennent en moyenne dans 6 % des accidents à Abidjan, mais sont impliqués pour environ 15 % dans les accidents mortels, et environ 13 % dans les accidents avec blessés.

Les données détaillées pour l'année 1997 donnent la répartition suivante selon les différentes communes de l'agglomération.

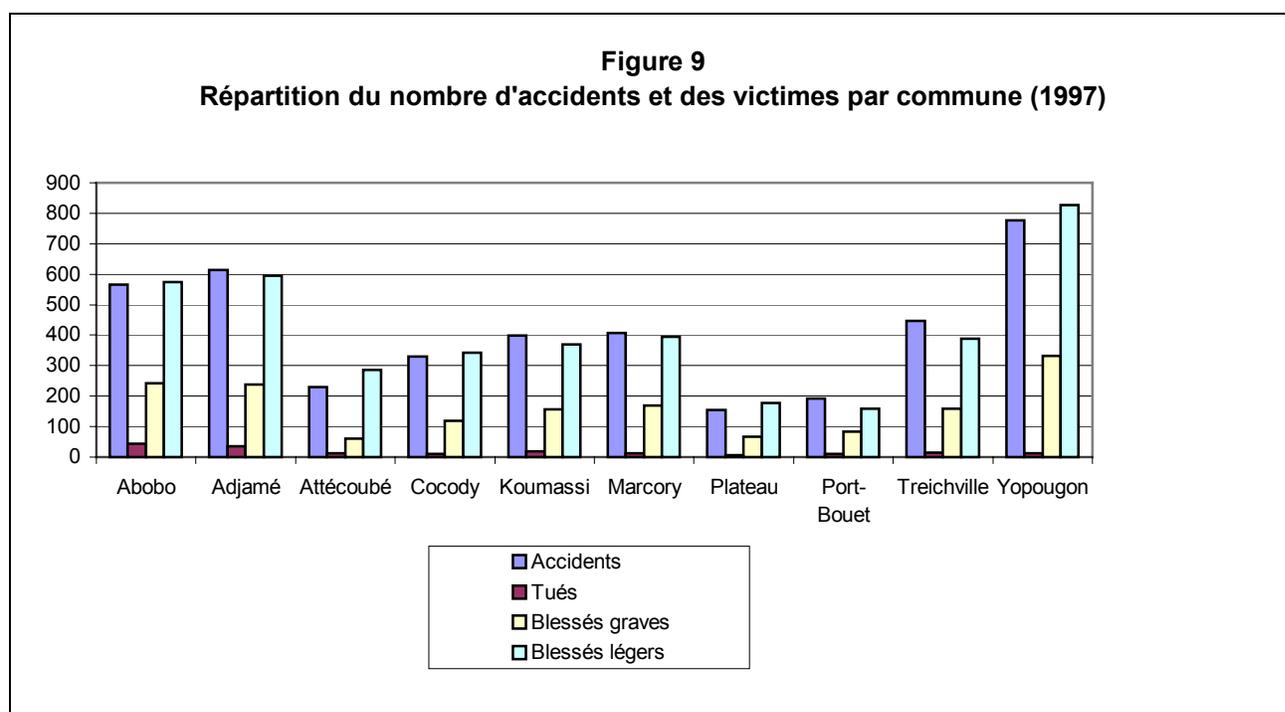
Figure 8
Implication des gbakas dans les accidents totaux par commune (1997)



Source : OSER, Accidents corporels de la circulation en Côte d'Ivoire, oct. 1999

¹⁶ Parc total estimé à environ 180 000 véhicules. Il est vrai que les gbakas sont plus souvent dans la circulation que les autres véhicules (plus de 100 000 km par an pour un gbaka type).

La figure ci-dessous montre la répartition des victimes d'accident en nombre par commune en 1997.



Source : OSER, Accidents corporels de la circulation en Côte d'Ivoire, octobre 1999

Les communes à fortes fréquences d'accidents sont celles de Yopougon (19 % des accidents de l'agglomération) et d'Adjamé (15 %). Les plus forts taux de tués se concentrent à Abobo (24 % de l'ensemble des tués pour l'agglomération), et à Adjamé (20 %) qui constituent en même temps les communes où les tués-piétons sont particulièrement nombreux.

Cette configuration est globalement la même en ce qui concerne les accidents des mini-cars dans les différentes communes : Abobo concentre 52 % des tués de l'agglomération contre 8 % pour Yopougon, pendant que les trois communes (Abobo, Yopougon et Adjamé) concentrent 88 % des accidents (où les gbakas sont impliqués) dans l'agglomération d'Abidjan en 1997.

Dans ces conditions de fortes implications des gbakas dans les accidents de la circulation à Abidjan, quelle est la situation des véhicules vis à vis des assurances ? Ce sera l'objet de notre prochain point.

3. LES ASSURANCES

Le secteur des assurances est caractérisé par une forte concurrence qui n'est pas sans conséquence sur l'activité des compagnies. En effet, une des compagnies d'assurance ivoiriennes de la place s'est vue (en janvier 1999) interdite de souscrire ou de renouveler des contrats d'assurances et de disposer de ses actifs pour insolvabilité financière. Même si la Commission régionale de contrôle des assurances (CRCA)¹⁷ qui a pris cette décision n'avait pas encore, en février 1999, retiré son agrément à la compagnie d'assurance en question, c'est la toute première fois que ce phénomène se produit sur la place d'Abidjan, après le Sénégal et le Cameroun.

Les compagnies d'assurance ivoiriennes sont regroupées au sein de l'ASACI (Association des sociétés d'assurance de CI). L'ASACI est censée réglementer le secteur par des tarifs homologués mais ces tarifs ne sont pas respectés par les différentes compagnies.

Dans le secteur des gbakas, notamment dans la gamme des 9-22 places, cette concurrence est encore plus accentuée qu'ailleurs. Les grandes compagnies traditionnelles n'interviennent que de façon marginale sur le marché des transports de voyageurs. Les principales compagnies intervenant dans le secteur des gbakas sont toutes ivoiriennes : Alliance Africaine d'Assurance (3A), Abidjanaise d'Assurance (2A), TISSERIN (groupe Bakou), Solidarité Africaine d'Assurance (SAFA), COLINA. Nous en avons rencontré quatre : 3A, 2A, SAFA, TISSERIN.

3.1 Les tarifs

Au lendemain de la dévaluation du FCFA (barème ASACI de septembre 1994), les tarifs ont été augmentés de 25 %. La prime annuelle responsabilité civile est donc passée de 593 266 FCFA à 741 583 FCFA pour les véhicules de transport de personnes de 9-22 places.

Tableau 16
Tarifs de référence ASACI (taux Responsabilité Civile)

	01 janvier 1994	Septembre 1994
9 à 22 places	593 266	741 583
23 à 40 places	701 852	877 315
41 places et plus	751 515	939 394

Source : ASACI, février 1999.

En janvier 1999, force est de constater que les tarifs pratiqués sont en général inférieurs aux taux d'avant 1994 ! Une des compagnies rencontrée avoue pratiquer un tarif de 720 000 FCFA alors que la concurrence affiche des tarifs à 529 560 FCFA (pour les 9-22 places). Au cours de la discussion, nous nous sommes rendus compte que notre compagnie venait de s'aligner sur les taux de la concurrence, la plupart de ses clients ayant décidé de ne pas renouveler leurs contrats (pour une différence de 5 000 FCFA, les transporteurs changent de compagnie d'assurance).

¹⁷ La CRCA est une émanation de la CIMA (Conférence interafricaine du marché des assurances) qui regroupe 14 pays africains.

La catégorie des plus de 22 places semble épargnée par cette concurrence : les tarifs de référence y sont plutôt respectés.

3.2 Modalités d'intervention

Les transporteurs ne prennent en général que la prime obligatoire : responsabilité civile

Les barèmes officiels indiquent que la prime annuelle est payable comptant et non fractionnable. En réalité, en raison de cette forte concurrence qui régit le secteur, les transporteurs de gbakas prennent des assurances semestrielles, trimestrielles, voire mensuelles. Mais les assureurs passent par des agents qui sont des mandataires et qui peuvent vendre à crédit. Ces agents ont des commissions sur les primes vendues.

3.3 Taux de sinistre

Selon les assureurs, le taux de sinistre (remboursements effectués par rapport aux primes encaissées) se situe autour de 75 % à 80 % dans le secteur des transports de voyageurs.

Les cars interurbains sont les plus sinistrés en terme de remboursement en raison de la gravité des accidents corporels (plus de morts), alors qu'en général, les gbakas n'interviennent que dans les cas d'accidents matériels ("tôle froissée").

3.4 Recommandations des assureurs

- Les assureurs sont pour une plus grande intervention de l'ASACI dans le secteur afin de faire respecter les tarifs homologués, ce qui ne correspond pas à l'orientation économique actuelle du pays qui va dans le sens de laisser jouer les lois du marché.
- La plupart des assureurs rencontrés sont favorables à la mise en place d'un programme de formation des chauffeurs de gbakas. Ils sont prêts à participer au financement si l'Office de sécurité routière leur en faisait la proposition.

CHAPITRE II

FINANCEMENT ET RENTABILITÉ DU SECTEUR DES GBAKAS A ABIDJAN

Dans ce chapitre, nous verrons successivement les circuits de financement des véhicules, les besoins de financement (exprimés par les transporteurs), et enfin la rentabilité supposée ou réelle du secteur.

I. LES CIRCUITS DE FINANCEMENT DU SECTEUR

1. LE MARCHÉ FINANCIER FORMEL : CIRCUITS BANCAIRES ET SOCIÉTÉS DE CRÉDIT-AUTOMOBILE

1.1 Position globale du problème

La crise économique avait déjà considérablement ralenti l'achat de véhicules neufs dans le secteur dès la fin des années '80 mais la dévaluation du F CFA survenue en janvier 1994 et la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion à partir de 1996 ont porté un sérieux coup au secteur du neuf. Cependant, le sous-secteur des mini-cars a été moins touché que celui des véhicules de tourisme.

La libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion (sans limite d'âge) a été décidée par décret le 03 janvier 1996, dans un premier temps pour les véhicules de tourisme ; elle devient ensuite intégrale par un décret du 07 mars 1997 qui élargit son champ d'application aux véhicules automobiles usagés destinés au transport de marchandises et de personnes, mais dont l'âge n'excède pas 10 ans.

Une année après, le bilan fait par le Gouvernement ivoirien sur cette expérience de libéralisation intégrale a été jugé négatif notamment en ce qui concerne l'âge du parc en circulation, les effets sur la sécurité et la pollution atmosphérique. En effet, depuis l'entrée en vigueur des textes, 46 372 véhicules d'occasion ont été importés, dont 40 627 véhicules de tourisme et 5 745 véhicules destinés au transport de marchandises et de personnes¹. L'état d'un grand nombre de ces véhicules est déplorable, l'âge moyen excède les dix ans pour 80 % des véhicules de tourisme, et 65 % pour les véhicules utilitaires. Conséquence principale de cette situation :

- de nombreuses pannes de véhicules dans la circulation ;
- des embouteillages de plus en plus fréquents sur la voirie abidjanaise ;

¹ Ces chiffres ont été communiqués en Conseil des ministres du Gouvernement ivoirien le 22 juillet 1998.

- de graves accidents (parfois mortels) de la circulation ;
- une aggravation de la pollution atmosphérique à Abidjan.

Suite à cette analyse, le conseil des ministres en date du 22 juillet 1998 décida de limiter l'âge des véhicules (tout véhicule confondu) d'occasion importés à un maximum de sept ans².

Sur les dix dernières années, les immatriculations de mini-cars neufs se déclinent comme suit :

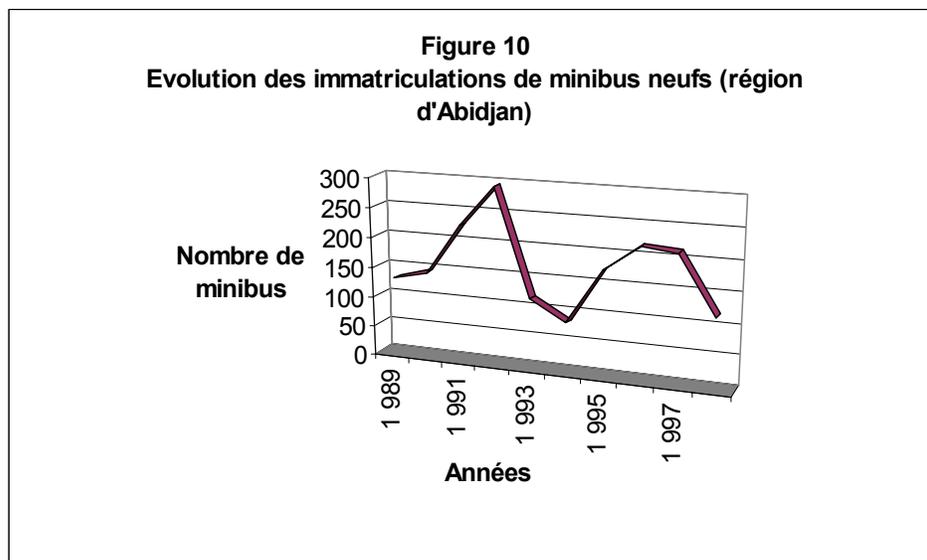
Tableau 17
Evolution des immatriculations de mini-cars
neufs (région d'Abidjan)

Années	Nb Véhicules	Variation
1989	131	
1990	145	11%
1991	228	57%
1992	295	29%
1993	118	-60%
1994	84	-29%
1995	175	108%
1996	218	25%
1997	212	-3%
1998	117	-45%
Total	1723	

Source : SITRASS, exploitation fichier des autorisations de transport de la DTT, janv. 1999

² Décret présidentiel du 22 juillet 1998.

La situation reprise sous forme de graphique donne le résultat ci-après (figure 10).



Source : SITRASS, exploitation fichier DTT, février 1999.

Quatre principaux constats peuvent être tirés de ce graphique :

- l'effondrement des immatriculations de minibus neufs constaté en 1993 est le fidèle reflet du niveau de l'activité économique en Côte d'Ivoire au cours de cette année (taux de croissance négative du PIB de $-0,2\%$) ;
- en 1994, la chute se poursuit en raison de la dévaluation du FCFA, les opérateurs attendant probablement de voir comment vont s'orienter les affaires ;
- la reprise économique de 1995 (taux de croissance du PIB réel de $7,1\%$) redonne un coup de fouet au secteur des transports urbains ;
- le résultat des années 1997 et surtout 1998 correspond aux effets de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion en Côte d'Ivoire.

Si l'on se réfère au tableau ci-dessous, on constate que le nombre de mini-cars d'occasion³ ayant passé la visite technique en 1998 était supérieur à celui des mini-cars neufs immatriculés au cours de la même année (193 contre 117).

³ Ces données issues des contrôles techniques de la SICTA intègrent à la fois les véhicules de transport pour compte propre et ceux de transport pour compte d'autrui, et ne permettent pas par conséquent d'identifier la part des gbakas. Cependant, il est admis que ces derniers constituent la large majorité des mini-cars d'occasion importés.

Tableau 18 Importations de mini-cars d'occasion en 1998 (région d'Abidjan)

Age	14 à 19 places	20 à 29 places	30 à 40 places
<5 ans	3	0	0
5 à 10 ans	84	8	0
11 à 15 ans	77	7	2
Plus de 15 ans	6	4	2
Total	170	19	4

Source : SICTA, Abidjan, février 1999

Le Tableau 18 montre par ailleurs que plus de la moitié (51 %) des mini-cars d'occasion importés en 1998 étaient âgés de plus de 10 ans (dont un de plus de 20 ans) contrairement au décret présidentiel du 07 mars 1997 qui limitait l'âge maximum pour les véhicules de transports de marchandises et de personnes à 10 ans, et au décret présidentiel du 22 juillet 1998 qui fixait dorénavant la limite d'âge pour tout type de véhicule d'occasion importé à 7 ans. Il semblerait que l'administration des transports et la SICTA soient démunies face à cette situation. Elles n'interviennent qu'une fois que les véhicules ont passé la douane, et il est « difficile » de les refouler alors qu'ils sont déjà sur le territoire national. « Comment la SICTA pourrait-elle refuser un véhicule pour son âge alors que les services des douanes ont donné leur accord ? » nous confie-t-on auprès de cet organisme. Elle se contente uniquement d'une expertise technique sur l'état du véhicule.

Dans le secteur du financement des transports urbains on recense quatre principales sociétés de crédit : SAFCA-SAFBAIL (crédit et leasing), BICIBAIL (filiale de la banque BICICI, groupe BNP), SOGEFIBAIL (filiale de la Société Générale), AFRIBAIL (filiale de la BIAO).

Les investissements réalisés par les sociétés de crédit au cours des deux dernières années (1997 et 1998) sont les suivants (financement tout transport) :

Sur les deux dernières années, les investissements dans le secteur des transports ont connu des évolutions diverses selon les compagnies : SAFCA-SAFBAIL et BICIBAIL ont globalement accru leurs investissements alors que AFRIBAIL stagne et que SOGEFIBAIL baisse sensiblement. Ces chiffres globaux ne permettent pas pour autant de tirer des conclusions sur les investissements propres au secteur des transports par mini-cars à Abidjan. Cependant, si l'on se réfère au tableau précédent sur les immatriculations de gbakas neufs, l'on peut avancer l'hypothèse d'une baisse sensible des investissements des sociétés de crédit et de leasing dans le secteur sur les deux dernières années. Les entretiens accordés par les sociétés de financement du secteur confirment cette tendance.

Tableau 19
Investissements des sociétés de leasing en milliards de FCFA
(tous transports et ensemble CI)

Sociétés	1997	1998	Evolution 98/97
SAFBAIL	4,5	6,7	+49 %
BICIBAIL	5,8	6,9	+19 %
<i>SOGEFIBAIL</i>	6,0	3,4	-43 %
<i>AFRIBAIL</i>	6,1	6,6	+8 %
TOTAL	22,4	23,6	+5 %

Source : BICIBAIL, février 1999

Nous avons rencontré les deux plus importantes sociétés de crédit (ou de crédit-bail) du secteur au cours des deux dernières années : SAFCA-SAFBAIL et BICIBAIL. Dans la perspective d'une éventuelle intervention sous forme d'appui financier par le circuit formel au secteur des gbakas, il est utile de rappeler ici le fonctionnement et les modalités d'intervention de ces deux sociétés de crédit.

1.2 SAFCA - SAFBAIL

La création de cette société remonte à l'époque du désengagement des concessionnaires du système de crédit. En effet, suite à de nombreux cas d'impayés, les concessionnaires ont arrêté d'accorder directement des crédits aux transporteurs, et ont mis en place la SAFCA (Société Africaine de Crédit Automobile), doublée d'une société de leasing, la SAFBAIL.

(i) Conditions d'intervention

En raison du caractère très informel de la profession (atomisation du secteur, peu de professionnalisme, ...), les éléments suivants sont pris en compte pour financer un transporteur :

- professionnalisme : client a déjà au moins trois véhicules et souhaite en acquérir un quatrième par exemple,
- conditions de gestion du parc actuel (système d'entretien, gestion des chauffeurs, recettes...),
- rentabilité du parc existant : analyse des flux financiers de rentrées-sorties sur les relevés bancaires,
- une caution bancaire peut être apportée par le client s'il n'a pas de fonds de roulement suffisant mais en général, on mise plus sur le professionnalisme du transporteur.

SAFCA-SAFBAIL prend comme hypothèse basse d'analyse, une entrée mensuelle d'au moins 910 000 FCFA par gbaka, ce qui représente une recette journalière (hors carburant) de 35 000 FCFA sur 26 jours dans le mois.

(ii) Évolution du secteur

La première année de libéralisation du secteur des importations (1996) a été la plus dure pour les sociétés de crédit et de leasing. Pour SAFCA-SAFBAIL, la chute a été de près de 40 % sur l'ensemble du secteur. Les années suivantes, bien qu'on soit toujours dans une tendance de baisse, la chute est beaucoup plus limitée : -15 % en '97 et "seulement" -8 % en '98.

Il y a eu donc un engouement la première année de libéralisation mais les importateurs de véhicules neufs comptent sur les premières pannes des véhicules usagers pour voir revenir leurs clients traditionnels sur le marché du neuf.

Fin 1998, 371 véhicules neufs (cars et mini-cars de transports public et privé) ont été vendus par l'ensemble des importateurs, dont 254 financés par SAFCA-SAFBAIL. SAFCA ne fait du leasing que sur les cars de 60 places et plus, donc pas sur les gbakas.

En raison de la libéralisation de la filière d'importation des véhicules usagers, SAFCA a élargi son champ d'activité. Elle intervient maintenant dans le financement de matériels industriel et commercial.

(iii) Défaillances

Au 31.12.98 les impayés se déclinent comme suit (en milliards de FCFA) :

Tableau 20
Défaillances des transporteurs auprès des assurances

	Encours	Impayés	% Impayés sur encours
Total activité	23	1,192	5,18 %
dont Gbakas	4,4	0,247	5,63 %

Source : SAFCA-SAFBAIL, février 1999

Ces taux d'impayés sont considérés comme acceptables, selon la Direction de SAFCA-SAFBAIL même si l'objectif est de les diminuer. Sans être excessifs, les impayés dans le secteur des gbakas semblent légèrement plus élevés que la moyenne de l'activité totale.

Procédure de recouvrement en cas de défaillance

Dès le premier impayé, la machine est enclenchée. Cependant, trois principaux niveaux d'intervention peuvent être distingués.

- Niveau 1 : traitement à l'amiable. On recherche ensemble avec le client des solutions (1 à 2 impayés).
- Niveau 2 : Le client est classé en "clients douteux" à partir de trois impayés. On met en marche la procédure judiciaire : huissier, mise en demeure, sommation. Le client est sommé de régulariser sa situation sous huit (8) jours sinon son véhicule sera saisi.

En général, à ce niveau, la plupart des clients s'exécutent. Dès que le véhicule est saisi, et qu'on met en marche la procédure de revente, le client fait tout pour régulariser sa situation.

- Niveau 3 : six impayés et plus. C'est le contentieux. Mais souvent on ne retrouve pas le client, ni le matériel (certains clients changent d'adresse, d'autres vont jusqu'à changer l'immatriculation du véhicule...). Les détectives SAFCA se mettent alors à la recherche du client et du véhicule. Ils font le tour des gares routières, contactent d'autres transporteurs pour obtenir des informations sur le client défaillant, ...

Si on arrive à récupérer le véhicule, on procède à la vente. Si la somme récupérée lors de la vente ne permet pas de rembourser le solde des impayés, on engage un avocat qui procédera à l'exécution forcée par voie d'huissier. Mais avant de procéder à la saisie des biens du client, on essaie d'abord de mettre en place un protocole d'accord de remboursement.

Si, ni le client, ni le véhicule ne sont retrouvés, le dossier est classé mais reste toujours en informatique. Certains clients se sont faits "arrêtés" dix ans plus tard, quand ils reviennent pour un nouveau prêt !

Remarque : le nouveau système de recouvrement mis en place par l'OHADA (droit des affaires dans les pays de la sous-région, 14 pays au total) rallonge le délai de saisie-revente du véhicule. Le transporteur défaillant dispose maintenant d'un mois pour trouver un client. Ce n'est qu'à l'issue de ce délai que la société de crédit-bail peut procéder à la revente du véhicule. Dans ces conditions, les sociétés de leasing ont alors renforcé les conditionnalités de garantie.

(iv) Conditions financières

SAFCA intervient à hauteur de 80 % sur le prix de vente du véhicule. Certains propriétaires peuvent apporter plus que les 20 % d'apport exigé.

Durée du prêt : 30 mois

Taux nominal : 18 % plus l'assurance décès-invalidité qui couvre le client (1500 à 2000 FCFA/mois). Mais ce taux varie en fonction des clients. Pour les bons clients on peut descendre à 17 voire 16 %.

SAFCA pratique des taux légèrement supérieurs à ceux des banques en raison de son refinancement auprès des banques. Cependant la qualité et la rapidité du travail plaident en faveur de SAFCA : un dossier complet et accepté est traité dans les 48 heures chez SAFCA alors que la moyenne est pratiquement d'un mois auprès des banques.

(v) Divers

Pour un meilleur fonctionnement du secteur, les actions peuvent porter sur les points suivants :

- remise en l'état des gares routières
- action de formation des chauffeurs et des transporteurs
- regroupement des transporteurs sous forme de coopératives ou de mutuelles
- modernisation dans la gestion du secteur.

Concernant la durée du prêt (30 mois) qui de l'avis des transporteurs est trop courte, SAFCA pense qu'on ne pourrait rallonger cette durée que si des garanties suffisantes sont apportées par les transporteurs, notamment en ce qui concerne l'entretien des véhicules.

1.3 BICICI-BICIBAIL

(i) Origine de BICIBAIL

Créé en 1983 avec un capital de 300 millions de F CFA, BICIBAIL a connu l'euphorie du secteur des transports en Côte d'Ivoire dans les années 1983 à 1986. Elle est intervenue de façon conséquente dans le secteur mais très tôt l'état des impayés est devenu alarmant : près d'un milliard de FCFA d'impayés par rapport au capital de 300 millions. Il a fallu recapitaliser la structure et le Conseil d'Administration a décidé de limiter sensiblement l'intervention de BICIBAIL dans le secteur en renforçant notamment les conditions de prêt et de leasing. En janvier 1999, BICIBAIL comptait neuf personnes.

(ii) Conditions actuelles d'intervention

Depuis la déconvenue des impayés, BICIBAIL n'intervient maintenant qu'avec ses clients et avec des garanties renforcées (nantissement express). Dans certains cas, BICIBAIL accepte le système de caution si elle dispose d'une appréciation suffisante de la fortune personnelle du client.

- BICIBAIL peut prendre en charge 50 à 100 % du prix de vente du véhicule, en fonction de l'ancienneté du client dans la banque ;
- Montant des traites (mensuel) : 600 000 à 800 000 FCFA ;
- BICIBAIL intervient plus souvent dans le financement des mini-cars type gbakas (18-22 places) que pour les gros cars de 60 places. Dans ce dernier cas, on intervient que si l'on a affaire à un gros client qu'on veut garder ;
- Nantissement express : à la fin du contrat on procède à la main levée sur le DAT (dépôt à terme). Le client récupère alors son dépôt. En général, avec un nantissement express de 10 millions FCFA, on peut instruire le dossier.

Ce montant semble élevé en l'état actuel du secteur. Les gbakas neufs (18-22 places) sont proposés à 20-22 millions de FCFA, et sur le marché de l'occasion les mêmes véhicules reviennent à 7,5-8 millions. Le montant du nantissement BICIBAIL est donc supérieur au prix d'achat d'un gbaka sur le marché de l'occasion !

- Durée des prêts : 36 mois
- Taux effectif global : environ 17 % (ce taux était à 25 % il y a quelques années).

Exemple pour un véhicule de 20 millions FCFA : loyer mensuel est à 694 220 FCFA. A la fin des 36 mois, le client règle 10 % du prix d'achat (soit 2 000 000 FCFA). Le loyer est payable d'avance.

Signalons que les conditions de financement au niveau de la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et de la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) étaient les suivantes début mars 1999 :

- Taux emprunt auprès de la BOAD sur 5 ans : 8,5 %
- Taux directeurs de la BCEAO : 5,75 % pour le taux d'escompte et 5,25 % pour le taux de pension.

Procédure en cas d'impayés

La procédure de BICIBAIL est la même que celle de SAFCA-SAFBAIL. A partir de la troisième traite impayée, le dossier devient préoccupant. Les inspecteurs maison commencent alors la "traque" : il est toujours difficile de retrouver les transporteurs dans cette situation. Certains arrivent même à revendre les véhicules encore sous leasing !

Après ce rappel du fonctionnement du circuit de financement moderne, nous allons à présent voir les circuits utilisés dans la grande majorité des cas de financement dans le secteur des gbakas.

2. LE SYSTÈME TRADITIONNEL DE FINANCEMENT ET L'AUTOFINANCEMENT

Sans être exhaustive, notre enquête donne cependant les grandes tendances des circuits de financement généralement utilisés par les transporteurs de gbakas dans le cadre de leur activité. Ces circuits peuvent différer selon que l'on est propriétaire ou propriétaire-chauffeur d'une part, propriétaire d'un ou de plusieurs véhicules d'autre part. A partir de notre échantillon et des informations obtenues par ailleurs, nous allons voir en quoi ces différents statuts influent sur le circuit de financement utilisé.

2.1 Les artisans transporteurs ou propriétaires-chauffeurs

Nous l'avons souligné précédemment, les propriétaires-chauffeurs sont souvent d'anciens chauffeurs ou apprentis-chauffeurs. Le financement du véhicule (acquis d'occasion dans 76 % des cas) a été réalisé sur épargne personnelle et par le système du « travailler-payer », ou les deux ensemble (82 % des cas). Sauf exception, en cas de « travailler-payer », le propriétaire-chauffeur ne possède pas plus d'un véhicule.

Le système de crédit bancaire ou de leasing a été utilisé dans un seul cas (achat d'un véhicule neuf) mais avec une épargne personnelle conséquente (4 millions FCFA) et une garantie-caution de l'ancien patron.

2.2 Les propriétaires

Le circuit des sociétés de crédit (banque ou crédit-bail) n'est pas inconnu pour les propriétaires de gbakas à Abidjan : 17 des 31 propriétaires enquêtés ont eu recours au service de ces sociétés au moins une fois dans l'exercice de leur activité. Cependant, le recours aux sociétés de crédit automobile (SAFCA dans la majorité des cas) semble plus fréquent dans le cas de propriétaires possédant au moins deux véhicules : 71 % de ceux qui sont passés par les sociétés de crédit ont au moins deux véhicules (l'un d'entre eux en possède huit). Cependant, le recours aux sociétés de crédit suppose dans tous les cas un apport personnel d'au moins 20 % du prêt demandé.

Bien que notre échantillon ne soit pas représentatif de l'ensemble du parc, l'on peut dire que la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion décrétée en 1997 a moins touché le secteur des mini-cars que celui des véhicules de tourisme (voitures personnelles, taxis-compteurs, woro-woro) : les importations de véhicules de tourisme ont augmenté de 136 % entre 1995 et 1997 alors que celles des mini-cars et bus augmentaient de 79 %⁴.

Dans notre échantillon 23 % des propriétaires ont acquis leur véhicule par le système du travailler-payer, donc ce sont d'anciens chauffeurs devenus propriétaires et qui ne conduisent plus eux-mêmes ; ils ne possèdent guère plus d'un véhicule. Deux transporteurs de notre échantillon ont acheté leurs véhicules sur fonds propres.

II. LES BESOINS DE FINANCEMENT

Nous apprécierons ici les besoins de financement en terme de besoins déclarés qui peuvent donc être différents des besoins réels. En effet, dans notre questionnaire il était demandé aux transporteurs d'estimer pour 1999 la nature et les besoins de financement et de dire comment ils envisagent satisfaire ces besoins.

1. LES PROPRIÉTAIRES-CHAUFFEURS

Leurs besoins de financement déclarés portent principalement sur l'achat d'un véhicule supplémentaire (en général dans la plupart des cas de ceux qui possèdent au moins deux véhicules ou ceux dont le véhicule actuel a été acheté neuf). Pour les autres, ceux qui ont un véhicule d'occasion, les besoins prioritaires concernent les grosses réparations.

Un autre constat : les artisans qui souhaitent acheter un véhicule supplémentaire préféreraient dans leur grande majorité acquérir un véhicule neuf, de l'ordre de 15 à 25 millions de FCFA.

⁴ Toute proportion gardée, en nombre, l'on a importé en 1997, 26 279 véhicules de tourisme (11 139 en 1995) contre 891 mini-cars et bus, transport privé ou public (497 en 1995), *in* DJATTI (L.), « Impact de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion sur la circulation à Abidjan », TFE, ESTP, Yamoussoukro, juin 1998, 60 p. + annexes

S'ils ont une idée assez précise du montant maximum qu'ils sont capables de rembourser par mois (entre 200 000 et 1 200 000 FCFA en fonction du nombre et de l'état des véhicules en possession) et de l'apport personnel qu'il peuvent avancer, ils n'ont en revanche aucune idée précise sur la source complémentaire de financement. Banque, crédit-bail, autres sources de financement, nos artisans-transporteurs restent souvent muets !

2. LES PROPRIÉTAIRES

En fonction du statut du transporteur (transporteur pur ou commerçant-transporteur) ou de l'importance (et de l'état) du parc disponible, les besoins déclarés ainsi que les ressources possibles pour satisfaire ces besoins peuvent différer.

De façon générale, les besoins des transporteurs, propriétaires d'un seul véhicule (occasion récente ou acheté neuf il y a plus de 10 ans) portent en priorité sur l'achat d'un autre véhicule d'occasion et/ou faire face à de grosses réparations.

On aurait pu croire que les commerçants-transporteurs auraient des stratégies différentes de celles des autres transporteurs mais cela n'est pas le cas avec les quatre commerçants-transporteurs de notre échantillon (à confirmer ou infirmer sur un échantillon plus exhaustif). Leurs besoins de financement pour l'année 1999 portent en priorité sur l'achat d'un véhicule supplémentaire et les grosses réparations mais aussi hors du secteur notamment des investissements dans l'immobilier et dans le commerce. Cette stratégie n'est pas propres aux seuls commerçants-transporteurs : certains transporteurs purs ont les mêmes besoins pour l'année 1999.

Pour financer ces besoins, nos transporteurs purs avancent des chiffres assez précis en ce qui concerne l'apport personnel dont ils sont capables (entre 2 et 6,5 millions de FCFA pour ceux qui souhaitent acquérir un véhicule neuf, entre 0,7 et 5 millions de FCFA pour ceux qui souhaitent un véhicule d'occasion), ils restent imprécis sur les sources complémentaires. Beaucoup souhaitent contracter un crédit bancaire ou un crédit-bail mais dans le même temps, restent sceptiques quant à la réussite de l'opération.

III. LA RENTABILITÉ DU SECTEUR

La méthode la plus simple pour apprécier la rentabilité de l'activité de transport par gbakas est sans aucun doute la confrontation des recettes et des coûts supportés par les transporteurs. Cet exercice n'est cependant pas facile à faire pour deux raisons fondamentales :

- Dès lors que l'on parle de recettes, il plane une incertitude sur leur montant notamment en raison de la nature du contrat liant propriétaires et chauffeurs, et des conditions de travail de ces derniers qui ont tout intérêt à dissimuler aux propriétaires une partie de la recette journalière.
- Les coûts de transport ne peuvent être saisis qu'à partir de la comptabilité des transporteurs. Or, nos propriétaires de gbakas ne disposent pas de comptabilité propre à leur activité de transport.

Par conséquent, pour les recettes comme pour les coûts, nous avons travaillé sur la base de différentes hypothèses dont certaines demeurent largement invérifiables. L'analyse des résultats qui seront proposés dans les lignes qui suivent doit par conséquent tenir compte du caractère aléatoire de certaines des données que nous utiliserons dans nos calculs de recettes et de coûts (coefficient de remplissage, nombre de rotations, pannes, etc).

Malgré cette difficulté, nous nous proposons de tenter l'exercice.

1. LA RENTABILITÉ AU SENS DES PROPRIÉTAIRES DE GBAKAS

Rappelons très brièvement les réponses des propriétaires de gbakas en ce qui concerne la rentabilité de l'activité.

Même si les propriétaires de gbakas jugent difficiles les conditions actuelles de travail (trop de véhicules, concurrence de transporteurs en maraude, coûts des facteurs de production et taxes élevés, multiples contrôles des forces de l'ordre, etc), ils considèrent pour autant, à 68 %, l'activité de transport urbain par gbakas rentable de manière générale (94 % pour les propriétaires-chauffeurs) et à 74 %, rentable en ce qui les concerne personnellement (76 % pour les propriétaires-chauffeurs). La rentabilité telle qu'ils la conçoivent se définit comme un rapport entre recettes et coûts « apparents » et signifie que l'on ne perd pas de l'argent à la fin de la journée ou du mois. Elle n'intègre pas par conséquent la notion d'amortissement qui permettrait un renouvellement du parc dans des conditions correctes.

Mais la rentabilité d'une « entreprise » de gbakas dépend de plusieurs éléments : lignes et tarifs pratiqués, nombre de rotations effectuées dans la journée, coefficient de remplissage, temps de parcours, ... Nous allons voir comment ces différents éléments se conjuguent sur le terrain abidjanais.

2. LES LIGNES DE GBAKAS : DISTANCES ET TARIFS PRATIQUES

Le marché des transports urbains étant libéralisé (en terme de tarification), il n'y a plus de tarification administrée ou de référence. Toutefois, les gbakas pratiquent en général deux types de tarifs selon les lignes :

- pour les lignes régulières équivalentes à celles du réseau SOTRA, la tarification gbakas correspond à celle du réseau de transport public SOTRA ;
- pour les autres lignes qui sont généralement un ou plusieurs tronçons de lignes existantes créés en fonction d'une demande particulière (période de la journée ou événement particulier), les gbakas pratiquent un tarif spécial dont le niveau, toute proportion gardée, est généralement supérieur à celui de la tarification des lignes régulières.

Nous l'avons signalé dans le chapitre préliminaire, l'exploitation des deux communes, Yopougon et Abobo, par les gbakas se fait dans un cadre juridique complètement illégal (ces deux communes font partie du périmètre réservé à la SOTRA. Transporteurs de gbakas opèrent sur ces communes avec des autorisations de transport interurbain (avec par hasard transit par ces deux communes). Mais c'est une situation qui arrange tout le monde dans la mesure où la SOTRA est incapable de satisfaire dans des conditions acceptables l'ensemble de la demande sur Yopougon et Abobo, les deux communes les plus peuplées de l'agglomération d'Abidjan.

Tableau 21**Longueurs moyennes des principales lignes gbakas et tarifs pratiqués¹**

Lignes	Longueur du trajet en km	Tarif en FCFA/trajet	Tarif moyen FCFA/km
Adjamé - Yopougon Gare	10,5	100	9,52
Adjamé - Yopougon Sicogi	11	100	9,09
Adjamé - Yopougon Toits rouges	11,5	125	10,87
Adjamé- Yopougon Sideci	13	150	11,54
Adjamé - Yopougon Niangon	14	150	10,71
Adjamé- Yopougon Camp militaire	13	150	11,54
Adjamé - Yopougon Locodjro	11,5	100	13,04
Adjamé - Yopougon Gesco	12	150	12,50
Adjamé - Yopougon Portbouët2	11,5	125	10,87
Adjamé - Km 17 (route de Dabou)	15,5	250	16,13
Adjamé - Bingerville	18	250	13,89
Adjamé - M'pouto	11	175	15,91
Adjamé - Anono	7	100	14,29
Adjamé - Hôtel du Golfe	8,5	150	17,65
Adjamé - Anyama	20,5	250	12,20
Adjamé - Abobo(Habitat)	10	100	10
Adjamé - Km 18 (route d'Anyama)	15,5	150	9,68

Source : SITRASS, enquêtes de terrain, février 1999

Ces tarifs reflètent parfaitement la situation sur le terrain. Sur les itinéraires tels que Adjamé-Yopougon(Gare, Toits Rouges, Sicogi ...) et Adjamé-Abobo (Habitat) où il y a une forte concentration de gbakas en concurrence avec les services de bus SOTRA, les tarifs moyens sont moins élevés que sur des itinéraires comme Adjamé-Km17 ou encore Adjamé-Bingerville à faible trafic et sans concurrence SOTRA.

Par ailleurs, des tarifs forfaitaires sont appliqués aux passagers qui n'effectuent pas le trajet de terminus à terminus, ainsi qu'aux bagages encombrants.

3. NOMBRE DE ROTATIONS, COEFFICIENTS DE REMPLISSAGE, TEMPS DE PARCOURS

3.1 Nombre de rotations et coefficients de remplissage

Le nombre de rotations effectuées par jour est fonction, entre autres éléments, de la ligne pratiquée, de l'état du véhicule et du système de conduite adoptée (deux chauffeurs ou un seul). Pour les calculs de recette, nous prendrons comme hypothèse, 28 jours de travail effectif par mois, et 12 mois dans l'année. Les chauffeurs et propriétaires enquêtés affirment travailler tous les jours de la semaine sauf panne ou autres empêchements, par exemple les deux jours d'immobilisation pour la visite technique semestrielle (même dans ce cas, on reprend le travail après la visite si elle ne dure pas toute la journée). Mais la fréquence des pannes et la rapidité du propriétaire à les réparer sont des éléments déterminants pour le nombre de jours de travail effectifs dans le mois.

¹ Distances reconstituées sur la base des itinéraires gbakas.

Par ailleurs, ce chiffre de 28 jours tient compte des éventuels transports à la demande dans le mois (manifestations sportives, décès, mariages, etc.), deux à trois fois par mois mais très aléatoires selon les transporteurs.

Sur la base de l'enquête auprès de 72 chauffeurs et 17 propriétaires-chauffeurs d'une part, et de l'enquête à bord du véhicule sur 76 trajets départ/arrivée à Adjamé, l'on peut estimer les rotations journalières effectuées et les taux de remplissage des véhicules de la façon suivante :

Tableau 22

Lignes, nombre de rotations et coefficient de remplissage²

<i>Lignes</i>	<i>Nombre de rotations/jour</i>	<i>Coefficient de remplissage</i>
<i>Adjamé-Yopougon</i>	<i>15</i>	<i>0,93</i>
<i>Adjamé-Abobo</i>	<i>14</i>	<i>0,90</i>
<i>Adjamé-Bingerville</i>	<i>10</i>	<i>0,68</i>

Source : SITRASS, enquêtes de terrain, janvier-février 1999

En raison du système de tour de rôle pratiqué à la gare d'Adjamé, tous les véhicules ont la même chance à l'embarquement. Mais en l'absence de cette règle, l'égalité de chance disparaît dès lors que l'on se retrouve dans le sens retour vers Adjamé où la concurrence par le facteur âge du véhicule joue en faveur des véhicules neufs qui ont la préférence des clients. Par ailleurs, la capacité du véhicule joue peu sur le nombre de rotations.

Les taux de remplissage varient énormément en fonction du sens du trajet et de l'heure. Le matin, ils sont de plus de 100 % (en y intégrant les descentes et montées en cours de trajet) dans le sens banlieue-Adjamé (en revanche très faibles dans le sens Adjamé-banlieue). A la pointe du soir, c'est le phénomène inverse qu'on observe.

Pour Yopougon et Abobo, en fonction des tranches horaires et sur la base de 70 trajets enquêtés, les temps de parcours et les coefficients de remplissage détaillés suivants peuvent être établis.

² Ce sont des valeurs médianes et non des moyennes.

3.2 Abobo et Yopougon : tranches horaires, temps de parcours et coefficients de remplissage des gbakas

Les temps de parcours constatés sur ces deux principales lignes³ ainsi que les coefficients de remplissage des véhicules sont les suivants :

Tableau 23

Temps moyens de parcours et coefficients moyens de remplissage (Yopougon et Abobo) ⁴

Horaires	Abobo-Adjamé		Adjamé-Abobo		Yopougon-Adjamé		Adjamé-Yopougon	
	Coefficient Rempl.	Temps (mn)						
5h30-8h00	0,98	21	0,18	16	1	23	0,06	19
8h00-12h30	1,25	23	1,19	29	0,88	27	1,35	27
12h30-14h30	1,11	31	1,03	32	1,06	25	1,2	23
14h30-17h30	0,58	22	0,9	24	1	24	1,12	23
17h30-19h00	0	10	1	12	0,82	25	1,18	28
19h00-21h30	0,91	30	1	31	0,21	21	1,15	26

Source : SITRASS, enquêtes de terrain, février 1999

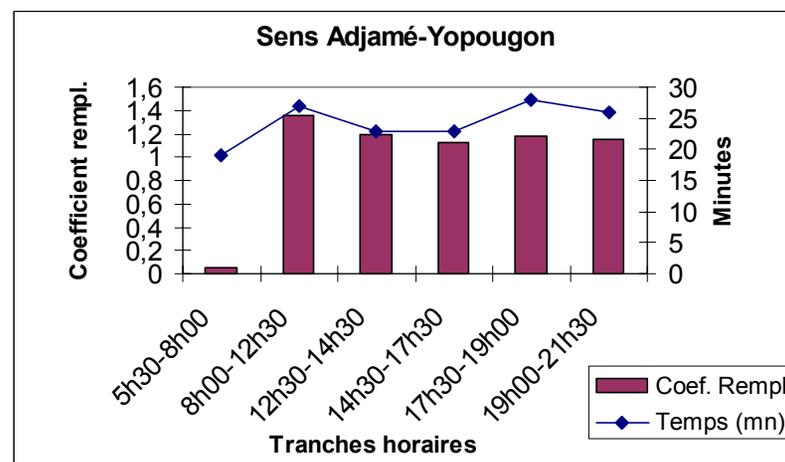
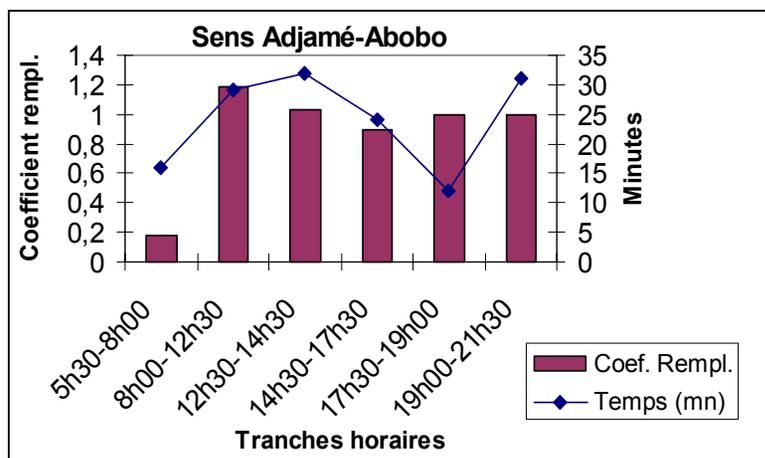
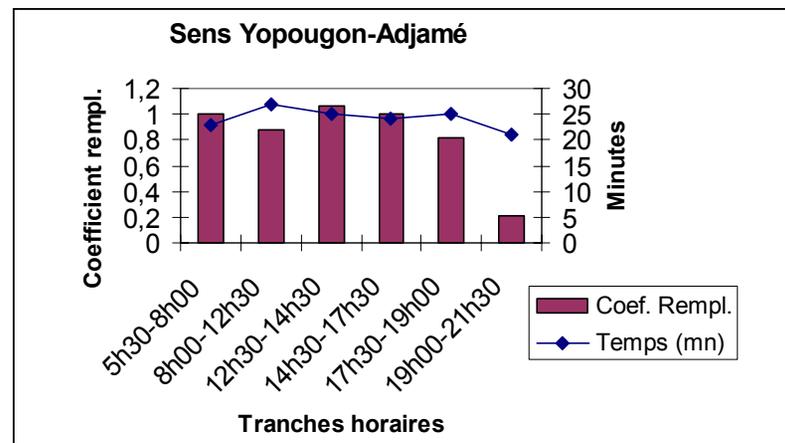
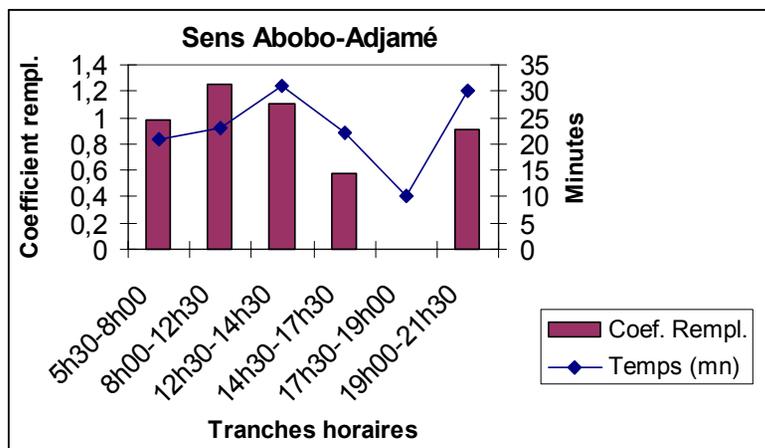
Certains transporteurs font souvent des retours à vide dans le sens de la contre-pointe afin de maximiser le taux de remplissage du véhicule dans le sens de la pointe. Cela explique les temps de parcours faibles par exemple 10 minutes pour Abobo-Adjamé, à certains moments de la journée. D'un autre côté, en fonction des conditions de la circulation, les temps de parcours peuvent être excessivement longs : exemple d'un gbaka qui a mis 85 minutes pour faire Abobo-Adjamé entre 9 heures et 11 heures, en raison d'un accident sur le trajet.

Les coefficients de remplissage sont très dispersés et il peut paraître surprenant d'avoir des taux de plus de 100 % entre 19h00 et 21h30 mais cela est fréquent grâce notamment aux montées et descentes à cette heure de la nuit. Nous avons enquêté un gbaka dont le taux de remplissage a été estimé à 153 % sur le trajet Adjamé-Yopougon après 20 heures.

³ Nous ne disposons malheureusement pas d'observations suffisantes pour réaliser le même exercice sur la ligne Adjamé-Bingerville.

⁴ Valeurs moyennes

Figure 11 : Temps de parcours et taux de remplissage sur les lignes d'Abobo et de Yopougon



4. COMPTES DE TRÉSORERIE ET COMPTES D'EXPLOITATION

Nous avons détaillé dans le paragraphe précédent les différents éléments constitutifs des recettes des « entreprises » de gbakas. Nous allons, avant de détailler les deux types de comptes (trésorerie et exploitation), exposer les éléments constitutifs de coûts.

4.1 Les coûts d'exploitation des gbakas

On distingue habituellement deux types de coûts : les coûts variables et les coûts fixes.

Les coûts fixes (amortissement, assurance, salaires, taxes directes) sont indépendants du kilométrage parcouru tandis que les coûts variables (carburants et lubrifiant, vidanges, pneumatiques, entretien-réparation, ...) sont fonction de l'utilisation faite du véhicule.

Cette distinction commode peut s'avérer trop rigide car, par exemple, des abattements sur les taxes sont obtenus en cas d'arrêt prolongé du véhicule ; de même, le terme amortissement semble inapproprié dans le cas d'exploitation des gbakas. La plupart des propriétaires ne fonctionnent que sur le principe « d'épargne » pour grosses réparations (changement de moteur notamment).

4.1.1 Les coûts variables

Ils concernent essentiellement les postes de dépenses suivants

- **Carburant** : pour déterminer les consommations de carburant, nous prendrons les moyennes fournies par les chauffeurs et transporteurs enquêtés car les données des concessionnaires de véhicules sous-estiment souvent la réalité. Les chauffeurs estiment relativement mal les consommations en litres mais ont une idée précise de la somme totale dépensée dans la journée pour le carburant.

Les consommations ont été reconstituées à partir des dépenses en carburant, de l'itinéraire, de l'âge du véhicule et du nombre de rotations effectuées dans la journée. Elles sont très variables d'un chauffeur à l'autre. Ainsi pour un gbaka de 18 places (Toyota Dyna, la marque la plus fréquente), les consommations journalières sont comprises entre 16 et 86 litres. Par recoupements, et en considérant des lignes types avec des rotations spécifiques, on peut estimer les consommations aux 100 kilomètres pour les différents véhicules suivants :

<i>Véhicule</i>	<i>Minimum</i>	<i>Maximum</i>	<i>Médianes</i>
Toyota 18 places km	7 - 9 litres/100km	25-30 l/100km	11,5 – 15 litres/100
Mercedes 32 pl.	11 litres/100km	25 litres/100km	18 litres/100km

Ces consommations correspondent à un kilométrage journalier d'environ 350 kilomètres soit 15 rotations Adjamé-Yopougon, ou 14 rotations Adjamé-Abobo/Km18, ou encore 10 rotations Adjamé-Bingerville.

Tous les véhicules fonctionnent au gazole dont le prix au litre à la pompe était de 250 FCFA en janvier 1999.

- **Lubrifiant** : la consommation de lubrifiant a été estimée en fonction de la périodicité des vidanges et graissages effectués au cours d'un mois (ou d'une semaine). Sur la base des informations recueillies auprès des chauffeurs et des propriétaires, nous avons estimé la périodicité des vidanges à trois par mois ; encore une fois avec une très grande diversité selon les chauffeurs. Le prix du litre d'huile de vidange était de 1 650 FCFA en janvier 1999.
- **Pneumatiques** : les informations recueillies auprès des opérateurs situent la durée de vie des pneus autour de 50 000 kilomètres, soit environ six mois.
- **Entretien et petites réparations** : nous avons estimé ce poste de coûts sur la base des fréquences de pannes signalées et des sommes dépensées. La plupart des propriétaires de gbakas utilisent généralement les services des garagistes du secteur informel.
- **Autres frais variables** : droits de chargement dans les gares (100 FCFA par chargement à Adjamé) , billets journaliers du syndicat (200 à 500 FCFA par jour selon les syndicats), péages-contrôles routiers¹ (environ 2 000 FCFA par jour).

4.1.2 Les coûts fixes

- **Salaires fixes des chauffeurs titulaires** : pour ceux qui touchent un salaire fixe, celui-ci est compris entre 15 000 FCFA et 60 000 FCFA en fonction de différents critères. La rémunération du chauffeur en second et du balanceur est à la charge du chauffeur titulaire et constitue une charge variable dans la trésorerie de celui-ci.
- **Assurances** : les transporteurs ne sont assurés qu'au tiers (responsabilité civile). Les primes d'assurances sont payables par trimestres mais certaines compagnies acceptent des paiements mensuels. En janvier 1999, la prime mensuelle se situe entre 40 000 et 80 000 FCFA mais la plupart des transporteurs sont dans la fourchette de 40 000 à 45 000 FCFA.
- **Impôts et taxes directs** : les propriétaires de gbakas sont assujettis à
 - la patente qui est déterminée par la taxe sur le véhicule (prime fixe de 24 000 FCFA), la taxe variable par place (1 200 FCFA par place hors celle du chauffeur) et la contribution nationale (10 % sur le montant de la patente) ;

¹ Ces contrôles routiers représentent plutôt la dîme prélevée par la police sur les gbakas. Officiellement, ces montants ne sont répertoriés nulle part ; ils servent à « arrondir » le salaire des policiers.

- l'impôt sur le Bénéfice Industriel et Commercial (BIC)² qui est perçu forfaitairement sur le montant de la patente

Montant patente (F CFA)	Montant BIC (F CFA)
< 36 000	300 000
36 001 à 72 000	400 000
72 001 à 110 000	500 000
> 110 000	600 000

- la vignette qui est fonction de la puissance fiscale du véhicule (45 000 FCFA/an pour les 8-11 cv, 90 000 FCFA/an pour les 12-15 cv).

- **Autres frais fixes** : la redevance de stationnement perçue par la ville d'Abidjan³ (12 000 FCFA par an), la visite technique SICTA (deux fois par an). Pour la visite technique nos calculs sont sur la base d'une réussite au premier passage ; si ce n'est pas le cas, ajouter 11 250 F CFA en plus pour la revisite (cf. Tableau 13).

4.1.3 Les grosses réparations

En l'absence d'un compte amortissement, nous avons provisionné un compte pour grosses réparations sur la base des dépenses déclarées par les propriétaires. Le cas le plus fréquent est le changement de moteur. Même dans ce cas, rares sont les propriétaires qui achètent un moteur neuf, la plupart se contentent d'un moteur d'occasion, la filière la plus utilisée étant celle du Ghana où le moteur d'occasion est proposé entre 500 000 FCFA et 1 000 000 FCFA environ.

4.2 Comptes de trésorerie

Nous distinguerons la trésorerie du chauffeur de celle du propriétaire avec différents sous-cas dans chaque situation.

4.2.1 Comptes de trésorerie des chauffeurs

Nous analyserons ici quatre différentes situations de chauffeurs en fonction des lignes pratiquées et des conditions de travail.

² Pour les entreprises du secteur formel, le taux de l'impôt sur le BIC est de 25 % pour les entreprises individuelles et de 40 % pour les sociétés.

³ La ville d'Abidjan déclare ne percevoir qu'environ 40 % des droits de stationnement.

Chauffeur N°1 : ligne Adjamé – Yopougon (Toits Rouges/Niangon)

- Véhicule utilisé : Toyota Dyna de 18 places
- Utilisation d'un chauffeur en second et de deux balanceurs
- Versement journalier au propriétaire : 35 000 FCFA
- Salaire fixe mensuel du chauffeur titulaire : 35 000 FCFA
- Nombre de rotations par jour : 15
- Coefficient de remplissage : 0,93

Tableau 24

Compte mensuel de trésorerie du chauffeur N° 1

DEPENSES		RECETTE	
Frais de carburant	336000	Recette tarifaire	1757700
Redevances au terminal	75600		
Contrôles routiers	42000		
Gardiennage-lavage	14000		
Rémunération chauffeur en second	84000		
Rémunération balanceurs (2)	84000		
Versement au propriétaire	980000		
Total	1615600	Total	1757700

Bonus mensuel	142100
Salaire fixe	35000
Salaire réel	177 100

Kilométrage annuel	115 920
--------------------	----------------

Les frais de carburant ont été calculés sur la base d'une dépense de 12 000 FCFA par jour (déclarations des chauffeurs), soit une consommation de 13,5 litres aux 100 kilomètres.

Les redevances au terminal sont constitués par les frais de chargement (100 F par chargement) à Adjamé et les éventuels frais des rabatteurs aux autres terminus de lignes, et les cotisations syndicales.

Les contrôles routiers ont été calculés sur la base d'un forfait journalier de 1 500 FCFA.

Le chauffeur en second est rémunéré 3 000 FCFA par jour tandis que chacun des deux balanceurs touche 1 500 FCFA par jour.

La rémunération réelle du chauffeur titulaire est égale à 177 100 FCFA dans l'exemple ci-dessus. Mais il convient de souligner une fois encore le caractère aléatoire de cette rémunération dont plus de 80 % est variable : une rotation de plus ou de moins et cette rémunération change de nature.

Tarif moyen retenu : 125 FCFA ; longueur trajet moyen : 11,5 kilomètres.

Chauffeur N°2

- Ligne pratiquée : Adjamé – Abobo/PK18/Anyama (Adjamé-Abobo comme ligne principale mais avec quelques bifurcations dans la journée sur KM18 ou Anyama)
- Véhicule utilisé : Toyota Dyna de 18 places
- Utilisation d'un balanceur
- Versement journalier au propriétaire : 35 000 FCFA
- Salaire fixe mensuel du chauffeur titulaire : 35 000 FCFA
- Nombre de rotations par jour : 14
- Coefficient de remplissage : 0,90

Tableau 25
Compte mensuel de trésorerie du chauffeur N° 2

DEPENSES		RECETTE	
Frais de carburant	344400	Recette tarifaire	1587600
Redevances au terminal	67200		
Contrôles routiers	42000		
Gardiennage-lavage	14000		
Rémunération balanceur	56000		
Versement au propriétaire	980000		
Total	1503600	Total	1587600

Bonus mensuel	84000
Salaire fixe	35000
Salaire réel	119 000

Kilométrage annuel	122 304
--------------------	----------------

Le chauffeur N°2 travaille sans second. On suppose qu'il réalise moins de rotations (quatorze) que le premier (quinze).

Nous avons retenu une moyenne de 13,5 kilomètres par trajet en considérant que notre chauffeur continue une ou deux fois dans la journée sur KM 18 voire Anyama plutôt que de s'arrêter à Abobo ; d'où aussi le tarif moyen de 125 FCFA retenu.

On remarquera qu'à kilométrage plus élevé, le chauffeur 2 gagne moins que le chauffeur 1 qui effectue le trajet de Yopougon : 119 000 FCFA contre 177 100 FCFA par mois.

Chauffeur N°3 : Ligne Adjamé – Bingerville

- Véhicule utilisé : Toyota Dyna de 18 places
- Utilisation d'un balanceur
- Versement journalier au propriétaire : 30 000 FCFA
- Salaire fixe mensuel : aucun
- Nombre de rotations par jour : 9
- Coefficient de remplissage : 0,68

Tableau 26
Compte mensuel de trésorerie du chauffeur N°3

DEPENSES		RECETTE	
Frais de carburant	364000	Recette tarifaire	1542240
Redevances au terminal	53200		
Contrôles routiers	42000		
Gardiennage-lavage	14000		
Rémunération balanceur	56000		
Versement au propriétaire	840000		
Total	1369200	Total	1542240

Bonus mensuel	173040
Salaire fixe	0
Salaire réel	173 040

Kilométrage annuel	108 864
---------------------------	----------------

Le véhicule retenu pour cette ligne est d'un âge relativement avancé par rapport aux deux véhicules précédents d'où une consommation de carburant supérieure.

En raison du trafic peu dense sur cette ligne, le nombre de rotations effectué dans la journée est sensiblement inférieur à ceux des lignes de Yopougon ou d'Abobo. Cependant, le tarif pratiqué est relativement intéressant : 250 FCFA.

Chauffeur N°4

- Ligne pratiquée : Adjamé – Abobo/PK18/Anyama (Adjamé-Abobo comme ligne principale mais avec quelques bifurcations dans la journée sur KM18 ou Anyama)
- Véhicule utilisé : Mercedes de 32 places
- Utilisation d'un chauffeur en second et de deux balanceurs (un pour le chauffeur en second)
- Versement journalier au propriétaire : 45 000 FCFA
- Salaire fixe mensuel : 45 000 FCFA
- Nombre de rotations par jour : 14
- Coefficient de remplissage : 0,70

Tableau 27

Compte mensuel de trésorerie du chauffeur N°4

DEPENSES		RECETTE	
Frais de carburant	420000	Recette tarifaire	2195200
Redevances au terminal	78400		
Contrôles routiers	56000		
Gardiennage-lavage	16800		
Rémunération chauffeur en second	98000		
Rémunération balanceurs (2)	112000		
Versement au propriétaire	1260000		
Total	2041200	Total	2195200

Bonus mensuel	154000
Salaire fixe	45000
Salaire réel	199 000

Kilométrage annuel	122 304
--------------------	----------------

Nous supposons qu'en raison d'une capacité nominale plus élevée, le gbaka N°4 effectuera le même nombre de rotations journalières (14) le gbaka N°2 bien qu'ayant un chauffeur en second.

Ici aussi, à supposer qu'on se retrouve dans une situation à 14,5 rotations par jour et notre chauffeur se retrouvera avec un salaire réel de plus de 250 000 FCFA à la fin du mois.

4.2.2 Comptes de trésorerie des propriétaires

Nous adopterons le même schéma que pour les chauffeurs, en distinguant différents cas.

Cas N°1 : propriétaire d'un gbaka Toyota Dyna 18 places

- Ligne : Adjamé – Yopougon
- Recette fixe journalière versée par le chauffeur : 35 000 FCFA
- Salaire mensuel du chauffeur titulaire : 35 000 FCFA

Tableau 28

Compte mensuel de trésorerie du propriétaire de gbaka N°1

DEPENSES		RECETTE	
Assurances	45000	Recette	980000
Vignette	3750	(28 jours*35000F/j)	
Patente	4180		
BIC	33300		
Autorisation de transport	1500		
Visite technique	2300		
Droit de stationnement	1000		
Salaire chauffeur	35000		
Vidanges	48000		
Pneumatiques	55000		
Divers	18000		
Grosses réparations	160000		
Total	407030	Total	980000

Recette nette mensuelle	572 970
-------------------------	----------------

La base mensuelle de 45 000 FCFA retenue pour le calcul des taux d'assurance des véhicules de 18 places est certes inférieure au tarif affiché par les différentes compagnies d'assurance mais elle correspond parfaitement aux taux pratiqués en janvier 1999 sur le marché d'Abidjan en raison de la concurrence que se livrent les compagnies d'assurance.

L'autorisation de transport est officiellement de 10 000 FCFA pour deux ans mais la plupart des transports enquêtés ont déclaré déboursier plus de 25 000 FCFA pour obtenir cette fameuse autorisation.

Grosses réparations : moteur et carrosserie notamment.

Divers : embrayage, freins, boîte de vitesse, autres pièces.

Cas N°2 : propriétaire d'un gbaka Mercedes 32 places

- Ligne : Adjamé – Abobo
- Recette fixe journalière versée par le chauffeur : 45 000 FCFA
- Salaire mensuel du chauffeur titulaire : 45 000 FCFA

Tableau 29
Compte mensuel de trésorerie d'un propriétaire de gbaka

DÉPENSES		RECETTE	
Assurances	73200	Recette brute	1260000
Vignette	7500	(28 jours)	
Autorisation de transport	1500		
Patente	5720		
BIC	33300		
Visite technique	2600		
Droit de stationnement	1000		
Salaire chauffeur	45000		
Vidanges	51000		
Pneumatiques	65000		
Divers	18000		
Grosses réparations	180000		
Total	483820	Total	1260000

Recette mensuelle	nette	776 180
----------------------	-------	----------------

Nous avons retenu le taux de base officiel des compagnies pour le calcul de l'assurance. En effet, ces taux semblent respectés par les compagnies d'assurance pour les véhicules de plus de 22 places.

Cas N°3 : propriétaire-chauffeur avec un chauffeur en second et un véhicule Toyota Dyna 18 places

- Ligne Adjamé – Yopougon
- Rémunération chauffeur en second : 3 000 FCFA par jour
- Rémunération des deux balanceurs : 3 000 FCFA par jour (1 500 FCFA chaque)
- Nombre de rotations par jour : 15 ; coefficient de remplissage : 0,93

Tableau 30
Compte mensuel de trésorerie d'un propriétaire-chauffeur

DÉPENSES		RECETTE	
Assurances	45000	Recette brute	1757700
Vignette	3750	(28 jours)	
Autorisation de transport	1500		
Patente	4180		
BIC	33300		
Visite technique	2300		
Droit de stationnement	1000		
Vidanges	48000		
Pneumatiques	55000		
Chauffeur en second	84000		
Balanceurs (2)	84000		
Carburant	336000		
Contrôles routiers	42000		
Redevances au terminal	75600		
Lavage-gardiennage	14000		
Divers	18000		
Grosses réparations	160000		
Total	1007630	Total	1757700

Recette mensuelle	nette	750 070
-------------------	-------	----------------

Kilométrage annuel	115 920
--------------------	----------------

Le présent propriétaire-chauffeur se retrouve dans le même cas que le propriétaire N°1. La différence de 177 100 FCFA entre l'épargne des deux propriétaires peut être considérée comme la rémunération du temps de conduite du propriétaire-chauffeur. Ce montant correspond exactement à ce que touche le chauffeur N°1 qui travaille dans les mêmes conditions que notre propriétaire-chauffeur.

Cas N°4 : propriétaire-chauffeur seul avec une Toyota Dyna, 18 places

- Ligne : Adjamé – Yopougon
- Rémunération du balanceur : 2 500 FCFA par jour
- Nombre de rotations par jour : 13,5
- Coefficient de remplissage : 0,93

Tableau 31
Compte mensuel de trésorerie d'un propriétaire-chauffeur sans chauffeur en second

DEPENSES		RECETTE	
Assurances	45000	Recette brute	1581930
Vignette	3750	(28 jours)	
Autorisation de transport	1500		
Patente	4180		
BIC	33300		
Visite technique	2300		
Droit de stationnement	1000		
Vidanges	48000		
Pneumatiques	55000		
Carburant	294000		
Balanceur	70000		
Contrôles routiers	42000		
Gardiennage-lavage	14000		
Redevances au terminal	71400		
Divers	18000		
Grosses réparations	160000		
Total	863430	Total	1581930

Recette mensuelle	nette	718 500
----------------------	-------	----------------

Kilométrage annuel	104 328
--------------------	----------------

Travaillant seul, le propriétaire actuel effectue moins de rotations, 13,5 au lieu de 15 dans le cas d'un chauffeur en second.

Il convient de souligner à nouveau que ces différentes situations de comptes de trésorerie des différents acteurs ne sont pas figées. Elles sont en effet soumises aux aléas du secteur qui font évoluer sensiblement les situations dans un sens comme dans l'autre : par rapport aux cas médians et moyens que nous avons présentés, une rotation de plus par jour pour un chauffeur et ce dernier n'aura rien à envier (à la fin du mois) aux salariés de la classe supérieure des cadres moyens abidjanais ; l'inverse peut aussi porter l'activité dans la zone de turbulences financières critiques.

Avec ces précautions en tête, nous allons voir comment dans ces conditions, le système peut se régénérer dans une perspective de durabilité, notamment en terme de renouvellement du parc de véhicules et de fonctionnement efficient du secteur. Ce sera l'objet du chapitre III mais avant de l'aborder, quelques éléments sur l'impact socio-économique du secteur des gbakas à Abidjan.

5. IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DES GBAKAS À ABIDJAN

En dehors de l'aspect sécurité que nous avons détaillé précédemment, l'impact de l'activité de gbakas à Abidjan peut s'analyser sur les plans suivants :

- social (création d'emplois) ;
- économique et financier (chiffre d'affaires réalisé) ;
- fiscal (impôts et taxes payés).

Sur ces différents plans, nous nous contenterons d'estimations, fautes de données fiables. En effet, le fonctionnement du secteur ne facilite ni la connaissance des emplois générés (contrats oraux entre propriétaires et chauffeurs), ni celle du chiffre d'affaires réalisé. Par ailleurs, il ne nous a pas été possible d'identifier au niveau de la direction des impôts, la part des impôts et taxes payée par les gbakas.

5.1 Une multitude d'emplois directs et indirects générés par les gbakas

En raison des véhicules en situation illégale dans le secteur, nous pouvons estimer le parc total de gbakas à environ 3 000 unités au 31 janvier 1999.

Chauffeurs et « balanceurs »

Les informations recueillies et l'analyse des enquêtes de terrain permettent d'estimer qu'en moyenne un gbaka emploie 1,5 chauffeur et 1,7 balanceur. Ce qui constitue un total de 9 600 emplois directs de chauffeurs et balanceurs.

Emplois dans les gares : les coxers (ou billeteurs)⁴ et agents des syndicats

Ils assurent dans les gares le chargement des véhicules ainsi que le respect des tours de rôle. Il n'est pas facile de cerner avec précision le nombre de personnes utilisées dans les gares pour remplir ces tâches pour deux principales raisons :

- d'une part pour des raisons dit-on « stratégiques », les syndicats ne facilitent pas la bonne lisibilité de ces emplois dans les gares ;

⁴ Dans la profession, le terme « billeteurs » est souvent utilisé pour désigner les rabatteurs dans les gares.

- d'autre part, les billeteurs sont très mobiles et se déplacent souvent d'un bout à l'autre des lignes en fonction du sens du trafic. Alors que les syndicats affirment disposer du personnel aux deux bouts, on se rend compte très vite sur le terrain que ce sont les mêmes billeteurs qui assurent les deux bouts de la ligne à certains moments de la journée.

Nous avons cependant réussi à reconstituer les emplois concernés en effectuant des tournées dans les principales gares. Au total, on peut estimer à une soixantaine de personnes les emplois de billeteurs générés par le secteur, non compris les propres agents des syndicats (difficile à saisir) qui circulent dans les gares.

Garagistes et apprentis-garagistes

Le coût de la main d'œuvre représente généralement 10 % du coût total de l'entretien. Si l'on prend comme hypothèse un coût moyen d'entretien de 183 000 FCFA (entretien courant et grosses réparations) par mois et par gbaka, le coût total annuel d'entretien s'élève à environ 6,5 milliards de FCFA. Par déduction, le coût de la main d'œuvre est de 650 millions de FCFA. En considérant qu'un bon mécanicien du secteur artisanal des garagistes gagne environ 120 000 FCFA par mois, ce coût de main d'œuvre correspond à environ 450 emplois qu'on peut arrondir à 500, sans compter les apprentis parfois rémunérés par leur patron (chaque patron a au moins un apprenti).

Propriétaires

Les enquêtes effectuées auprès des propriétaires montrent qu'une grande majorité d'entre eux (87 %) exercent l'activité de transport urbain par gbaka comme activité principale. On peut estimer sur cette base entre 1 500 et 1 800 le nombre de propriétaires vivant exclusivement des revenus de l'activité de transport par gbaka.

Au total, on peut estimer à environ 12 000 le nombre d'emplois directs générés par le secteur des gbakas à Abidjan.

Autres emplois

Faute d'enquêtes spécifiques nous ne pouvons estimer l'ensemble des emplois indirects générés par le secteur des gbakas. Il faut cependant retenir que ce secteur contribue au maintien d'une multitude d'activités dont on peut citer : les carrossiers, les magasins de pièces détachées, les stations de carburant, les petits commerces autour des gares, etc...

5.2 Chiffre d'affaires généré par le secteur

Si l'on considère une recette moyenne brute mensuelle de 1 700 000 FCFA, le chiffre d'affaires annuel généré par le secteur peut être estimé à plus de 61 milliards de FCFA.

CHAPITRE III

RENOUVELLEMENT DU PARC DE VÉHICULES : UNE SIMULATION DES FINANCEMENTS POSSIBLES

I. POSITION GLOBALE DU PROBLÈME

L'objectif est de mettre en évidence :

- la capacité de telles entreprises à dégager un surplus permettant d'assurer le renouvellement des matériels dans de bonnes conditions, en particulier en pratiquant l'acquisition de matériels sécurisés, qu'il s'agisse de véhicules neufs ou plus probablement rénovés ;
- de déterminer les modalités les plus propices à financer cette acquisition.

1. DÉTERMINATION DU SURPLUS INTERNE DE FINANCEMENT¹

Ce premier point nécessite de connaître avec une relative précision la capacité des exploitations à produire un flux de trésorerie discrétionnaire. Pour ce faire, il faut déterminer le montant des dépenses incompressibles, qu'elles soient issues des nécessités de l'exploitation ou bien qu'elles résultent de l'importance des charges domestiques, ainsi que le besoin de financement lié au cycle d'exploitation (lequel doit être assez faible pour être négligé dans la majorité des cas. Les difficultés de cette démarche sont doubles :

- il s'agit d'abord de déterminer les flux de dépenses domestiques nécessaires à l'existence des familles des opérateurs ;
- mais il faut également tenir compte du fait que la problématique est différente selon que l'on est confronté à une exploitation ne comportant qu'un seul véhicule ou à une exploitation en comportant plusieurs ;
- enfin, il faut tenir compte du fait que certains opérateurs disposent d'une autre activité pour vivre, ce qui leur laisse un flux discrétionnaire beaucoup plus important, et donc probablement une capacité de renouvellement nettement augmentée.

Autrement dit, on peut considérer que ce secteur comprend trois types d'opérateurs :

- les artisans, c'est à dire ceux qui sont propriétaires et chauffeurs à la fois ;
- ceux que l'on pourrait appeler les « industriels », c'est à dire ceux qui sont totalement investis dans le secteur transport et qui ont généralement plusieurs véhicules qu'ils font conduire par des salariés ;

¹ Un petit glossaire reprenant les termes financiers utilisés dans cette partie est fourni en annexe 6.

- enfin les investisseurs, c'est à dire ceux dont l'activité principale n'est pas nécessairement située dans ce type d'exploitation, qu'il s'agisse de fonctionnaires disposant de surplus de financement, ou bien encore qu'il s'agisse d'artisans diversifiant leurs investissements au sein d'une pluralité d'activités, notamment le commerce et l'immobilier.

Compte tenu de cette diversité, il nous a paru opportun de nous concentrer sur la rentabilité du véhicule, en distinguant le cas d'un véhicule exploité selon le mode artisanal et d'un véhicule exploité par un propriétaire non chauffeur.

2. LA DÉTERMINATION DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER ET DE LA RENTABILITÉ DE L'ACTIVITÉ

Dans un premier temps, nous prendrons la situation actuelle comme référence, et nous déterminerons quelle est la rentabilité financière de cette activité en tenant compte des structures de financement utilisées.

Puis nous ferons les mêmes calculs en nous fondant sur des modes de financement qui pourraient être initiés afin de favoriser le renouvellement du parc.

Enfin dans un troisième temps, nous déterminerons si ces modes de financement sont suffisamment attractifs pour inciter les opérateurs à renouveler leurs matériels et si ce n'est pas le cas, nous mettrons en lumière les conditions financières qui devraient être remplies pour atteindre un tel objectif.

Là encore, si ces calculs sont relativement simples s'agissant d'une exploitation dotée d'un seul véhicule, ils sont nettement plus ardues pour les entreprises dotées d'une flotte. En effet, dans ce cas les possibilités de renouvellement peuvent ne porter que sur une partie du parc, et une simulation générale n'a pas beaucoup de sens. Par ailleurs, le problème est également différent selon que l'on considère les différentes catégories. En effet, pour les investisseurs, le transport n'est qu'une source de revenu parmi d'autres, si bien que les possibilités financières réelles sont certainement beaucoup plus élevées que celles qui apparaissent dans le cadre des enquêtes. Mais elles sont extrêmement difficiles à cerner, d'autant moins que ce type d'opérateurs se livrent assez peu. Élément de complexité supplémentaire concernant ces opérateurs : leur pratique des investissements diversifiés. Dans ces conditions, il ne suffit pas que l'exploitation d'un véhicule dégage un surplus discrétionnaire pour que le renouvellement soit envisagé, encore faut-il qu'il n'y ait pas d'emplois alternatifs plus attractifs pour l'opérateur.

II. LA DÉTERMINATION DES FLUX DISCRÉTIONNAIRES

1. LE CAS DES ARTISANS

Nous ferons une détermination de ces flux sur la base des comptes d'exploitation mensuels de deux artisans qui ont d'ailleurs des situations assez proches. Cependant, on observe qu'il existe deux modes d'exploitation différents : l'un où il est fait appel à un chauffeur en second, l'autre où il existe seulement un balanceur. On trouvera ci-après les comptes de ces artisans exploitant des Toyotas Dyna 18 places.

Tableau 32
Excédent brut d'exploitation des artisans propriétaires de gbakas Toyota 18 places

Dépenses	Artisan 1	Artisan 2	Recettes	Artisan 1	Artisan 2	Moyenne
Assurances	45000	45000	Ventes	1 757 700	1 581 930	1 669 815
Vignette	3750	3750				
BIC	33300	33300				
Patente	4180	4180				
Autorisation transport	1500	1500				
Droit de stationnement	1000	1000				
Visite technique	2300	2300				
Vidanges	48000	48000				
Pneumatiques	55000	55000				
Divers	18000	18000				
Carburant	336000	294000				
Contrôles routiers	42000	42000				
Redevances au terminal	72800	71400				
Lavage-gardiennage	14000	14000				
Grosses réparations	160000	160000				
Consommations externes	836830	793430				
Valeur ajoutée	920 870	788500				
Salaires	168000	70000				
EBE	752 870	718500				

La variation du Besoin en fonds de roulement d'exploitation (BFRE) a été négligée, car la plupart des entreprises n'ont ni actifs ni passifs d'exploitation. Encore qu'il faut être prudent dans le cadre de cette affirmation, puisque certains questionnaires révèlent que des stocks sont constitués. Cependant, il convient de faire deux remarques :

- cette constitution de stocks ne concerne que la catégorie des « industriels » et des investisseurs,
- il faut bien comprendre que le besoin en fonds de roulement n'intervenant que pour sa variation, les stocks n'opèrent un prélèvement sur la liquidité qu'à l'occasion de leur constitution ou de leur augmentation. Si l'on suppose que les stocks nécessaires à l'exploitation ne doivent pas connaître de variations significatives dans le cadre d'une exploitation à taille constante, il est clair que la variation de stock dans le long terme doit être nulle.

Dans ces conditions, L'EBE est transformé intégralement en liquidité.

Ne connaissant pas ici le montant des dépenses incompressibles, nous avons fait l'hypothèse que l'artisan entendait avoir un revenu domestique au moins égal à celui qu'il obtiendrait comme chauffeur salarié, soit en moyenne 153 000 FCFA (arrondi à 160 000 FCFA). On peut donc considérer que le flux discrétionnaire est de :

Tableau 33
Flux discrétionnaires des artisans propriétaires de gbakas Toyota 18 places

	Artisan 1	Artisan 2
EBE	752 870	718 500
-Salaire de l'artisan	-160 000	-160 000
= Flux discrétionnaire	592 870	558 500

2. LE CAS D'UN PROPRIÉTAIRE DE GBAKAS 18 PLACES

Le compte d'exploitation et le flux discrétionnaire se déterminent comme suit :

Tableau 34
Flux discrétionnaires propriétaires non chauffeurs de gbakas Toyota 18 places

Dépenses	Moyenne	Recettes	Moyenne
Assurances	45000	Ventes	980000
Vignettes	3750		
Patente	4180		
BIC	33300		
Autorisation de transport	1500		
Visite technique	2300		
Droit stationnement	1000		
Vidanges	48000		
Pneumatiques	55000		
Divers	18000		
Grosses réparations	160000		
Consommations externes	372030		
Valeur ajoutée	607970		
Salaires	35000		
EBE	572970		
Flux discrétionnaire	572970		

Dans ce cas le flux discrétionnaire sera assimilé à l'EBE, le propriétaire étant supposé disposé d'une autre activité qui lui permet de vivre.

3. LE CAS DES VÉHICULES DE 32 PLACES²

Nous avons des éléments concernant des véhicules ayant une capacité double de celle des précédents, aussi nous a-t-il paru intéressant de voir si la variable dimension avait une incidence sur les conditions d'équilibre financier et de possibilités de financement de nouveaux véhicules. Nous avons raisonné sur le cas d'un mini-car Mercedes de 32 places.

² Les véhicules de 32 places, en majorité de marque Mercedes, représentent environ 4 % du parc total de gbakas à Abidjan au 31 janvier 1999.

La détermination du flux discrétionnaire tant pour un artisan que pour un propriétaire se fait comme suit :

Tableau 35
Flux discrétionnaire pour un véhicule de 32 places

Mercedes 32 places					
Dépenses	Artisan	Propriétaire	Recettes	Artisan	Propriétaire
Assurance	73200	73200	Ventes	2195200	1260000
Vignette	7500	7500			
Autorisation de transport	1500	1500			
Patente	5720	5720			
BIC	33300	33300			
Visite technique	2300	2300			
Droits de stationnement	1000	1000			
Vidanges	51000	51000			
Pneumatiques	65000	65000			
Divers	18000	18000			
Carburant	420000				
Redevances au terminal	78400				
Contrôle routiers	56000				
Gardiennage, lavage	16800				
Grosses réparations	180000	180000			
Consommations externes	1009720	438520			
Valeur ajoutée	1185480	821480			
Salaires	210000	45000			
EBE	975480	776480			
-salaire de l'artisan	170440	0			
Flux discrétionnaire	805040	776480			

III. LE COMPORTEMENT FINANCIER DES OPÉRATEURS ET LES CONDITIONS ACTUELLES DE RENTABILITÉ

1. LE COMPORTEMENT FINANCIER

Il a été largement décrit dans le chapitre II du présent rapport. Il met en évidence le fait que le comportement des artisans en la matière n'est pas très différent de celui qui est observé à Bamako par exemple, le financement de véhicules étant assuré essentiellement par les apports personnels ou par le système du travailler-payer. En revanche, les propriétaires ivoiriens ont nettement plus recours aux institutions financières que leurs homologues maliens.

2. LES CONDITIONS ACTUELLES DE RENTABILITÉ

Les calculs développés ici sont menés dans le cadre de Toyotas de 18 places. Des simulations effectuées selon la même méthode sont retracés en annexe pour les véhicules de 32 places.

Nous examinerons successivement le cas d'un véhicule d'occasion financé par autofinancement et le cas d'un véhicule neuf financé partiellement à crédit par l'intermédiaire d'un organisme financier. Nous n'examinerons pas, comme dans le cas de Bamako, l'achat d'un véhicule supplémentaire financé partiellement par un crédit contracté auprès d'une mutuelle d'épargne et de crédit, car nous n'avons pas enquêté sur de telles institutions à Abidjan.

1^{er} cas : achat d'un véhicule d'occasion financé par autofinancement

Tableau 36

Achat d'un véhicule par autofinancement

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Prix de revient du véhicule	8 000 000	8 000 000	8 000 000
Flux discrétionnaire mensuel	592 870	558 500	572 970
Flux discrétionnaire annuel	7 114 440	6 702 000	6 875 640
Délai de récupération (années)	1,1	1,2	1,2

Il est clair qu'il s'agit d'une activité hautement rentable puisque l'investissement est récupéré en un peu plus d'un an. Si en outre, on observe qu'un véhicule de ce type pourra facilement être revendu 4 000 000 FCFA au bout de deux ans, on observe qu'il est extrêmement facile de renouveler l'équipement sur de telles bases puisque la somme d'un flux discrétionnaire annuel et de la valeur de revente représente plus que la valeur d'un véhicule de remplacement d'occasion.

2^{ème} cas : achat d'un véhicule neuf avec financement par crédit

Nous supposerons le remplacement d'un véhicule ancien par un véhicule neuf. L'apport initial sera constitué par la vente du véhicule existant et par le flux discrétionnaire annuel supposé consacré entièrement à l'investissement. Nous rappelons qu'une Toyota Dyna neuve vaut 20 850 000 F CFA (TTC) au 31 janvier 1999.

Tableau 37

Achat d'un véhicule neuf à crédit

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Cession du véhicule ancien	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Flux discrétionnaire annuel	7 114 740	6 702 000	6 875 280
Apport personnel	11 114 740	10 702 000	10 875 280
Valeur à neuf	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Besoin de financement	9 735 260	10 148 000	9 974 720

En reprenant les mêmes conditions que précédemment, on obtient les mensualités suivantes :

Tableau 38
Les mensualités de l'achat à crédit

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Capital emprunté	9 735 260	10 148 000	9 974 720
Taux annuel	20,00%	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	36	36
Mensualité	361 797	377 136	370 696

Il est évidemment tout à fait possible dans ces conditions là d'acquérir un véhicule neuf en se plaçant du strict point de vue de l'équilibre financier.

Dans ces conditions la rentabilité peut être estimée de la façon suivante :

Tableau 39
Rentabilité de l'achat d'un véhicule neuf à crédit

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Flux discrétionnaires mensuels	592 870	558 500	572 970
Flux discrétionnaire annuel	7 114 440	6 702 000	6 875 640
Durée de crédit	36	36	36
Mensualité de crédit	361 797	377 136	388 113
Charge annuelle de crédit	4 341 564	4 525 632	4 657 356
Flux net disponible après charge de financement	2 772 876	2 176 368	2 218 284
Valeur du capital en début de période	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Taux de rendement	13,30%	10,44%	10,64%
Délai de récupération (ans)	7,5	9,6	9,4

Il est clair que l'opération est insuffisamment rentable pour intéresser les opérateurs. Cependant, il faut considérer que le calcul du délai de récupération est fait sur la base d'un flux disponible après charge de financement. Or, il ne faut pas oublier qu'après les trois années d'apurement du crédit, la charge annuelle de crédit va disparaître. On peut alors poser le calcul de la rentabilité d'une autre façon. On examinera le bilan de l'opération sur une période de 5 ans et on cherchera le taux de rentabilité interne de l'opération. Les détails du calcul sont produits en annexe 2. On pourra noter que cette méthode de calcul ne change pas fondamentalement l'appréciation que l'on peut avoir de l'opération, puisque les taux oscillent entre 12 et 9 %.

IV. LES CONDITIONS DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER ET LA RENTABILITÉ DANS L'HYPOTHÈSE D'UN FINANCEMENT PRIVILÉGIÉ

Nous allons vérifier la faisabilité de l'acquisition d'un véhicule neuf ou rénové en se fondant sur les hypothèses de financement suivante :

- Système de crédit bail à un taux bonifié de 8 %
- Apport personnel de 25 % de la valeur du véhicule
- Loyers payés mensuellement correspondant à des annuités constantes
- Les loyers financiers subissent un prélèvement de 3 % destinés à alimenter un fonds de garantie.

Les calculs seront menés sur une Toyota 18 places en se plaçant successivement dans le cas d'un véhicule neuf et d'un véhicule rénové. Les simulations pour un véhicule de 32 places sont exposées en annexe 1.

1. FINANCEMENT D'UN VÉHICULE NEUF

Le besoin de financement se détermine comme suit :

$$20\ 850\ 000 - 5\ 212\ 500 = 15\ 637\ 500$$

La mensualité constante correspondant à ce capital se détermine comme suit :

Tableau 40
Financement privilégié : mensualité d'un gbaka 18 places

Capital emprunté	15 637 500
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	317072
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	326 584
Charge de financement annuelle	3 919 011

On peut alors déterminer le rendement du véhicule comme suit :

Tableau 41
Financement privilégié : rendement d'un gbaka 18 places

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Flux discrétionnaire	7 114 440	6 702 000	6 406 644
Annuité constante	3 919 011	3 919 011	3 919 011
Flux disponible	3 195 429	2 782 989	2 487 633
Valeur du véhicule	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Taux de rendement	15,33%	13,35%	11,93%
Délai de récupération	6,5	7,5	8,4

Ce type d'investissement est tout à fait faisable financièrement, mais il ne satisfait certainement pas aux impératifs de rentabilité en vigueur dans le secteur, le délai de récupération étant supérieur à 5 ans.

Cependant, il faut tenir compte du fait que ce calcul ne rend compte que partiellement de la réalité. En effet, il conviendrait d'intégrer dans le bilan de l'opération la revente du véhicule existant et la part non utilisée dans l'apport initial du flux discrétionnaire. Dans ces conditions, le bilan de l'opérateur l'année de l'acquisition peut se présenter comme indiqué dans l'annexe 3. Il apparaît clairement qu'il dispose d'une trésorerie excédentaire qui peut être réinvesti dans la même activité ou dans une autre. Dans un premier temps nous avons déterminé le revenu que pouvait engendrer cette trésorerie excédentaire pendant 5 ans et avons ajouté le montant au flux de trésorerie disponible après financement. On observe que les taux de rentabilité sont nettement améliorés, sans pour autant les situer à des niveaux qui peuvent être considérés comme satisfaisants par les opérateurs.

Une deuxième façon de procéder consiste à soustraire de la valeur du véhicule neuf, le montant de la trésorerie excédentaire pour déterminer le montant du capital effectivement immobilisé et d'évaluer la rentabilité de l'opération par rapport à ce capital. Les résultats obtenus sont moins bons que dans le cadre de la méthode précédente, et donc confirme qu'en dépit de ce correctif l'acquisition de véhicules neufs risque fort de ne pas être considérée comme rentable.

2. FINANCEMENT D'UN VÉHICULE RÉNOVÉ

Il n'existe pas à Abidjan de circuits commercialisant des véhicules rénovés. Aussi ferons-nous également l'hypothèse qu'un véhicule rénové coûterait approximativement 60 % du prix du véhicule neuf, soit pour un 18 places 13 millions, en arrondissant les chiffres. En supposant une modalité de financement identique à celle adoptée précédemment pour un véhicule neuf, le besoin de financement externe se détermine comme suit :

$$13\,000\,000 * 0,75 = 9\,750\,000 \text{ FCFA}$$

Les mensualités correspondant à ce capital se déterminent comme suit :

Tableau 42
Mensualités dans le cas d'un gbaka 18 places rénové

Capital emprunté	9 750 000
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	197695
Mensualité constante y compris 3 % de prélèvement	203 626
Charge de financement annuelle	2 443 508

On peut alors déterminer le rendement du véhicule comme suit :

Tableau 43
Rendement d'un gbakas 18 places rénové

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Flux discrétionnaire	7 114 440	6 702 000	6 406 644
Annuité constante	2 443 508	2 443 508	2 443 508
Flux disponible	4 670 932	4 258 492	3 963 136
Valeur du véhicule	13 000 000	13 000 000	13 000 000
Taux de rendement	35,93%	32,76%	30,49%
Délai de récupération (années)	2,8	3,1	3,3

Dans ce cas, la récupération de la valeur du véhicule se fait grossièrement au bout de trois ans, et l'on peut considérer que c'est une situation acceptable, eu égard aux avantages que peut présenter pour les acquéreurs l'utilisation d'un véhicule en bon état.

Bien entendu, tous ces calculs supposent que les coûts d'utilisation et les recettes des véhicules neufs, rénovés, et anciens sont grossièrement les mêmes, ce qui n'est sûrement pas le cas. On peut estimer en particulier, en ce qui concerne les gbakas de 32 places, que les coefficients de remplissage seront meilleurs, et donc les recettes améliorées tant au niveau du véhicule qu'à celui du propriétaire quand il s'agit d'un véhicule conduit par un salarié. Corrélativement, on peut s'attendre à ce que cette modification ait une influence sur les coûts, notamment en ce qui concerne la consommation de carburant qui devraient en bonne logique augmenter compte tenu de l'accroissement de la charge, et la rémunération du chauffeur dans le cas d'un véhicule conduit par un salarié. On trouvera en annexe 4 les comptes de résultat pour un 32 places dans les hypothèses suivantes :

- accroissement du coefficient de remplissage de 0,7 à 0,9
- accroissement de la recette du véhicule comme du propriétaire de 25 %
- accroissement du salaire fixe du chauffeur de 5 000 FCFA/mois
- accroissement de la consommation de carburant de 25 %

3. DÉTERMINATION DU DÉLAI DE RÉCUPÉRATION SELON LA VALEUR DU VÉHICULE RÉNOVÉ EXPRIMÉE EN POURCENTAGE DE LA VALEUR DU NEUF

Il nous a paru intéressant d'effectuer une simulation permettant d'envisager la rentabilité de l'opération en variant la valeur du véhicule de 70 % à 50 % de la valeur du véhicule neuf. Cette variation peut résulter :

- soit de l'acceptation d'un niveau de rénovation plus ou moins élaboré,
- soit d'un subventionnement plus ou moins important des opérations de rénovation.

On aboutit aux résultats suivants :

Tableau 44
Délais de récupération de l'investissement selon valeur du véhicule rénové

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Valeur du véhicule neuf	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Mensualité constante pour 1 franc de capital	0,0208847	0,0208847	0,0208847
Flux discrétionnaire mensuel	592 870	558 500	533 887
Délai de récupération (en mois) selon valeur du neuf (en %)			
70,00%	40	44	48
65,00%	36	39	42
60,00%	32	35	37
55,00%	28	30	32
50,00%	24	26	28

Ce tableau montre clairement que pour un coût de l'ordre de 50 % du véhicule neuf (soit environ 10 000 000 F CFA), on rejoint pratiquement les rendements actuels. Mais cela supposerait incontestablement, ou un subventionnement de la rénovation, ou l'acceptation de standards de fonctionnement sans doute peu gratifiants. Des valeurs de l'ordre de 55 à 60 % de la valeur du neuf sont des solutions qui peuvent convenir. Au-delà, nous pensons que les délais de récupération sont trop longs.

4. LE CAS DES VÉHICULES DE 32 PLACES

L'effet taille ne modifie pas substantiellement la vision que l'on peut avoir sur ce type d'opération. En effet, les calculs mis en annexe montrent :

- l'excellente rentabilité du fonctionnement actuel ;
- la grande difficulté de financer des véhicules neufs dans des conditions de rentabilité satisfaisante aux conditions commerciales de financement actuellement en vigueur ;
- que l'introduction d'un financement bonifié ne rendrait pas nécessairement l'acquisition de véhicules neufs plus attractive.

Qu'en revanche, la mise sur le commerce de véhicules rénovés bénéficiant de financement bonifiés pourraient être une solution envisageable. De plus l'adoption d'hypothèses d'exploitation améliorée telles que celles énoncées dans le point 4 du chapitre 3 et détaillées dans l'annexe 4, sont de nature à renforcer quelque peu ce point de vue. En effet, les simulations exposées dans l'annexe 5 montrent que si ces conditions d'exploitation ne sont pas encore suffisantes pour rendre l'acquisition de véhicules neufs véritablement attrayante, elles modifient en revanche très substantiellement l'appréciation sur l'acquisition de véhicules rénovés. En effet, dans le cadre de telles opérations, les taux de rendement et les délais de récupération sont pleinement situés dans la fourchette de valeur qui est celle des opérateurs actuellement.

CONCLUSION

Les conditions d'exploitation sont sans conteste bien meilleures à Abidjan qu'à Bamako par exemple (cf. rapport Bamako à publier sous peu dans la même série). Elles ne permettent pas cependant d'envisager le financement d'un véhicule neuf autorisant une rentabilité à la hauteur des espérances des opérateurs. Il faut comprendre que les opérateurs sont habitués à des délais de récupération de leurs investissements nettement inférieurs à cinq (5) ans et que les crédits accordés dépassent rarement 36 mois pour des véhicules. Des financements sur cinq ans et des délais de récupération de l'investissement du même ordre impliquent incontestablement de la part de ces agents une modification de comportement substantielle.

Il ne nous paraît donc pas possible de se placer dans une situation où le délai de récupération serait supérieur à trois ans. Dans ces conditions la meilleure solution est de partir d'une hypothèse de véhicules d'occasion de bonne qualité. On peut cependant nuancer cette conclusion à la lumière de plusieurs remarques :

-Un apport personnel supérieur à 25 %, à la hauteur du flux discrétionnaire par exemple, permettrait incontestablement de dégager un flux disponible après charge de financement plus important et donc d'autoriser un délai de récupération sur véhicule neuf plus attrayant. Il n'est donc pas exclu que certains opérateurs optent pour une solution de ce type et cèdent à l'attrait d'un véhicule neuf, profitant de l'effet d'aubaine imputable aux financements.

-Les propriétaires de flotte de plusieurs véhicules peuvent plus facilement accéder à l'acquisition de véhicule neuf, dans la mesure où ils peuvent opérer un remplacement partiel des véhicules existant et dégager ainsi un apport substantiel grâce à des cessions d'actif qui allège leur besoin de financement externe et donc leur charge de financement.

Cependant une intervention sous forme de taux bonifié n'est concevable que si elle s'insère dans un processus global de restructuration du secteur des transports urbains à Abidjan. Ce processus doit notamment intégrer la nécessité de mettre en œuvre des mesures de facilitation des déplacements dans l'agglomération d'Abidjan, en agissant sur l'organisation des opérateurs mais aussi sur les infrastructures¹. L'organisation du secteur est un préalable mais elle ne peut se faire que par étapes, et dans des structures juridiques souples type sociétés en commandite ou GIE (Groupement d'intérêt économique). La mise en place et le suivi de ce programme doit s'effectuer dans un cadre juridique clair, précis et efficient, notamment en ce qui concerne le rôle des différentes administrations (ministères et collectivités locales) du secteur. La mise en place d'une autorité organisatrice, l'AGETU (Agence des transports urbains d'Abidjan), effective depuis le mois de mars 2000, est de nature à favoriser le processus.

¹ Le mauvais état des infrastructures de la principale gare de gbakas à Abidjan explique en partie le comportement des chauffeurs, notamment les chargements anarchiques autour de la gare d'Adjamé.

ANNEXES

ANNEXE 1

SIMULATIONS POUR UN GBAKA MERCEDES 32 PLACES

1. Situation actuelle

1° cas : financement d'un véhicule d'occasion d'une valeur de 12 000 000 FCFA par autofinancement.

	Artisan 1	Propriétaire
Prix de revient du véhicule	12 000 000	12 000 000
Flux discrétionnaire mensuel	805 040	776 480
Flux discrétionnaire annuel	9660480	9317760
Délai de récupération	1,2	1,3

2° cas : achat d'un véhicule neuf avec financement par crédit

	Artisan 1	Propriétaire
Cession du véhicule ancien	8 000 000	8 000 000
Flux discrétionnaire annuel	9 660 480	9 317 760
Apport personnel	17 660 480	17317760
Valeur à neuf	32 400 000	32 400 000
Besoin de financement	14 739 520	15082240

	Artisan 1	Propriétaire
Capital emprunté	14 739 520	15 082 240
Taux annuel	20,00%	20,00%
Taux mensuel	1,67%	1,67%
Durée en mois	36	36
Mensualité	547 773	560 510

Il est évidemment tout à fait possible dans ces conditions là d'acquérir un véhicule neuf en se plaçant du strict point de vue de la rentabilité.

Dans ces conditions la rentabilité peut être estimée de la façon suivante :

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire mensuel	805 040	776 480
Flux discrétionnaire annuel	9 660 480	9 317 760
Durée de crédit	36	36
Mensualité de crédit	547 773	560 510
Charges annuelles de crédit	6 573 276	6 726 120
Flux net disponible après charge de financement	3 087 204	2 591 640
Valeur du capital en début de période	32 400 000	32 400 000
Taux de rendement	9,53%	8,00%
Délai de récupération	10,5	12,5

2. Situation dans le cadre d'un financement privilégié

1er Cas d'un véhicule neuf

Montant à emprunter :

$$32\,400\,000 \times 0,75 = 24\,300\,000$$

Capital emprunté	24 300 000
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	492716
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	507 498
Charge de financement annuelle	6 089 974

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire mensuel	805 040	776 480
Flux discrétionnaire annuel	9 660 480	9 317 760
Durée de crédit	60	60
Mensualité de crédit	507 498	507 498
Charges annuelles de crédit	6 089 976	6 089 976
Flux net disponible après charge de financement	3 570 504	3 227 784
Valeur du capital en début de période	32 400 000	32 400 000
Taux de rendement	11,02%	9,96%
Délai de récupération (ans)	9,1	10,0

2° cas : véhicule rénové

Valeur du véhicule rénové : 20 000 000

Capital à emprunter : $20\,000\,000 \times 0,75 = 15\,000\,000$

Capital emprunté	15 000 000
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	304146
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	313 270
Charge de financement annuelle	3 759 244

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire	9 660 480	9 317 760
Annuité constante	3 759 244	3 759 244
Flux disponible	5 901 236	5 558 516
Valeur du véhicule	20 000 000	20 000 000
Taux de rendement	29,51%	27,79%
Délai de récupération	3,4	3,6

3° Détermination du délai de récupération selon la valeur du véhicule rénové (en pourcentage de la valeur à neuf).

	Artisan 1	Propriétaire
Valeur du véhicule neuf	32 400 000	32 400 000
Mensualité constante pour 1 franc de capital	0,0208847	0,0208847
Flux discrétionnaire mensuel	805 040	776 480
Délai de récupération (en mois) selon valeur du neuf (en %) :		
70,00%	50	54
65,00%	44	47
60,00%	39	41
55,00%	34	36
50,00%	29	31

ANNEXE 2

CALCUL DU TAUX DE RENTABILITÉ INTERNE

Années	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
0	-20 850 000	-20 850 000	-20 850 000
1	2 772 876	2 176 368	2 218 284
2	2 772 876	2 176 368	2 218 284
3	2 772 876	2 176 368	2 218 284
4	7 114 440	6 702 000	6 406 644
5	17 114 440	16 702 000	16 406 644
TRI	12%	9%	9%

- Les trois premières années l'opérateur ne dispose que du flux disponible après charge de financement.
- A partir de la quatrième année, le crédit étant apuré, il peut récupérer l'intégralité du flux discrétionnaire.
- La cinquième année la récupération du véhicule à hauteur de 10 000 000 CFA s'ajoute au flux discrétionnaire de la période.

ANNEXE 3
SIMULATION INTÉGRANT LES EXCÉDENTS
DE TRÉSORERIE DES OPÉRATEURS

1. Cas des véhicules de 18 places

*Détermination de la trésorerie disponible l'année de l'acquisition
et de l'annuité produite par le capital*

	Artisan 1	Artisan2	Propriétaire
Flux discrétionnaire	7 114 440	6 702 000	6 406 644
-Apport personnel	-5 212 500	-5 212 500	-5 212 500
Revente véhicule ancien	4 000 000	4 000 000	4 000 000
Solde de trésorerie	5 901 940,00	5 489 500,00	5 194 144,00
Durée du placement (en mois)	60	60	60
Taux de rentabilité annuel	30,00%	30,00%	30,00%
Taux de rentabilité mensuel	2,50%	2,50%	2,50%
Revenu mensuel constant	190948	177604	168048

Détermination de la rentabilité en intégrant le revenu de l'excédent de trésorerie

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Flux discrétionnaire	7 114 440	6 702 000	6 406 644
Annuité constante	3 919 011	3 919 011	3 919 011
Flux disponible	3 195 429	2 782 989	2 487 633
Revenu mensuel de trésorerie	190 948	177 604	168 048
Revenu annuel de trésorerie	2 291 376	2 131 248	2 016 576
Revenu total	5 486 805	4 914 237	4 504 209
Valeur du véhicule	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Taux de rendement	26,32%	23,57%	21,60%
Délai de récupération	3,8	4,2	4,6

Détermination de la rentabilité par soustraction de la trésorerie disponible

	Artisan 1	Artisan 2	Propriétaire
Flux discrétionnaire	7 114 440	6 702 000	6 406 644
Annuité constante	3 919 011	3 919 011	3 919 011
Flux disponible	3 195 429	2 782 989	2 487 633
Valeur du véhicule	20 850 000	20 850 000	20 850 000
Trésorerie disponible	5 901 940	5 489 500	5 194 144
Capital immobilisé	14 948 060	15 360 500	15 655 856
Taux de rendement	21,38%	18,12%	15,89%
Délai de récupération	4,7	5,5	6,3

2. Cas des véhicules 32 places

Détermination de la trésorerie disponible l'année de l'acquisition et de l'annuité produite par le capital

	Artisan	Propriétaire
Flux discrétionnaire annuel	9 660 480	9 317 760
-Apport personnel	8 100 000	8 100 000
Revente du véhicule ancien	8 000 000	8 000 000
Solde de trésorerie	9 560 480	9 217 760
Durée du placement	60	60
Taux de rentabilité annuel	30%	30%
Taux de rentabilité mensuel	2,50%	2,50%
Revenu mensuel constant	309314	298226

Détermination de la rentabilité en intégrant le revenu de l'excédent de trésorerie

	Artisan	Propriétaire
Flux discrétionnaire	9 660 480	9 317 760
Annuité constante	6 089 976	6 089 976
Flux disponible	3 570 504	3 227 784
Revenu trésorerie mensuel	309 314	298 226
Revenu de trésorerie annuel	3 711 768	3 578 712
Revenu total	7 282 272	6 806 496
Valeur du véhicule	32 400 000	32 400 000
Taux de rendement	22,48%	21,01%
Délai de récupération	4,4	4,8

Détermination de la rentabilité par soustraction de la trésorerie disponible

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire	9 660 480	9 317 760
Annuité constante	6 089 976	6 089 976
Flux disponible	3 570 504	3 227 784
Valeur du véhicule	20 850 000	20 850 000
Trésorerie disponible	9 560 480	9 560 480
Capital immobilisé	11 289 520	11 289 520
Taux de rendement	31,63%	28,59%
Délai de récupération	3,2	3,5

ANNEXE 4

COMPTES DE RÉSULTAT DES 32 PLACES DANS L'HYPOTHÈSE D'UNE EXPLOITATION AMÉLIORÉE (VÉHICULE NEUF)

Hypothèses

- Amélioration des recettes de 25 %
- Augmentation de la rémunération du chauffeur de 5 000FCFA par mois
- Accroissement de la consommation de carburant de 25 %

	Mercedes 32 places				
Dépenses	Artisan	Propriétaire	Recettes	Artisan	Propriétaire
Assurance	73 200	73 200	Ventes	2 744 000	1 575 000
Vignette	7500	7500			
Autorisation transport	1500	1500			
Patente	5720	5720			
BIC	33300	33 300			
Visite technique	2300	2300			
Droit de stationnement	1000	1000			
Vidanges	51 000	51 000			
Pneumatiques	65000	65000			
Divers	18000	18000			
Carburants	525 000				
Redevances terminale	78400				
Amendes Contraventions	56000				
Gardiennage, lavage	16800				
Grosses réparations	180 000	180 000			
Consommations ext.	1 114 720	438 520			
Valeur ajoutée	1 629 280	1 136 480			
Salaires	270 000	50 000			
EBE	1359280	1086480			
-salaire de l'artisan	170 440	0			
Flux discrétionnaire	1188840	1086480			

ANNEXE 5

SIMULATION SUR VÉHICULES DE 32 PLACES EN TENANT COMPTE DE L'AMÉLIORATION DU COEFFICIENT DE REMPLISSAGE D'UN VÉHICULE NEUF

1. Hypothèses

- Amélioration des recettes de 25 %
- Augmentation de la rémunération du chauffeur de 5 000FCFA par mois
- Accroissement de la consommation de carburant de 25 %

2. Situation dans le cadre d'un financement privilégié

1° Cas d'un véhicule neuf

Montant à emprunter :

$$32\,400\,000 \times 0,75 = 24\,300\,000$$

Capital emprunté	24 300 000
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	492716
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	507 498
Charge de financement annuelle	6 089 974

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire mensuel	1 188 400	1 086 480
Flux discrétionnaire annuel	14 260 800	13 037 760
Durée de crédit	60	60
Mensualité de crédit	507 498	507 498
Charges annuelles de crédit	6 089 976	6 089 976
Flux net disponible après charge de financement	8 170 824	6 947 784
Valeur du capital en début de période	32 400 000	32 400 000
Taux de rendement	25,22%	21,44%
Délai de récupération	4,0	4,7

2° Cas d'un véhicule rénové

Valeur du véhicule rénové : 20 000 000

Capital à emprunter : $20\,000\,000 \times 0,75 = 15\,000\,000$

Capital emprunté	15 000 000
Taux annuel	8,00%
Taux mensuel	0,67%
Durée en mois	60
Mensualité constante hors garantie	304146
Mensualité constante y compris 3% de prélèvement	313 270
Charge de financement annuelle	3 759 244

	Artisan 1	Propriétaire
Flux discrétionnaire	14 260 800	13 037 760
Annuité constante	3 759 244	3 759 244
Flux disponible	10 501 556	9 278 516
Valeur du véhicule	20 000 000	20 000 000
Taux de rendement	52,51%	46,39%
Délai de récupération	1,9	2,2

3° Détermination du délai de récupération selon la valeur du véhicule rénové (en pourcentage de la valeur à neuf).

	Artisan 1	Propriétaire
Valeur du véhicule neuf	32 400 000	32 400 000
Mensualité constante pour 1 franc de capital	0,0208847	0,0208847
Flux discrétionnaire mensuel	1 188 400	1 086 480
Délai de récupération (en mois) selon valeur du neuf (en %) :		
70,00%	27	31
65,00%	25	28
60,00%	22	25
55,00%	20	22
50,00%	17	19

ANNEXE 6 PETIT GLOSSAIRE FINANCIER

Besoin en Fonds de Roulement d'Exploitation (BFRE) : Besoin de financement lié au cycle d'exploitation . Il se détermine par différence entre la valeur des actifs d'exploitation à rotation rapide et la valeur des dettes de même nature.

En anglais : Working Capital

Délai de récupération : temps nécessaire pour que les flux de trésorerie (ou de revenus) engendrés par un investissement permettent la récupération de la valeur de l'investissement.

Excédent Brut d'Exploitation (EBE) : Revenu procuré par les opérations d'exploitation avant amortissements, provisions, intérêts et impôt.

En anglais : Earning Before Interest Dotation and Amortization (EBITDA).

Excédent de Trésorerie d'Exploitation (ETE): Flux de trésorerie procuré par les opérations d'exploitation. Il se calcule en déduisant de l'excédent brut d'exploitation la variation de besoin en fonds de roulement d'exploitation.

En anglais : Operating Cash Flow.

Flux discrétionnaire : Flux de trésorerie courant dont l'exploitant peut disposer librement. Il se calcule en soustrayant de l'excédent de trésorerie d'exploitation les dépenses domestiques nécessaires à son existence. Il a également été calculé (sans doute en le minorant) en déduisant le salaire de l'artisan de l'excédent de trésorerie d'exploitation.

Flux disponible après financement : Flux discrétionnaire dont on a déduit les charges de financement.

Taux de rendement : Revenu courant ou flux discrétionnaire avant ou après financement rapporté au capital investi. C'est l'inverse du délai de récupération.

Taux de rentabilité : Théoriquement, il se distingue du précédent en intégrant dans le revenu les plus values réalisées sur l'horizon du calcul. Il est souvent pris comme synonyme du précédent.

Taux de Rentabilité interne (TRI) : A la différence des précédents, il s'agit d'un taux d'actualisation. C'est la valeur du taux d'actualisation qui permet d'égaliser la valeur actuelle d'une suite de flux de trésorerie engendrée par un investissement à la valeur de cet investissement . Cette définition s'exprime par la relation suivante

$$-I + \sum_{t=1}^n F_t / (1+k)^t = 0$$

I : investissement

F_t : flux de trésorerie à l'instant t

K : taux d'actualisation

t : instant t

ANNEXE 7

L'UNIVERS DES MINI-CARS À ABIDJAN Apprenti-gbaka, une vie de chien

(extrait du Journal Ivoir'soir, 1999)

M. Diakité, le chauffeur du gbaka qui a accepté de me prendre comme apprenti (voir le précédent numéro Ivoir'Soir) m'avait averti : "Ce n'est pas un boulot de fonctionnaire". Nous comprenions M. Diakité. On ne pouvait pas quitter un bureau bien climatisé et devenir subitement un excellent apprenti-gbaka. Nous savions donc à l'avance que la tâche serait rude. Que la fatigue nous attendait au soir de notre expérience. La débauche d'énergie étant différente de la cogitation, il était clair que je serais épuisé.

Pourquoi alors, à la fin de l'expérience, marquer un arrêt sur l'extrême fatigue? Une seule réponse: ce qui suit répond à tout.

Pour être apprenti-gbaka, il m'a fallu convaincre d'abord M. Diakité pour qu'il m'accepte à bord de son véhicule. Il a fallu ensuite satisfaire ses exigences : verser la totalité de sa recette (45.000 F.CFA), m'occuper des policiers, le nourrir lui et Souley son apprenti titulaire. Il m'a fallu enfin suivre la formation de Souley. "Parce que nous ne voulons pas de mort", ont-ils dit tous les deux. Je n'avais pas trop prêté attention à ces conditions, parce que l'essentiel pour moi était de faire mon reportage.

Mais au fil des heures que nous avons passées ensemble, j'ai compris les préoccupations de mes collègues d'un jour.

M. Diakité a réclamé 45.000 francs parce que son patron lui exige quotidiennement 40.000 francs CFA. "Tous les jours, il me faut trouver cette somme. Je précise bien tous les jours" Trouver une recette journalière de 40.000 francs CFA n'est pas la seule préoccupation de M. Diakité. Son salaire de 15.000 francs suffit juste pour payer son loyer. Pour le reste de ses charges, il doit "fonctionner" sur la recette journalière. C'est-à-dire s'arranger pour avoir plus de 40.000 francs CFA par jour. Et cet arrangement, c'est le boulot. Le boulot dur. "Si je veux que ma famille mange, si je veux m'habiller et habiller les miens, si je veux avoir de l'argent en poche, je dois obtenir plus de 40.000 francs par jour".

Les chauffeurs de gbaka fixent généralement à 5.000 francs par jour la somme nécessaire à leur survie. Ce qui ramène la recette journalière à 45.000 francs. C'est donc cette somme qu'il est obligé de recueillir pour son patron. Mais l'apprenti non plus ne bénéficie pas d'une situation sociale généreuse. Il est même plus à plaindre que le chauffeur. Il n'a pas de salaire. Pas un franc à la fin du mois. "On ne connaît même pas la notion de fin de mois. On n'a pas de patron. Personne ne nous a engagés. On travaille au jour le jour avec les chauffeurs. On se rend compte qu'on est à la fin du mois lorsque les clients nous remettent trop de billets de banque. C'est tout". Les propos de Souley expriment clairement que les apprentis-gbaka doivent alors tous "fonctionner" sur la recette. Ils fixent leur gain à 2.500 francs.

Le compte ne se boucle pas là. Après le propriétaire du gbaka, le chauffeur et l'apprenti, il faut prévoir le gain du coxer et du... policier. De fait, ces deux personnes ne sont pas "sur" le gbaka. Mais estiment - à juste titre pour le coxer - que leurs plats quotidiens doivent être assurés par les gbakas. "Un camion qui roule une journée entière doit prévoir au mois 3.000 francs pour les policiers et 1.500 francs pour les coxers", dit Souley.

Pendant la période de circulation, le gbaka doit nourrir son personnel. "Quand on travaille, on paye nos plats avec une partie de la recette. On le fait avant même de faire les comptes". Quand Souley parle de plats, il s'agit de tout ce que le "balanceur" et le chauffeur paient entre 4 h du matin et minuit. Il y a certes la nourriture mais il y a aussi et surtout le café noir et les cigarettes. Tout compte fait, ce sont quelques 60.000 francs CFA que le gbaka doit générer.

En supposant que chaque client paie 100 francs, il faut donc 600 personnes pour atteindre cette somme. Pour un gbaka de 18 places, cela équivaut à quelque 30 courses. Comme chaque voyage exige au moins une heure... "Dès qu'il fait jour, nous avons déjà six heures de retard. Le plus grave est que dans un jour de 24 h, on ne peut pas travailler entre minuit et quatre heures parce qu'il n'y a personne dehors. Il faut donc rechercher tous les 60.000 francs, c'est-à-dire le fruit de 30 h de travail, en 20 heures. Les gens doivent comprendre que lorsqu'on démarre la journée avec dix heures de retard, on ne peut pas attendre. On est donc obligé d'être pressés. Trop pressés même".

Comment alors faire pour obtenir 60.000 francs ? "Il faut travailler 30 h pendant 20 h. Voici le défi".

Ce défi, pendant une demi-journée, nous avons essayé de le relever avec M. Diakité et Souley. Il nous fallait obtenir au moins vingt mille francs. Nous avons fait un effort, malgré notre... noviciat pour obtenir cette recette.

En vain. Nous n'avons glané que 15.000 francs. Pour toute la journée. "Généralement ce qu'on fait, c'est d'obtenir au moins 20 mille francs avant midi. Si on atteint cet objectif, il y a beaucoup de chance de s'en sortir".

Nous avons commencé à 5h30. Mais avant de me prendre à la gare Renault d'Adjamé, lieu du rendez-vous, M. Diakité et Souley avaient effectué quatre déplacements sur le marché Gouro pour déposer des vendeuses d'attiéké.

C'est que mes deux collègues d'un jour se sont réveillés à 3h30. Pour commencer le boulot à 4 h. Tous les jours, le scénario est le même. Se lever avant l'appel du muezzin. "Comme on dort tard, dès qu'on se réveille, on fonce sur le premier kiosque à café d'à côté". Dans ce kiosque, la commande n'a qu'un seul nom: le café express. "Généralement, les gens pensent qu'on prend le café noir. Mais en fait, ils se trompent. Le café noir, c'est pour les lycéens et les étudiants. Ce sont eux qui prennent le nescafé avec de l'eau chaude. Nous, ça là, ça ne peut rien nous faire. Vraiment rien" Souley et ses collègues sont insensibles au café noir. Ce qu'ils consomment, c'est le café express bien corsé, la phase" supérieure. "Nous sommes si habitués que chaque fois, il faut plus de "dose".

Le café express dans les... veines, chauffeur et balanceur se lancent dans une course effrénée. "Quand vous avez du bon café dans les veines, votre corps lui-même réclame l'effort physique. C'est ce qui nous permet de supporter la journée".

A ce moment précis, aucun membre du petit équipage ne peut se contrôler. A ce moment, ni le code de la route ni les réactions des passagers ne peuvent arrêter le chauffeur de gbaka sur sa lancée. "Les gens ne comprennent pas que nous avons tous les jours un retard. Ils nous comparent à leur paisible vie. Ils se lèvent le matin, vont au bureau, descendent à midi, remontent à quinze heures pour repartir à la maison à 18h. Qu'ils se décarcassent ou pas, ils auront leur salaire. Et ce sont ces gens-là qui nous parlent du code de la route, de vitesse, de stationnement dangereux. Est-ce qu'ils savent que si nous voulons rouler comme ils le demandent, notre vie est inévitablement en danger".

Comme Diakité, les chauffeurs de gbaka n'aiment pas qu'on parle de leur manière de rouler "Qui ne veut pas une vie paisible? Tout le monde. "Mais qu'on sache que des hommes ici à Abidjan sont contraints de se surpasser. Voilà le vrai Problème"

Mais souvent, les chauffeurs font fi de ce que disent les clients. "C'est à cause de cela qu'on augmente toujours le volume de la musique. Quand ça ne suffit pas, on s'efforce de ne pas les entendre. Au fait, est-ce que les clients savent qu'ils nous cassent par moments les pieds".

Le balanceur est plus énervé quand on lui parle de son comportement. Quand on lui reproche d'être arrogant "Arro quoi? Est-ce les clients savent ce qu'on doit gagner par jour? On peut se doper un jour pour supporter un effort. Il y a des gens qui vont à des veillées alors qu'ils travaillent le lendemain. Une fois, ils font l'effort de supporter la fatigue. Mais le faire tous les jours, c'est suicidaire. Or, c'est notre quotidien".

Le quotidien des chauffeurs et apprentis-gbaka, c'est aussi le renvoi... subit. D'abord les chauffeurs. "Quand quelqu'un te confie son "camion", dis-toi que le jour où tu rentres avec mille francs en moins sur la recette, il arrache sa clé. Chez nous, il n'y a pas de lois. Il n'y a ni avertissement ni mise à pied. Le renvoi est automatique".

Le "balanceur" a lui une vie professionnelle plus instable. A tout moment, son chauffeur peut le lâcher. "Toutes les gares routières sont bourrées de "balanceurs". Les chauffeurs ont donc l'embaras du choix. Et bien, souvent, ils ne se font pas prier".

Tous ces éléments réunis, les gbakas évoluent dans un registre qu'il est difficile de comprendre. Sauf quand, en une journée, on se met dans leur peau. Cependant, on ne vit pas toutes les sensations. Pour exemple, celles des fêtes. "Les jours de fête, des grandes fêtes, c'est-à-dire Tabaski, Ramadan, Noël et Nouvel an, c'est la joie. On veille. On "surveille même".

Souley termine ses propos en se souvenant de la veille de la dernière Tabaski "Le propriétaire du "camion nous a demandé 80.000 francs. A 23 h, nous avions 70.000 francs.

Des clients ont proposé qu'on les dépose à Tanda à 65.000 francs. Ils payaient le carburant. C'était superbe. On a tenté l'expérience. Nous étions très fatigués mais la somme nous tentait. Nous sommes donc partis pour une ville qu'on ne connaissait pas. A trois reprises, nous avons fait des sorties de route. Dieu merci, ce n'était pas grave".

Chauffeurs de gbaka, apprentis-gbaka... simplement une vie de chien.

Par Bledson Mathieu

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CETUD, (avril 1998), Mode d'organisation, de rentabilité et de fonctionnement du secteur privé des services de transport en commun à Dakar, Rapport final, Dakar, 47 p. + annexes.
- DCGTx, (avril 1989), *Transports collectifs par minibus à Abidjan (les Gbakas)*, Volume II, Abidjan, 52 p. + annexes.
- Djatti, Léa, (juin 1998), Impact de la libéralisation de l'importation des véhicules d'occasion sur la circulation à Abidjan, Travail de fin d'étude, INP-HP, ESTP, Yamoussoukro, 60 p. + annexes.
- Godard, Xavier ; Teurnier, Pierre, (1992), *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public*, Editions Karthala-INRETS, 243 p.
- OSER, (octobre 1999), *Accidents corporels de la circulation en Côte d'Ivoire en 1997*, Rapport d'activité, non paginé, Abidjan.
- SITRASS, (à paraître en mai 2000), *Politiques sectoriels des transports en Afrique sub-saharienne : bilan et réflexions*, Actes du SITRASS 5, Cotonou.