

**ETUDES CAPAS**

-=-=-=-

**Séminaire Régional**

-=-=-=-

**CONTRAINTES ET OPPORTUNITES POUR LE DEVELOPPEMENT  
DES SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO**

Pr.S.Soulama,  
Professeur à la FaSEG, Université de  
Ouagadougou  
Responsable de l'ENR-CAPAS,  
Burkina Faso

Mr.Joachim D.Méda  
Chargé du Bureau de la Réglementation  
Direction des Transports Terrestres et  
Maritimes  
Ministère des Transports et du Tourisme  
Ouagadougou

Cette étude s'inscrit dans le cadre des études CAPAS CNUCED et des séminaires régionaux de discussions des études sectorielles, dans la perspective de soutenir les gouvernements africains dans

la préparation des futures négociations sur le commerce des services sous l'égide de l'AGCS (Accord Général sur le Commerce des Services) y compris le renforcement de la coordination sous régionale<sup>(1)</sup>. Pour préparer les séminaires, des papiers sectoriels sont rédigés et discutés, en utilisant les compétences déjà capitalisées dans le réseau de chercheurs CAPAS durant des 7 dernières années. Elle traite des Contraintes et opportunités du commerce des Services de Transport Routier au Burkina Faso. La recherche devra se préoccuper principalement à **faire une analyse de la situation du secteur au Burkina Faso, même si les leçons et enseignements devraient être assez larges pour être utiles pour des pays de la région ayant des intérêts ou des préoccupations similaires.**

### Les résultats anticipés

Au niveau du diagnostic l'analyse relève que :

- le Burkina Faso supporte du fait de son enclavement et de l'organisation actuelle du secteur des transports, un coût de transport et de transit relativement élevé,
- le parc véhicule du Burkina Faso, est constitué pour l'essentiel de véhicules âgés et de seconde main; et ceci est vrai tant pour le transport des personnes que pour le transport des biens,
- la profession de transporteur est exercée dans des entreprises individuelles par des artisans-transporteurs, non spécialisés et manquant de professionnalisme dans le métier
- les sociétés de transit à capitaux nationaux notamment souffrent également d'une faiblesse en moyens techniques financiers et logistiques sont peu compétitives et le seront encore moins après l'ouverture des frontières

Au niveau des opportunités, l'analyse note :

- l'existence de plusieurs désertes internationales
- la position de pays de transit
- l'existence d'un Centre performant de formation en transport routier et activités auxiliaires

L'analyse suggère les résultats préliminaire suivants pour le Burkina Faso :

- incontestablement, le B.F aurait intérêt dans une politique mutuelle de développement des infrastructures de transport routier avec les pays voisins. Négocier en l'occurrence pour chaque corridor un cahier de charge pour l'entretien et la maintenance des portions relevant de chaque Etat, un cahier de charge pour la fluidité des échanges.
- Négocier une plus grande liberté d'exploitation des corridors selon leur avantage comparatif,
- Accepter de revoir notamment pour les expéditions internationales, les accords TRI et TRIE pour bénéficier de transport plus compétitif,
- Envisager une ouverture plus grande avec incitations des réseaux interurbains et urbains à la concurrence étrangère,
- Envisager une réglementation plus rigoureuse faisant supporter aux acteurs, tous les coûts d'usage des infrastructures associés à leur activité.

## INTRODUCTION

---

<sup>1</sup> NB. : Plusieurs organismes (ITU, UNCTAD, UNDESA, World Bank/EDI et World Tourism Organization) collaborent pour organiser 3 séminaires régionaux en Afrique durant l'année 1999. Les séminaires vont mettre sur les implications au sens large dans les futures négociations sur le commerce des services y compris les secteurs des services où les pays africains ont intérêt d'exportateur.

## Démarche méthodologique

L'analyse se fonde sur un postulat : le développement du système de transport routier est conditionné fortement par la libre circulation des hommes, des services, des biens et des capitaux en relation avec les services de transport. Plus grande sera la liberté de circulation des hommes, des services et des biens, plus grande sera l'exigence d'efficacité du système de transport. En considérant la mobilité des hommes et des biens comme une condition du développement, il n'y aura pas d'échanges commerciaux ni de libre circulation des hommes et des biens sans un système approprié de service de transport; dès lors, le système de transport et son efficacité se situe au cœur de la problématique de développement économique. Ceci est encore plus vrai pour les pays enclavés comme le Burkina Faso.

Au sens de l'Accord Général sur les Services de Transport Routiers, les services de transports routiers comprennent : les services de transport de voyageurs, de marchandises et d'hydrocarbure, de location de véhicules avec chauffeur, de maintenance et réparation des routes et équipements, des services de soutien au service de transport routier, et autres services auxiliaires de tous les modes de transport. Chaque élément constitue un sous secteur : sous secteur des services de transports routiers, sous secteurs des services de transports de marchandises etc. Chacun sous secteur est aussi un système complexe dont la finalité est de transporter ou de contribuer à transporter de porte à porte, hommes, marchandises et services, dans les meilleures conditions d'efficacité économique, non seulement de coût monétaire et financier mais aussi en termes de gains de temps. En combinant la définition en sous secteur de l'AGCS, la définition systémique et la nécessité de l'analyse du marché domestique en termes d'offre et demande de services de transports routiers, il a été dégagé les lignes d'analyse suivantes :

- les infrastructures et équipements : les infrastructures sont pour l'essentiel des biens publics ou collectifs (routes, aires de stationnement...) alors que les équipements (moyens de transports ou de manutention) sont pour l'essentiel privés. Infrastructures et équipements sont les facteurs principaux qui commandent l'offre des services de transport routier.

- le type de liaison : il constitue un critère important de typologie ; en croisant la taille et la nature du parc et le type de liaison on peut distinguer 4 niveaux hiérarchisés : le niveau 0 est celui des transports urbains, le niveau 1 ou niveau local/rural se caractérise par des expéditions qui s'effectuent dans les zones rurales et plus largement concernent les échanges d'une capitale provinciale et de son hinterland. Les moyens de transport utilisés sont la marche à pied, la bicyclette, les charrettes (moyens de transports non motorisés), la mobylette et les camionnettes type "bachées"; le niveau 2 ou niveau national où les échanges sont assurés entre les principales villes de province ou entre les deux principales villes du pays (Bobo-Dioulasso et Ouagadougou) et un centre provincial important; à ce niveau sont associés des camions porteurs et les envois sont beaucoup plus importants en termes de tonnes kilométriques; le niveau 3 ou niveau international qui concerne le transport des ports voisins (Lomé, Abidjan, Cotonou, Téma) vers le Burkina Faso et dans une moindre mesure vers le Mali et le Niger. Ces liaisons internationales sont assurées par des semi-remorques et remorques de plus de 25 tonnes de charge utile. Ces derniers assurent peu des services des transports ruraux"<sup>2</sup>.

- la nature de la prestation, transport de biens ou de personnes : le transport routier se distingue

---

<sup>2</sup> : Cf.S.Bamas, B.A..Guïro, G.Sirpé 1996, "Prix et coûts du camionnage au Burkina Faso" in Actes du SITRASS 4, Brazzaville 1996, pp.223-239.

naturellement selon qu'il s'agit de transport de marchandises ou de personnes. Il faut toutefois reconnaître que si la réglementation fait une nette distinction entre ces deux types de transport, la distinction n'est pas toujours très nette dans la pratique.

- la réglementation : comme il sera montré dans la suite de l'étude, elle constitue un facteur qui affecte très sérieusement, quantitativement et qualitativement l'offre domestique des services de transport routier.

- les professions associées : les investissements dans le secteur des transports ont un effet multiplicateur important et jouent un grand rôle dans la diversification de l'économie du pays ; ils entraînent en effet une gamme variée de services et d'activités annexes. Au Burkina Faso, les professions à retenir sont celles d'entrepreneur-transporteur, de chauffeurs (employés), de transitaires et déclarants en douanes, les professions liées à construction des infrastructures routières et la réparation des équipements etc., les professions publiques notamment associées aux procédures administratives, les professions annexes (assurances, banques qui assurent des fonctions essentielles de garantie, de financement du commerce international) et de nombreuses professions exercées par le secteur informel (vente de pièces détachées, petits-mécaniciens, gardiens de parking etc.).

### **Le contenu de l'étude (selon les termes de références)**

1°) La première partie doit comporter une revue des conditions courantes d'offre et de demande dans le secteur, y compris le rôle et l'importance des importations (fournitures de services par les étrangers, non-résidents) et le rôle et l'importance des exportations (fournitures de services aux non-résidents étrangers).

2°) Dans la deuxième partie, la recherche doit identifier les types de barrières relatives à chaque mode pertinent de fournitures de services, qui restreignent la capacité du pays à exporter ses services de transport routiers en vue de formuler les concessions à l'ouverture des marchés que le Burkina Faso peut demander à ses partenaires.

3°) La troisième partie doit examiner dans quelle mesure l'accès des fournisseurs étrangers au marché domestique est limité et dans quelle mesure une diminution de certaines barrières domestiques peut aider à maîtriser certaines des contraintes identifiées du côté de l'offre.

En conclusion la recherche doit identifier les domaines de demande d'ouverture des marchés dans le secteur, qui peuvent être des domaines d'intérêts communs dans le cadre des accords régionaux dans lesquels le pays est membre avec d'autres pays.

## **I - MARCHE DOMESTIQUE DES SERVICES DE TRANSPORT ROUTIER AU BURKINA FASO**

Cette partie traite de deux aspects principaux : les conditions d'offre et de demande des services de transport routiers d'une part (I), les goulots d'étranglement pesant sur l'offre domestique d'autre part (II).

### **I.1 - Les conditions d'Offre et de Demande de Services de Transport Routier**

#### **I.1.1 - Le contexte de l'enclavement international,**

Le Burkina Faso est enclavé aux deux niveaux : niveau international, niveau interne.

##### **I.1.1.1 – Enclavement international et services de transports routiers**

Une des caractéristiques géographiques du Burkina Faso ayant en même temps une importance économique est son enclavement. Le Burkina Faso occupe en effet une position centrale dans la zone soudano-sahélienne en Afrique de l'Ouest, partageant une frontière commune :

- avec 4 pays au sud qui constituent en même temps ses débouchés sur la mer : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo et le Bénin,
- un pays au Nord et au Nord est, le Niger,
- un pays au nord et au Nord ouest, le Mali.

De ce fait, le service des transports constitue, dans ses composantes maritime, routière, ferroviaire et aérienne un service d'input qui conditionne l'activité économique du pays.

##### **I.1.1.2 – Enclavement intérieur et services de transports routiers**

D'une manière générale, le réseau routier intérieur (13253 km) connaît une répartition spatiale inégale, une praticabilité bonne pour les grands axes de desserte des pays côtiers et une praticabilité moyenne en ce qui concerne la desserte intérieure. La classification selon le type donne la situation suivante :

- Les Routes Bitumées (RB) : 1833 km soit 14% du total
- Les Routes en Terre Ordinaire (RTO) : 1943 km soit environ 14%
- Les Routes en Terre Moderne (RTM) : 2073 km soit 16%
- Les Pistes Améliorées (PA) : 2796 km soit 21%
- Les Pistes Ordinaires (PO) : 4608 km soit 35%

En outre, les routes sont faiblement interconnectés de sorte que le pays connaît un enclavement interne important. Les "axes sont tracés transversalement à partir de quelques villes secondaires comme Ouahigouya, Dori, Tenkodogo, Dédougou, Fada, Kaya, Koudougou, Pô, Gaoua, Banfora, d'où ils convergent vers les plus grandes villes que sont Bobo-Dioulasso et Ouagadougou" (MTT, 1997:p16). Un tel réseau routier renchérit les coûts de distribution des marchandises en y ajoutant des coûts de transaction supplémentaires, et en rendant difficile l'intégration des marchés.

#### **I.1.2 - Les Services de Transports Routiers au BF**

### I.1.2.1 - Le cadre institutionnel et réglementaire

Les principales institutions concernées sont la Direction des Transports Terrestres et Maritimes (DTTM), la Chambre de Commerce d'Industrie et d'Artisanat (CCIA), l'Office National du Commerce (ONAC) et le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC)<sup>3</sup>, le Centre de Formation en Transport Routier et Activités Annexes (CFTRA), le Centre de Contrôle des Véhicules Automobile (CCVA).

#### La Direction des Transports Terrestres et Maritimes :

Elle est sous la tutelle du Ministère des Transports et du Tourisme qui a en charge la définition et la mise en œuvre de la politique globale en matière de transport. La Direction des Transports Terrestres et Maritimes est l'organe technique le plus directement impliqué dans la conception de la politique nationale, dans la mise en œuvre et le suivi des activités du secteur. La Direction des Etudes et de la Planification a en charge la planification des activités du ministère. Elle prépare et participe aux négociations de financements extérieurs nécessaires à la réalisation des projets du ministère.

La Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat : organisation professionnelle créée en 1948, elle poursuit trois missions : consultative, représentative et administrative. Dans la chaîne des services de transport, elle assure notamment la gestion des entrepôts et aires de stationnement.

#### Le Conseil Burkinabè des Chargeurs

Il constitue un organe important de la chaîne des services de transport au Burkina Faso. Il est créé en 1978 pour diminuer les coûts économiques de l'enclavement du pays et rationaliser les conditions d'approvisionnement. En effet, le manque de coordination entre les différents opérateurs burkinabè et ou d'organisation de la profession (absence de défenseurs des intérêts des chargeurs dans les ports d'attache, manque de coordination entre les différents acteurs, transporteurs, groupeurs, transitaires etc.) accroissent d'autant les coûts d'approvisionnement.

Dans ce contexte d'enclavement du pays et de maîtrise professionnelle insuffisante chez beaucoup d'opérateurs économiques burkinabè, le CBC est l'intermédiaire des chargeurs auprès des autorités locales et étrangères pour tous les problèmes relatifs à l'acheminement rapide et économique des marchandises<sup>4</sup>.

---

NB: D'autres institutions publiques interviennent dans le secteur, aux côtés du ministère chargé des transports parmi lesquelles les principales sont :

- le Ministère des Infrastructures, de l'Habitat et de l'Urbanisme dans la conception et la réalisation des infrastructures routières indispensables à l'industrie des transports,
- le Ministère de l'Administration Territoriale et le Ministère de la Défense dans les contrôles routiers et la sécurité routière,
- les Collectivités locales dans l'organisation et la gestion des transports urbains et des gares routières (gares voyageurs notamment).

<sup>4</sup> NB: Pour les transporteurs maliens, le rôle joué par le CBC était auparavant joué par les EMACI (Entrepôts Maliens de Côte d'Ivoire). Depuis la libéralisation totale du secteur au Mali, le système fonctionne beaucoup moins bien. Les transporteurs luttent avec acharnement pour le "bob fret" et laissent sur place, dans certains cas pendant plusieurs mois, les marchandises moins rémunératrices. Il est vrai que la différence entre les produits, pour les prix de transports n'a pas de justification

### Le Centre de Formation en Transport Routier et Activités Annexes

Il constitue un maillon institutionnel important de la chaîne des transports au Burkina Faso, financièrement dépendant de la Chambre de Commerce de l' Industrie et de l'Artisanat (par la mise en œuvre du fonds de garantie) mais placé sous la tutelle technique du Ministère des Transports. Il a pour mission (Raabo N°001577/MTC/CAPRO/INTERMINISTERIEL du 13 novembre 1985) la formation avant l'emploi et le perfectionnement en cours des personnels de l'Etat, des collectivités publiques et des secteurs para-publics et privés dans les activités de transports routiers et les branches auxiliaires. A l'origine le CFTRA qui a ouvert deux sections de formations (la section formation et perfectionnement des conducteurs routiers, la section formation et perfectionnement des entrepreneurs-transporteurs) a ajouté aujourd'hui deux sections nouvelles (la section Formation en Mécanique Auto niveau BEP et la section Formation des Moniteurs d'Auto Ecole et Examineurs de permis de conduire).

### Le Centre de Contrôle des Véhicules Automobiles

Organe du Ministère des Transports, il est chargé de la définition des normes et caractéristiques techniques des véhicules automobiles, de la mise en œuvre des mécanismes de contrôle en vue d'assurer le maximum de sécurité aux usagers.

### Les organisations professionnelles des opérateurs

Elles sont au nombre de trois : l'Organisation Professionnelle des Exploitants (OTRAF) et l'Organisation Professionnelle des Conducteurs Routiers (UCRB), le syndicat des taximen, l'Organisation Professionnelle des Transitaires. Ces organisations professionnelles défendent l'intérêt de la profession et des acteurs associés.

#### I.1.2.2 - Les conditions techniques (horizontales) d'offre de services de transport

### **Les infrastructures d'acheminement**

#### Le réseau routier intérieur

Bien que le réseau routier soit riche de 13 253 km, il est à forte dominante de pistes : une classification basée sur la plus ou moins grande praticabilité des routes, révèle la situation suivante (Sirpé, 1994) :

- Bon à excellent : 25,5%
- Moyen et passable : 48%
- Mauvais: 26,5%

#### Les corridors internationaux de transport routier

Les flux de transport routier international (import-export) empruntent les grands axes fréquentés par le trafic international au départ ou à destination des villes de Bobo-Dioulasso et Ouagadougou que sont les corridors ivoirien, togolais, béninois et ghanéen.

- Le corridor ivoirien : Abidjan Bobo (876km) et Abidjan Ouaga (1124)

---

économique, et que la libéralisation devrait aplanir les tarifs ; mais la nécessité d'un régulateur, d'un arbitre restera ; (Rapport DANIDA pour le Ministère de l'Agriculture, Ouagadougou, Burkina Faso, p.92).

- Le corridor togolais : Lomé-Ouaga (963 km)
- Le corridor béninois : Cotonou-Ouagadougou (1150)
- Le corridor ghanéen : Tema-Ouagadougou (972)

La direction des flux de transit se limite à quelques axes reliant les pays avec lesquels existent un courant d'échange (complémentarité des productions des pays côtiers et des pays de l'intérieur) et des besoins de communications avec les ports pour les exportations et les importations. Une partie des flux de transit empruntant le territoire burkinabè conjugue les modes de transport routier et ferroviaire, étant contraint ainsi à une rupture de charge en gare de transit (Ouagadougou, Bobo-Dioulasso).

### **Les infrastructures terminales**

Les gares voyageurs : il existe théoriquement 5 gares routières dont 4 à Ouagadougou et une à Bobo-Dioulasso. Toutefois, seules les gares routières de Ouagarinter et de Tampouy à Ouaga, plus celle de Bobo-Dioulasso ont fait l'objet d'aménagements sommaires (aire de stationnement, local du syndicat des transporteurs) ; le reste, à l'instar des autres "gares" du pays ne consistent qu'en de simples terrains vagues. Du reste, à cause des charges récurrentes que leur utilisation occasionne, ces gares officielles sont délaissées par les usagers, au profit de gares "informelles" apparemment plus rentables. Il faut noter toutefois, que dans le cadre de la décentralisation un gros effort est fait pour la l'aménagement des gares routières dans les villes secondaires.

Les gares marchandises : pour le trafic marchandises, le pays dispose d'infrastructures internes et externes pour l'accueil et la manutention. A cet égard, le complexe de Ouagarinter avec son entrepôt sous douane de 5000 m<sup>2</sup>, sa bascule d'une capacité de 50 tonnes, ses deux magasins d'une capacité de 5000 m<sup>2</sup>, chacun, son terre-plein de 288.000 m<sup>2</sup> constitue de loin le terminal le plus important. Sa capacité de traitement est encore limitée parce que le terminal ne dispose pas de chariot élévateur, matériel indispensable pour le traitement des marchandises sous conteneurs. Quant à la gare de Bobo-Dioulasso, son sous-équipement est total : cette gare ne dispose pas de matériel nécessaire, occasionnant des gênes pour la circulation des usagers de la route et des retards dans le traitement des marchandises. Dans les autres localités, les centres de traitement du fret routier sont réduits à leur plus simple expression.

I.1.2.3 – Les conditions d'offre de services de transport par les nationaux sur le marché domestique : analyse de la structure de l'offre et des conditions réglementaires de l'exercice de la profession de transporteurs

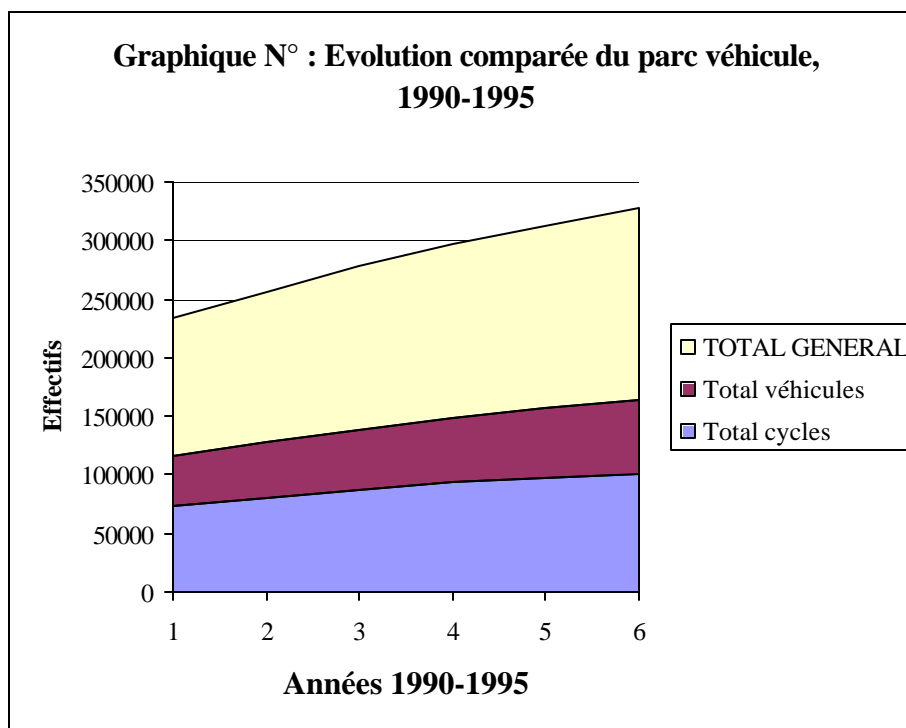
Les conditions d'offre ont trait aux conditions réglementaires, aux moyens de transport et de stockage, manutentions, coûts et délais.

### **Les moyens et modes de transport**

Quand on considère ensemble tous les types de liaisons (urbains, rural, interurbain et internationale) il apparaît que le système de transport terrestre au Burkina Faso fait usage d'une gamme relativement très variée de modes de transport courants parmi lesquels les plus fréquents sont les mobylettes, les voitures, les camions et camionnettes, les bus, les remorques ; on peut y ajouter notamment en milieu rural, les transports routiers non motorisés (bicyclettes et charrettes).

Une première particularité du parc véhicule est l'importance relative du mode de transport deux roues y compris dans les villes ; entre 1990 et 1995, les véhicules deux roues ont toujours représenté au moins 62% du parc véhicule motorisé. Il faut noter du reste que (J.M.Cusset et al. 1995, p.12) que le Burkina Faso, Ouagadougou la capitale notamment a une longue tradition de transport non motorisé et deux roues. Avant l'indépendance, la marche à pied et la bicyclette étaient les principaux modes de déplacement de personnes et le transport de marchandises reste encore largement assuré par de nombreuses charrettes à traction asine ou humaine ainsi que par les bicyclettes dans l'approvisionnement en produits alimentaires. Même si les vélomoteurs ont supplanté les bicyclettes dans ce trafic urbain, les deux roues restent aujourd'hui les modes de déplacement mécanisés les plus répandus et assurent aux ouagalais une mobilité élevée. **Toute politique de transport urbain au Burkina Faso pour être viable doit prendre nécessairement en compte, la dimension du transport "deux roues".**

L'analyse du parc véhicule 4 roues révèle par ordre d'importance les voitures, camionnettes, camions, bus, minibus et remorques. L'évolution du parc voitures entre 1990 et 1995 est assez remarquable, passant de 49,30% en pourcentage des effectifs à 55,60%. Le parc du transport en commun (bus et minibus) a également connu une croissance sur la période, passant de 2,80% en pourcentage du parc véhicule à 3,50% entre 1990 à 1995. Ces deux catégories de véhicules (voitures personnelles et transports en commun) ont augmenté au détriment des camionnettes, des camions, des remorques.



## **Les conditions réglementaires de l'offre des STR**

### La réglementation du Transport routier

Le texte de base est la Zatu (Ordonnance) N° ANIV 023/CNR/TRANS du 6 février 1987. L'article 2 précise que des Kiti (Décrets) détermineront les modalités d'application de la Zatu en ce qui concerne :

- la réglementation de la profession de transporteur au Burkina Faso,
- la fixation des différentes catégories d'activités de transports routiers
- la réglementation des conditions de sécurité et de transport dans les différentes catégories d'activités de transport,
- la création et l'organisation des bureaux de fret,
- les conditions de travail.

### La réglementation de la profession de transporteurs

A ce jour, seuls deux Kiti ont été pris :

- le Kiti N°AN IV 264/CNR/TRANS du 6 février 1987 portant réglementation de la profession de transporteur,

- le Kiti N°AN IV 265/CNR/TRANS du 6 février 1987 fixant les catégories de transporteurs routiers (4 catégories non limitatives).

Des cahiers de charges précisent les modalités d'application de ces différents décrets. Pour l'essentiel, il apparaît que l'accès à la profession est assez libre.

-l'Arrêté (Raabo) N°AN VIII-69/FP/MTC/MDPS/MF/MAE/MET du 14 mai 1991 relatif aux contrôles aux frontières et au nombre de postes fixes de contrôles,

- la Note de service N°97-001175/MATS/DGPN/DSP du 4 septembre 1994 relative à la réduction du nombre de postes fixes de contrôles routiers,

- la Note de service N°146/2 du 10-02-1997 du Chef d'Etat Major de la gendarmerie nationale relative à la suspension du service de police de la route.

#### La réglementation de la profession de transitaire et de déclarants en douane

Transitaire et Déclarant en douane sont deux auxiliaires des services de transport dont les fonctions sont souvent confondues alors que les professionnels du milieu insistent pour que ces deux fonctions soient bien distinguées. Cela est nécessaire pour une organisation efficace du secteur. De manière générale, le transitaire est un intermédiaire entre deux personnes (un exportateur et un importateur par exemple) pour la livraison d'une marchandise (de porte à porte). Le déclarant en douane est une personne physique ou morale, agréée par les autorités compétentes pour procéder pour le compte d'un Tiers (exportateur ou importateur) les formalités de douane.

L'exercice de la profession de transitaire est soumis aux conditions générales d'exercice des activités commerciales, en particulier le bénéfice du statut de société de droit national n'est accordé que si la structure est de type société anonyme, que le DG et 80 % des actionnaires soient nationaux. Les conditions spécifiques sont définies par la Circulaire N°97-1264/MEF/SG/DGD du 25 août 1997 et dans la loi N°3/92/ADP du 3 décembre 1992, portant Révision du Code de douane), notamment dans son article 105. Le régime de transit international peut être accordé aux entreprises de transport désignées par arrêté ministériel.

#### **Extrait de la loi N°3/92/ADP du 3 décembre 1992**

« Les entreprises bénéficiaires du transit international doivent mettre à la disposition du service des douanes les magasins où les marchandises seront reçues en attendant qu'un régime douanier définitif leur soit assigné, ainsi que les installations et le matériel nécessaire à leur dédouanement »

« Le Ministre chargé des Finances et le Ministre des Transports déterminent par Arrêté conjoint les conditions de construction, de fermeture et de scellement des véhicules de toutes sortes utilisées pour le transport international ».

La profession de commissionnaires et déclarants en douanes est régie par :

- le code de la douane (Loi N°3/92/ADP portant Révision du Code des douanes).

« Les marchandises importées ou exportées doivent être déclarées en détail par les personnes (physiques ou morales) ou services ayant obtenu l'agrément de commissionnaires en douane (article 61) » .

« Les conditions d'agrément, de refus d'agrément ou de retrait d'agrément ainsi que l'organisation de la profession de commissionnaire en douane sont fixées par voie réglementaire ».

### Réglementation dans certaines professions annexes

Les Banques et les Assurances constituent deux autres professions qui interviennent dans la chaîne des transports et en déterminent l'efficacité : la banque, par l'intermédiaire du financement du commerce extérieur (crédit documentaire par exemple) et les Assurances en assurant la couverture des risques liés au commerce international. Ces professions sont réglementées dans le cadre sous régional de l'UEMOA pour les services bancaires et du code CIMAT pour les services d'assurance (cf. études CAPAS relatives aux systèmes financiers). La particularité de la réglementation des services d'assurance au Burkina Faso est l'ordonnance N°83-028/CNR/PRES du 2 novembre 1983 qui protège les sociétés nationales de la concurrence internationale, en leur conférant le monopole sur l'assurance des importations. Selon cette ordonnance en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1984, l'assurance des transactions d'importation dépassant une valeur de 500.000 francs CFA FOB est effectuée obligatoirement par une compagnie nationale qui est agréée<sup>5</sup>.

### Conventions bilatérales et sous régionales relatives

Le Burkina Faso est membre de deux regroupements sous - régionaux d'intégration économique, l'UEMOA et la CEDEAO . Les Traités de ces deux organisations constituent le cadre normatif de la libre circulation des biens et des hommes dans les espaces concernés (Cf.3<sup>ème</sup> partie, III.2.1).

#### I.1.2.4 - Structure de marché d'offre des STR

##### **La structure d'offre et demande des STR sur le marché urbain**

Ce sont les deux villes principales que sont Ouagadougou (la capital, environ 1.000.000 d'habitants) et Bobo-Dioulasso (environ 350.000 habitants) qui sont concernées par le problème du transport urbain. Toutes les deux villes sont géographiquement très étalées (17 et 13 km pour Ouagadougou respectivement Est-Ouest et Nord-Sud) et qui connaissent une forte centralité sur le plan des activités économiques, du commerce et de l'emploi. L'analyse suit est effectuée à partir essentiellement des données disponibles sur le cas de Ouagadougou mais les problèmes identifiés sont applicables également à la ville de Bobn-Dioulasso.

Une enquête effectuée en 1992 (S.D.Sanwidi 1998) révèle que le mode de déplacement le plus fréquent est la marche à pied (42% des déplacements), suivi du déplacement par l'usage deux roues motorisées (39%), ensuite la bicyclette (10%) puis la voiture particulière (6%) et enfin le transport en commun (3%). Avec en moyenne 3,7 déplacements par jour et par personne de plus 14 ans, on estime que la ville de Ouagadougou est une ville de forte mobilité, comparativement aux capitales des autres villes de la sous - région où l'on estime à le deux, le nombre de déplacement quotidien par personne âgée en moyenne de 14 ans.

L'offre totale de transport était estimée en 1998 dans la commune de Ouagadougou à

- 1844 taxis : il s'agit notamment de taxis ordinaires constitués pour l'essentiel d'un parc de véhicules techniquement amortis ; d'une manière générale, il faut signaler en effet que les voitures ( y compris les taxis en circulation) sont acquises de seconde main. Deux sociétés de taxis à compteur ont fait récemment leur apparition offrant un confort de déplacement

<sup>5</sup> NB : Il s'agit d'une mesure générale appliquée dans la plupart des pays francophone et approuvée récemment par le code CIMAT, Conférence Internationale des Marchés d'Assurance).

relativement acceptable. L'activité se déroule pour l'essentiel dans le secteur informel.

- 23560 voitures particulières : au Burkina Faso, le nombre de voitures particulières a connu un important développement après la dévaluation du franc CFA, celle-ci est rendue les voitures d'occasion relativement moins chères que les motos et mobylettes.
- 31346 moto et mobylette : c'est le mode de déplacement par excellence ; le taux d'équipement en deux roues à Ouagadougou est estimé à 1,5 deux roues à moteur et 0,79 bicyclette. Ouagadougou est considérée comme la capitale des deux roues.
- 39 bus de transport en commun : le transport en commun a fait son apparition en 1984 et ne semble pas avoir connu un réel développement. Le marché du transport en commun est exploité en exclusivité par le concessionnaire qui a été repris en 1997 l'ex - société nationale de transport en commun. C'est le seul monopole en matière de transport urbain.

L'infrastructure disponible (routes et voiries) ne permet pas de répondre aujourd'hui dans les meilleures conditions de sécurité et d'efficacité à la demande de transport urbain. La conséquence d'une telle situation est la congestion du trafic notamment aux heures de pointe.

- Incomplétude du marché de transport urbain à Ouagadougou : on notera qu'il n'y a pas d'offre de transport scolaire (ramassage scolaire) ; en outre, Ouagadougou ne connaît pas non plus de système intermédiaire de transport urbain par mini-bus, comme il en existe par exemple à Abidjan et Dakar.

#### - La réglementation

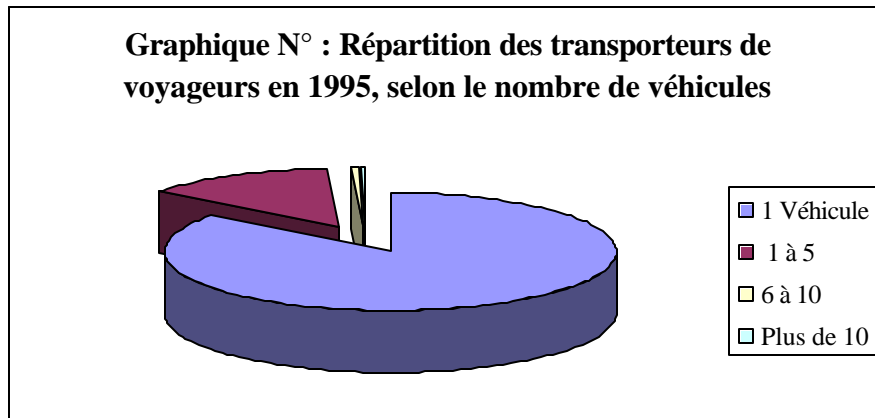
De l'avis des professionnels, la réglementation spécifique est quasi - inexistante ou insuffisante. Pour l'exploitation des taxis, il existe toutefois un cahier des charges qui impose à l'établissement individuel de disposer au moins de 5 véhicules et à la personne morale de disposer d'un parc de 10 véhicules au moins.

Pour ce qui concerne le transport en commun, la réglementation limite de fait l'entrée de nouveaux opérateurs dans le sous secteur du fait de la convention de concession entre l'Etat et la SOTRAO qui bénéficie de fait d'un monopole sur l'exploitation du transport en commun urbain.

### **Structure de marché d'offre des STR sur le marché voyageurs**

#### Atomicité de l'offre de transport de voyageurs

La typologie des transporteurs distingue au Burkina Faso, trois types de transporteurs : les "artisans transporteurs", les "entreprises intermédiaires", les "grandes sociétés de transport". La profession de transporteur reste fortement atomisée et très peu spécialisée ; les formes sociétaires constituent en effet une exception : en 1995, 76% des transporteurs routiers inter urbains sont des "artisans transporteurs" qui ne disposent généralement que d'un seul véhicule et exercent en marge de l'activité de transport d'autres activités commerciales ; 19% dispose de 2 à 5 véhicules et seulement 5% disposent de plus de 5 véhicules.



Toutefois, le transport inter-urbain et international de voyageurs a connu ces dernières années une évolution qualitative à partir des années 1980. La qualité du matériel de transport a été améliorée (remplacement des Peugeots “bâchés” mal entretenus et amortis par des bus et minibus de marque japonaise). Dans le même temps, il y a eu chez les transporteurs, une tendance à la spécialisation dans le transport inter-urbain ou international. La forme sociétaire a connu également une évolution avec le passage des formes individuelles d’entreprise à des formes sociétaires. On compte aujourd’hui une dizaine de sociétés de transport. Toutefois, les transporteurs individuels, informels existent encore en nombre important, le plus souvent spécialisés sur une destination précise.

Cette organisation crée une concurrence que peu de secteurs de l’activité économique au Burkina Faso connaissent.

Une très forte concentration géographique de l’offre de STR voyageurs

Au point de vue géographique, l’offre de transport de voyageurs est toutefois fortement concentrée sur les deux plus grandes villes du pays qui regroupent à elles seules 60% du parc véhicules transporteurs dont 20% pour la ville de Bobo-Dioulasso et 40% pour la ville de Ouagadougou. En considérant la moyenne théorique de 20 véhicules par provinces, on montre que seules 5 provinces ont un parc véhicules de transports de personnes égale au moins à 20 : ce sont les provinces du Bulkiemdé (31 véhicules), Comoé (29 véhicules) Houet (123 véhicules), Kadiogo (238 véhicules) et Kouritenga (73 véhicules). Ces 5 provinces concentrent à elles seules, 83% du parc véhicules de transports de personnes du pays.

Un parc de transport voyageurs de moyenne capacité et relativement âgé

Selon la capacité, le type de véhicule de transports de personnes le plus fréquent est la catégorie de 10 à 20 personnes. Celle-ci représente en effet 60,90% du parc des véhicules de transport de voyageurs. Bien que les catégories de moins de 20 places constituent encore l’essentiel du parc

(91,95% du parc en 1995) on observe un accroissement de la part relative des véhicules de moyenne et grande capacité (20-40 et 40-60 places). En ce qui concerne l'âge des véhicules, ceux-ci peuvent être considérés comme relativement âgés : en moyenne, 11 ans d'âge. Les catégories de faible capacité représentant environ 1/3 du parc véhicules voyageurs, sont aussi celle des véhicules les plus vieux (14,80 ans d'âge).

Tableau N° : Parc de transport de voyageurs selon la capacité et l'âge

1993

Capacité en Nbre de personnes	<10	10-20	20-30	30-40	40-60	>60	TOT.
<b>1993</b>							
Effectif	144	612	90	49	61	49	1005
Pourcentage	14,4	60,9	8,9	4,9	6	4,9	100
<b>1995</b>							
Effectif	254	451	120	61	96	67	
Pourcentage	24,2	43	11,4	5,8	9,2	6,4	10,80
Age Moyen en nbre d'années parc 1993	II. 14,80	10,17	11,12	4,84	12,5	11,9	

Une substitution progressive des autocars aux modes traditionnels

Le transport par autocars (bus et mini-bus) est devenu le mode le plus fréquent de transport de voyageurs (74% du parc transport-voyageur), suivi des voitures légères pour 18,4% du parc. Ainsi le transport par autocar se substitue progressivement aux autres modes de transport de personne tant quantitativement par l'importance relative du parc que qualitativement par l'âge moyen du parc. Les autocars constituent le mode de transport où l'équipement est relativement jeune, comparativement aux camionnettes, voitures légères et camions).

Tableau N° : Parc de transport de personnes : âge moyen du parc automobile selon le genre de véhicule 1995

	V.L	Camionnette	Camions	Autocars	Ensemble
Effectif	193	74	06	774	1049
Pourcentage	18,4	7,0	0,6	74	100
Age Moyen	18	16	20	13	14

#### Un avantage comparé de la voie routière sur la voie ferrée

Les services de transport routiers sont concurrencés par les services chemin de fer. En effet, une voie ferrée relie la capitale Ouagadougou (via Bobo-Dioulasso) au port d'Abidjan. Longue de 1157 km dont 517 a Burkina Faso, le chemin de fer a constitué pendant longtemps (jusqu'au début des années 1990) le mode privilégié de voyage. Toutefois l'analyse révèle depuis 1995 une modification structurelle de l'offre de transports-voyageurs au profit de la route et au détriment du train. L'exploitation de la voie ferrée caractérisée par des déficits dans le domaine des transports voyageurs est marquée depuis lors par :

- la réduction de l'offre de transports de voyageurs à une fréquence de 3 trains Express Abidjan-Ouagadougou par semaine,
- la suppression des trains voyageurs rapides assurant la liaison quotidienne Ouagadougou-Bobo-Dioulasso,
- la suppression des trains omnibus assurant quotidiennement la liaison Ouagadougou-Bobo Dioulasso-frontière Côte d'Ivoire. Il y a une régression continue de l'offre et de la qualité des services ce qui a entraîné la désaffection de la clientèle de services voyageurs vers le transport routier et aérien. Le trafic voyageur représente seulement 20% du chiffre d'affaires total de SITARAIL. Sur ces 20%, seulement 4% sont réalisés en trafic national.

Les raisons de cette contre-performance du chemin de fer sont multiples :

- forte concurrence routière qui offre une fréquence de quatre aller-retour par jour sur la relation Ouagadougou-Abidjan et une quarantaine de liaisons par jour entre Ouagadougou et Bobo-Dioulasso,
- des tarifs ferroviaires déjà plus élevés que ceux de la route mais n'assurant pas la couverture des charges érudables du trafic voyageurs dans le contexte actuel d'exploitation de la ligne de chemin de fer,
- un niveau de service laissant à désirer (retard chronique, plus de 70% de trains accusent des retards, incertitude d'avoir une place assise, contrôles intempestifs dans le train malgré la convention d'interpénétration).

Dans ces conditions, il apparaît que le transport ferroviaire a perdu l'essentiel de sa compétitivité par rapport à la concurrence routière.

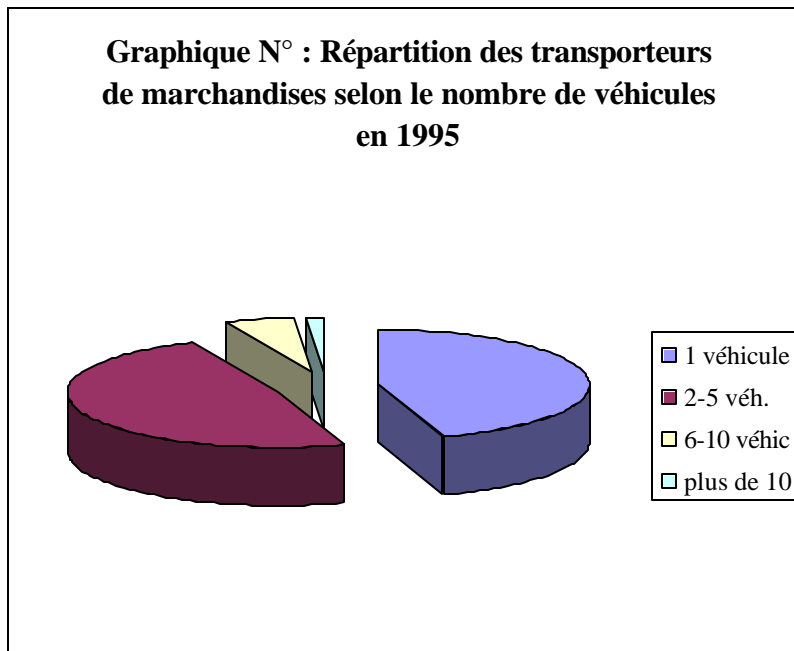
## Structure de marché d'offre des STR marchandises

### Atomicité de l'offre et faible dynamisme

L'offre des STR marchandises est à l'image de celle des voyageurs. L'analyse des statistiques de 1995 révèle l'atomicité et la concentration géographique de l'offre bien que ces deux phénomènes soient moins marqués que dans le cas des transports de voyageurs : 32% des transporteurs disposent d'un seul véhicule et 51% ont de 2 à 5 véhicules ; en outre 17% ont plus de 5 véhicules contre seulement 5% dans le cas du transport de personnes. Toutefois, la profession est moins spécialisée puisque 70% font uniquement du transport alors que 30% font du transport et d'autres activités annexes. La spécialisation est encore moins prononcée en ce qui concerne le transport d'hydrocarbure : seulement 16% des transporteurs de la catégorie ne font que cela contre 84% qui diversifient leurs activités de transport (hydrocarbure et autres).

### Une très forte concentration géographique de l'offre de STR marchandises

Au plan géographique, la ville de Bobo-Dioulasso et celle de Ouagadougou offrent à elles seules, 77% du parc véhiculent de transports de marchandises (respectivement 18% pour Bobo-Dioulasso et 59% pour Ouagadougou). En considérant la moyenne théorique de 16 véhicules par province, il apparaît que cinq provinces ont au moins 5 véhicules ; ce sont le Bulkiemdé (18 véhicules), le Houet (84 véhicules) le Kadiogo (276 véhicules) le Kouritenga (29 véhicules) et le Yatenga (18 véhicules). Quant au transport d'hydrocarbure, l'offre est davantage concentrée sur Ouagadougou qui concentre à elle seule 21 offreurs sur les 28 que compte le pays entier.



### Le parc du transport de marchandises et d'hydrocarbure

L'analyse du parc véhicules affectés au transport national et international de marchandises révèle une différence de taille de marché et de la nature des véhicules. Sur un par

automobile total de 1050 affectés au transport de marchandises en 1995, 247 soit 23,50% sont affectées au transport national. Selon la nature des véhicules, il apparaît que le transport national s'effectue avec des véhicules de moindre capacité : les camions sont prépondérants, représentant en 1995, 93,50 des véhicules d transport national de marchandises. Les camions ne représentent que 14,44% du parc automobile du transport international contre 85,30% pour les semi-remorques. L'âge des véhicules varie entre 5 et 30 ans pour les camionnettes et les ensembles articulés.

Les éléments ci-dessus donnent une capacité totale de transport de l'ordre de 25.000 tonnes dont 23.000 tonnes pour le transport international de marchandises, une capacité d'offre de transport estimée excédentaire par rapport aux besoins (statistiques sur les transports terrestres).

Tableau N° : Parc de transports de marchandises au 31/12/95

	ind	<3,5	3,5 à 5	5 à 10	10 à 15	15 à 20	20 à 25	25 à 30	30 à 35	35 à 40	+ de 40	TOT
<b>TRSP NATIONAL</b>	<b>04</b>	<b>70</b>	<b>15</b>	<b>08</b>	<b>106</b>	<b>38</b>	<b>04</b>	<b>00</b>	<b>02</b>	<b>00</b>	<b>00</b>	<b>247</b>
- Camionnettes	03	06	02	01	01	00	00	00	00	00	00	13
- Camions	00	64	13	07	105	38	03	00	01	00	00	231
- Semi-Remorq	01	00	00	00	00	00	01	00	01	00	00	03
<b>TRSP INTERNAT</b>	<b>238</b>	<b>08</b>	<b>01</b>	<b>23</b>	<b>44</b>	<b>06</b>	<b>24</b>	<b>43</b>	<b>395</b>	<b>13</b>	<b>08</b>	<b>803</b>
- Camionnettes	01	01	00	00	00	00	00	00	00	00	00	02
- Camions	44	02	01	23	41	05	00	00	00	00	00	116
- Semi-Remorq	193	05	00	00	03	01	24	43	395	13	08	685
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>242</b>	<b>78</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>150</b>	<b>44</b>	<b>28</b>	<b>43</b>	<b>397</b>	<b>13</b>	<b>08</b>	<b>1050</b>
- Camionnettes	04	07	02	01	01	00	00	00	00	00	00	15
- Camions	44	66	14	30	146	43	03	00	01	00	00	347
- semi-remorque	194	05	00	00	03	01	25	43	396	13	08	688

Tableau N° : Capacité de transport d'hydrocarbures

	<10.000l	10-20000l	20-30000l	>30000l	Ensemble
<b>TRANSPORT</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>02</b>	<b>00</b>	<b>48</b>

<b>NATIONAL</b>	25	20	01	00	46
- Camion	00	01	01	00	02
- Semi-remorque					
	<b>00</b>	<b>03</b>	<b>52</b>	<b>340</b>	<b>395</b>
<b>TRANSPORT INTERNAT</b>	00	00	00	01	01
- Camions	00	03	52	339	394
- Semi-remorque					
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>54</b>	<b>340</b>	<b>443</b>
- Camions	25	20	01	01	47
- Semi-remorque.	00	04	53	339	396

C'est le mode de transport qui offre la structure de marché la plus compétitive que ce soit pour le transport de marchandises comme pour le transport de voyageurs. On estime que du côté du transport routier, il existe une offre excédentaire causée entre autres par les abattements fiscaux des années 1984-85. L'âge moyen des véhicules est compris entre 15 et 17 ans. On dénombre par catégorie de véhicules 923 véhicules de transport de voyageurs, 1972 véhicules de transport de marchandises générales, 442 véhicules de transport de matières dangereuses et 114 véhicules de transport de bois de chauffe et de charbon de bois.

#### La concurrence entre corridors ou la prédominance du corridor ivoirien

Le Burkina Faso bénéficie pour le transport international de la mise en compétition de plusieurs corridors; il peut tirer un double avantage de son enclavement d'une part, par une mise en concurrence effective des différents corridors qui le desservent, d'autre part, en tirant profit du commerce de transit. Le trafic international routier emprunte 4 grands axes routiers, au départ et ou à destination des deux grandes villes que sont Ouagadougou et Bobo-Dioulasso : le corridor ivoirien, togolais béninois ou ghanéen.

Les trafics internationaux de marchandises du Burkina Faso sont constitués de plusieurs courants de trafics nettement différenciés, soit par les provenances ou leurs destinations (pays d'outre mer ou pays voisins) soit par leur nature. On distingue ainsi :

- le trafic maritime de marchandises générales générées par les échanges commerciaux du Burkina Faso avec l'outremer,
- le trafic à l'importation des hydrocarbures
- le trafic régional de voisinage de marchandises générales correspondant aux échanges hors hydrocarbures du Burkina Faso avec les pays voisins.

L'analyse du trafic par corridor selon la répartition des camions révèle la suprématie du corridor ivoirien : 60% des véhicules (import + transit) ont emprunté le corridor ivoirien contre 38%

pour le corridor togolais et 2% pour le reste (corridor ghanéen et béninois). Par rapport au tonnage, en considérant que le commerce international (environ 70% du commerce extérieur total du Burkina Faso contre 30% pour le commerce régional), le corridor ivoirien traite 80% du commerce extérieur du Burkina Faso contre moins de 10% pour le corridor togolais et un peu plus de 10% pour le corridor ghanéen. On notera une régression de la part du Togo qui était de 17% en 1980 et une augmentations de la part du corridor ghanéen qui n'était que de 2 à 3% dans les années 1980. Le même mouvement en faveur du corridor ivoirien s'observe au niveau du trafic de transit nigérien et malien via Abidjan qui augmente de 131.000 à 382.000 tonnes et de 13.000 tonnes à 46.000 tonnes entre 1988 et 1998.

Toutefois, une analyse plus fine révèle que le corridor ghanéen est économiquement plus avantageux, alors que le corridor togolais constitue une alternative sérieuse au corridor ivoirien.

**Le corridor ghanéen a un avantage comparatif sur les autres** : l'analyse des avantages de coûts (rapport DANINA 1998) révèle un avantage comparatif du corridor ghanéen sur les corridors togolais et ivoirien : les coûts de transit des importations d'engrais, de sous-palan à FOB-remorque sont en moyenne 60% moins élevés (ils varient selon la classification tarifaire) qu'à Abidjan. Les tarifs de transport par camion sont approximativement équivalents, mais des formalités portuaires et douanières plus simples, ainsi que des contrôles routiers moins contraignants dans le corridor ghanéen, permettent de réduire le temps de transport de 8 jours entre Abidjan sous-palan et le Burkina Faso, à 4 ou 5 jours pour Téma ; l'économie de coût de transit correspondant est de plus de 30%.

**Le corridor togolais est une alternative** : les tarifs des transits portuaires à Lomé sont intéressants. La capacité de traitement du port est assez bonne : les navires sont en nombre suffisant et la durée d'immobilisation de la marchandise au port est inférieure à celle d'Abidjan (5jours au lieu de 10); en outre le corridor togolais comme indiqué ci-dessus permet un gain de distance de 14% par rapport à Abidjan.

Tableau N° : Répartition des camions (import + transit) par corridor et par nationalité du transporteur 1995

Nationalité Corridor	Togo	RCI	Ghana	Bénin	Autres	TOTAL

Burkinabè	1333	2138	16	03	44	3534
Togolais	1137	16	00	00	32	1185
Ivoiriens	1	99	02	00	00	102
Ghanéens	195	04	567	08	03	769
Bénois	17	11	00	00	00	36
Autres	52	29	585	11	106	187
TOTAL	2735	2297	1170	22	185	5813

#### La concurrence entre transport routier et ferroviaire

La voie ferrée acheminait jusqu'en 1970 environ 70% du commerce extérieur du pays. La plupart des activités industrielles et des unités économiques étaient concentrées le long de la voie ferrée. Le Burkina Faso a entrepris une extension du réseau vers le Sahel (+105 km), reliant la capitale à la ville de Kaya. Les infrastructures et le matériel sont vétustes et nécessitent un renouvellement. L'exploitation a été concédée à un opérateur privé en 1995 (SITARAIL).

Jusqu'au début des années 1970, plus de 70% du commerce extérieur du pays était acheminé par le chemin de fer Abidjan-Bobo-Ouagadougou. Cette ligne de chemin de fer a transporté dans les années 1970, près d'un million de tonnes de frets et quelques 4 millions de voyageurs par an.

Avec l'amélioration du réseau routier régional, la concurrence grandissante du camionnage en expansion rapide et la concurrence accrue du port de Lomé pour le trafic maritime burkinabè, la part relative du transport ferroviaire par rapport au transport routier entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso s'est inversé de (deux tiers/un tiers) au milieu des années 70, à (un tiers/deux tiers) à la fin des années 80 transformant une exploitation ferroviaire initialement rentable en une exploitation déficitaire.

Depuis la reprise en main par SITARAIL, le chemin de fer améliore sa progressivement sa part de marché : en 1993, 1994, et 1995, il a transporté environ 240.000 tonnes de fret par an. Le volume des de 504.000 tonnes en 1996 et 597.000 tonnes en 1997.

#### **I.1.4 - La Demande des Services de Transports Routiers(conditions)**

#### I.1.4.1 - La demande domestique de consommation finale

La demande domestique de consommation finale est constituée pour l'essentiel de la demande en trafic voyageurs interurbain, en trafic voyageur à destination du Burkina Faso et en trafic voyageurs de transit. L'indisponibilité des données statistiques rend difficile toute évaluation précise de la demande de transport-voyageur. Cette demande est fortement liée au développement de l'urbanisation d'une part et d'autre part, elle est aussi liée aussi au développement du tourisme. L'analyse des statistiques montre que le trafic intérieur (en général au départ et à destinations des principales villes) est le plus important environ 58% des flux en 1995. Sur le trafic à destination du Burkina Faso, le trafic de transit représente un peu moins du quart (23,15%) en 1995, alors que le trafic international représente 75 %.

Tableau N° : Matrice des flux de passagers par jour (1995)

Origine	Destination	B.F	R.C.I	Ghana	Togo	Mali	Niger	TOTAL
Burkina Faso		2589	365	129	-	154	49	3285
Côte d'Ivoire		424					96	522
Ghana		113				01	16	130
Togo		1	02	01		14	12	30
Mali		223	01	04	1		07	236
Niger		81	160	15	1	04	-	251
<b>TOTAL</b>		<b>3431</b>	<b>528</b>	<b>148</b>	<b>2</b>	<b>173</b>	<b>182</b>	<b>4464</b>

#### I.1.4.2 - La demande domestique de services d'input : les services de transports routiers de marchandises

La demande est une demande induite ; elle est corrélée avec le degré d'ouverture extérieure du pays, les volumes des importations et des exportations du pays, avec la destination et /ou l'origine géographique des produits. Si l'indice d'ouverture du Burkina Faso peut paraître relativement faible comparativement à sa taille (en moyenne 14% entre 1989 et 1995), il marque toutefois sous l'effet de l'ajustement structurel une accélération sans précédent à partir de 1992, passant de 10,4 à 10,9 puis à 17,7 et 20,8 respectivement en 1992, 1993, 1994 et 1995. En ce qui concerne l'origine et la destination géographiques des produits, il faut noter que depuis le début des années 1990, le Burkina

Faso a opté pour une politique de diversification de ses fournisseurs et clients, faisant à cet égard, une part de plus en plus importante aux importations en provenance d'Asie du sud Est (10% des importations) et le Reste du Monde (15% des importations).

Les principaux produits d'importation sont les produits alimentaires, boissons et tabacs, les huiles et graisses industrielles, les produits chimiques, les matériaux de construction, les machines et équipements de transport et de travaux publics, les articles manufacturés. Les volumes importés sont en hausse entre 1986 et 1995 : ils passent en effet de 561.217 tonnes en 1986 à 785.000 tonnes en 1995 après avoir atteint un maximum de 864.358 tonnes en 1993.

Les principaux produits exportés sont le coton en masse, les animaux vivants, les sons et tourteaux, les fruits et légumes, les amandes de karité, les cuirs et peaux. Les quantités exportées sont également en hausse, passant de 167.005 tonnes en 1994 à 172.927 tonnes en 1995.

## **I.2 - Les goulots d'étranglement et les potentialités du marché domestique des STR**

Les goulots d'étranglement sont entendus comme des facteurs qui bloquent ou ralentissent le flux de services de transports actuellement disponibles ; des facteurs de nature conjoncturelle et de court terme qui empêchent d'optimiser la production à partir des facteurs de production disponibles.

### **I.2.1 - Identification des goulots d'étranglement côtés O - D**

Parmi ces facteurs, les opérateurs (transporteurs et chauffeurs routiers) citent la lourdeur administrative, la complexité des procédures douanières, les problèmes de sécurité routière, le manque de formation les tracasseries liées aux contrôles routiers :

- la lourdeur administrative : il s'agit de la longueur des délais de traitement des dossiers par les administrations et parfois de la rigidité de certaines procédures. L'escorte douanière, malgré l'existence des dispositions relatives aux garanties TRIE est un exemple, de même que le blocage des véhicules aux frontières en fin de journée ;

- la complexité des procédures douanières : que ce soit au niveau de la nomenclature, de la déclaration détaillée ou du circuit documentaire d'une manière générale, les chargeurs sont confrontés à d'énormes difficultés pour accomplir les formalités douanières d'importation et d'exportation, toutes choses qui occasionnent des pertes de temps et d'argent ;

- les problèmes de sécurité routière : ils traduisent le principal dysfonctionnement du système des transports et sont liés aux conditions générales de la circulation, à l'état du parc et à la méconnaissance ou au non - respect du code de la route. De 1980 à 1990, le nombre d'accidents de la circulation constatés par la police a connu un taux d'accroissement d'environ 70% ;

- le manque de formation des opérateurs : la profession de transporteur est exercée par des personnes parmi lesquelles beaucoup n'ont aucune qualification, ignorant dans leur grande majorité les principes et les techniques élémentaires de la gestion des activités de transport.

- les tracasseries liées aux contrôles routiers : les contrôles sont souvent multipliés à l'excès au point de nuire à la fluidité du trafic.

De l'avis des usages (transporteurs, voyageurs et touristes) il ressort que les causes des entraves à la libre circulation des personnes et des biens sur les axes routiers Inter - Etats portent sur :

1 – Au niveau des agents de contrôle

- les formalités aux frontières sont trop longues et tatillonnes
- l'existence d'une multitude de postes de contrôle entraînant le rançonnement et l'extorsion de fonds,
- le manque de célérité dans les opérations de dédouanement ;
- la non application du régime des échanges de la CEDEAO aux produits concernés ;

2 – Au niveau des usagers

- chauffeur sans permis de conduire
- véhicule non en règle (ou sans pièces)
- surcharge des personnes et des marchandises
- chargement hors gabarit
- usagers sans document de voyage.

Aussi le Bénin suggère-t-il afin d'éradiquer le mauvais comportement aussi bien des usagers que des agents de contrôle routier qu'il soit institué à l'instar de la carte brune CEDEAO, un laissez passer « Solidarité UTRAO ».

Le dit laissez passer sera pris par tout véhicule de transports des personnes et des biens (dont la conformité au code de la route sera établie) qui décide de traverser le territoire terrestre d'un autre Etat membre de la Communauté.

Ainsi les conditions d'obtention du laissez passer pourraient être :

- l'immatriculation du véhicule dans l'un quelconque des Etats de la CEDEAO,
- l'obtention de la carte brune CEDEAO,
- la carte internationale de transport
- la visite technique dans l'un des Etats membres de la CEDEAO.

L'obtention de ce laissez passer permettra :

- d'attester la conformité du véhicule au code de la route,
- d'éviter des contrôles routiers entre les points de chargement et de déchargement du véhicule.

Cette proposition provient des résultats de l'expérience en cours au Bénin sur l'axe routier Parakou - Malanville avec la mise en place du laissez passer. Les résultats atteints sont si encourageants que l'expérience sera à court terme étendue à l'axe Cotonou – Parakou

## **I.2.2 - Exportations courantes et potentiels d'exportation des STR y compris dans les marchés sous régionaux**

Analyse des exportations courantes et des potentiels d'exportation : l'analyse selon les modes de fournitures de services mais aussi selon les créneaux.

### Les exportations courantes de services de transport routier

**Exportations courantes selon le mode I de commerce des services** : fourniture de service en provenance du territoire d'un Membre et à destination du territoire de tout autre Membre. Les professions concernées sont celles de Transporteur, d'Assureur et de Transitaire et de Déclarant en

douane. Quelles sont les exportations courantes du BF dans ces domaines ? Ces transactions sont saisies sous la rubrique "Frais de transport afférents aux expéditions internationales". En effet, au débit de cette rubrique sont enregistrées les frais de transport et d'assurances sur marchandises payées par des résidents à des non-résidents tandis qu'au crédit sont recensés les mêmes faits perçus des non-résidents par les transporteurs résidents. Le solde structurellement déficitaire suggère que le Burkina Faso n'a pas d'avantage comparatif dans ce domaine.

**Tableau N° : Solde déficitaire de la rubrique "Frais de transport afférents aux Expéditions internationales".**

1987	-24.147	1992	-24.571
1988	-30.632	1993	-27.429
1989	-22.062	1994	-30.600
1990	-27.256	1995	-36.311
1991	-33.634		

**Exportations courantes selon les modes II et IV du commerce des services** : fourniture de services de transport routier sur le territoire d'un membre à l'intention d'un consommateur de service de tout autre membre ; fourniture de services de transport par un fournisseur de services d'un membre, grâce à la présence de personnes physiques d'un Membre sur le territoire de tout autre Membre. Ces transactions sont saisies au Burkina Faso, dans les rubriques "Autres transports"<sup>6</sup> et "Voyages" de la balance des paiements.

La rubrique "Voyages" recense au crédit de la balance les dépenses effectuées au Burkina Faso par les hommes d'affaires, touristes et étudiants étrangers ; les principaux enregistrements au débit concernent les dépenses des hommes d'affaires burkinabè pendant leur séjour à l'étranger, des pèlerins burkinabè à la Mecque, ainsi que celles des résidents étrangers pendant leurs vacances dans leurs pays d'origine.

**Tableau N° : Exportation et importation courantes des services de "Voyages" par le Burkina Faso (en millions de FCFA).**

6 NB.: La rubrique "Autres transports" recense essentiellement les transactions des compagnies aériennes et inscrit au crédit, les opérations suivantes :

- dépenses au Burkina Faso des compagnies aériennes non-résidentes pour leur avitaillement en carburant,

- frais d'escale des compagnies aériennes non-résidentes,

- recettes perçues par la compagnie nationale aérienne délivrés à des non-résidents.

Au débit sont enregistrées notamment les recettes réalisées par les compagnies aériennes non-résidentes au titre du transport des passagers burkinabè.

	Exportations (crédit)	Importations (débit)	Solde
1990	3.121	8.646	- 5.525
1991	4.650	6.268	- 1.618
1992	6.382	5.614	+ 768
1993			+ 555
1994			- 2.425
1995			- 1.868

(Statistiques de la BCEAO).

L'analyse révèle également le déficit structurel de cette rubrique, toujours déficitaire entre 1990 et 1995 excepté en 1992 et 1993 où elle enregistre un faible excédent (768 millions en 1992 et 555 millions en 1993). Ces résultats suggèrent qu'à l'heure actuelle, le Burkina Faso n'a pas un avantage comparé dans ce domaine. Les faibles excédents enregistrés en 1992 et 1993 sont imputables au secteur du tourisme .

**Exportations courantes selon le mode III du commerce des services** : fourniture de services de transport routier d'un Membre, grâce à une présence commerciale sur le territoire de tout autre Membre. Cette transaction concerne les sociétés et entreprises de transporteur, transitaire et autre assureur détenues par des burkinabè à l'étranger. L'insuffisance de données statistiques ne permet pas de traiter cette question en profondeur.

A l'instar du solde des marchandises, le solde des services est structurellement déficitaire de sorte que le Burkina Faso est aussi un importateur net de services. Il est importateur net de services de transports car le fret, l'assurance sur marchandises, les autres transports et voyages figurent au rang des postes de plus grosses dépenses. Sur ces postes, les recettes sont quasi inexistantes, ceci traduisant le fait qu'à l'état actuel, le Burkina Faso n'exporte presque pas de services de transports.

#### Les exportations potentielles de services de transport routier

##### **Exportations potentielles selon le mode I de commerce des services**

La faible compétitivité de coût est un handicap pour le BF : les opérateurs burkinabè supportent des coûts salariaux, de carburant et de pneumatique relativement plus importants que leurs homologues de sorte que dans le domaine des STR, il y a peu d'opportunités pour la fourniture selon le mode I.

##### **Exportations potentielles selon le mode II et IV du commerce des services**

Le BF peut tirer profit de ses avantages comparés naturels associés au commerce international des services ; il importe d'étudier les perspectives dans le domaine du touriste et les retombées d'une meilleure organisation et gestion du commerce international de transit. Ceci passe toutefois par

l'amélioration du réseau routier interne, des infrastructures terminales et des infrastructures d'accueil et de transit.

### **Exportations potentielles selon le mode III du commerce des services**

Le potentiel d'exportation dépend du professionnalisme dans les différents métiers, que ce soit celui de transporteur ou de transitaire notamment, du savoir-faire, des moyens humains et financiers, de l'appartenance à un réseau. Peut-on envisager aujourd'hui, un opérateur dans le domaine des STR qui n'appartienne pas à un réseau et qui n'ait pas accès aux nouvelles technologies de l'information ? Sur l'ensemble de ces points le Burkina Faso accuse un désavantage comparatif incontestable de sorte que le mode de présence commerciale à l'exportation est peu probable dans les conditions actuelles.

## **II - BARRIERES A L'ACCES AUX MARCHES ETRANGERS DES FOURNISSEURS BURKINABE DE STR**

La recherche vise à identifier les types de barrières relatives à chaque mode pertinent de fournitures de services, qui restreignent la capacité du pays à exporter ses services de transport routiers en vue de formuler les concessions à l'ouverture des marchés que le Burkina Faso peut demander à ses partenaires

L'analyse doit porter sur les éléments suivants :

- profession de transporteur,
- profession de chauffeurs routiers
- profession de transitaire et déclarant en douane,
- professions annexes (assurance et banque)
- les procédures de conduites et logistiques commerciales
- la libre circulation des hommes et des biens.

La capacité du Burkina Faso à exporter peut être limitée par les contraintes du côté de l'offre.

### **II.1 - Les barrières érigées par les partenaires**

#### **II.1.1 - Les barrières érigées par les partenaires à la profession de transporteur par les burkinabè.**

Ce sont des barrières qui frappent le droit d'établissement. En principe selon le traité de la CEDEAO et de l'UEMOA, ces barrières ne devraient pas exister mais dans les faits elles existent et sont relatives aux conditions d'entrée, de séjour et d'établissement. En général, la profession ne peut être exercée que dans un cadre sociétaire, assorti de conditions particulières relatives au contrôle de la société (les privés nationaux sont majoritaires et parfois le directeur général doit être un national). Il faut toutefois noter que la limitation de l'offre burkinabè dépend moins de cette réglementation restrictive que de la non compétitivité de l'offre burkinabè. Une opinion largement partagée y compris chez les professionnels est que les transporteurs burkinabè ne résisteront pas à une ouverture des frontières. Ils ne sont déjà pas compétitifs sur les marchés nationaux. Comment le seront-ils sur les marchés extérieurs ?

#### **II.1.2 - Les barrières érigées par les partenaires à la profession de chauffeur-routier**

Il s'agit des restrictions aux conditions d'exercice de la profession de chauffeurs routiers

relatives notamment à la validité des permis de conduire. On notera en effet que le permis **E** nécessaire pour la conduite des remorques et semi-remorques n'est pas délivré dans les mêmes conditions selon les pays d'une part et d'autre part, pour être valable, le permis de conduire et le véhicule doivent avoir la même nationalité. Ces dispositions limitent naturellement la mobilité des chauffeurs routiers de toute nationalité qui voudraient travailler pour le compte d'entreprises étrangères.

### II.1.3 - Les barrières érigées par les partenaires à la profession de transitaire par les burkinabè

Un entretien avec les services spécialisés et les transitaires burkinabè est nécessaire pour analyser les difficultés rencontrées sur les marchés étrangers. Toutefois, à l'état actuel des choses, l'organisation de la profession, les moyens techniques et financiers mis en œuvre tout comme la faiblesse des performances suggèrent que les barrières essentielles soient à rechercher du côté des conditions d'offre. Mis à part les sociétés de transit (à capitaux étrangers) membres d'un groupe et bénéficiant d'un important réseau de correspondants étrangers les sociétés de transit à capitaux burkinabè sont de faibles capacités, incapables de soutenir la concurrence étrangère. Quant à la professions de déclarant en douane, les données révèlent que la profession est exercée au Burkina Faso par des entreprises individuelles, voire même par des individus relevant du secteur informel. L'exercice efficace de la profession exige la disposition d'un réseau international et d'un savoir-faire professionnel. Selon le rapport DANIDA (1998) pour le Ministère de l'agriculture et citant des sources officielles, il y a environ 100 transitaires et représentants en douane agréés, dont environ 90% ne disposent ni du savoir-faire, ni des moyens financiers pour répondre à la demande. La plupart de ces derniers ne font que vendre des déclarations vierges et visées, obtenus illicitement, sans bureau ni point de contact. Le rapport suggère pour une meilleure compétitivité dans la profession, de resserrer les critères professionnels et financiers d'accès aux professions de transitaire et de représentants en douane et de résilier les autorisations de ceux qui ne répondent pas aux nouveaux critères. La rationalisation de ce secteur, pour ne laisser qu'un petit nombre de compagnies performantes, aurait comme avantage de réduire les fraudes, et d'augmenter le potentiel de développement et de concurrence de ceux qui restent (Rapport DANIDA pour le Ministère de l'Agriculture, 1998, pp104).

### II.1.4 - Les barrières à la libre circulation des hommes.

Comme mentionné précédemment, la libre circulation des hommes est une condition sine qua non pour la mise en œuvre des STR. De nombreuses restrictions limitent la libre circulation des hommes parmi lesquelles il a été signalé dans le cas du Burkina Faso : la limitation de la libre circulation des personnes (qu'il soit fournisseur ou consommateur) qui s'impose à l'équipage des véhicules routiers et/ou aux voyageurs du fait de l'institution de la carte de résidence par certains pays, et de l'exigence de visas d'entrée. La fourniture des STR trafic marchandises et voyageurs notamment est fonction directe du degré de mobilité des hommes (pour les modes 1,2 et 4 de fourniture). Toutes restrictions à la mobilité de l'équipage ou à la mobilité des voyageurs affectent sensiblement la fourniture des STR. Les transporteurs maliens et burkinabè signalent que l'accès au pays de transit (la Côte d'Ivoire) est devenu une difficulté en ce qui concerne le corridor ivoirien depuis l'institution par la Côte d'Ivoire de la carte de séjour pour tous les étrangers résidents. Dès lors, les équipages sont exposés aux tracasseries des forces de l'ordre. Pour soustraire les transporteurs aux tracasseries, à l'issue de concertation sur plusieurs années entre autorités de la Côte d'Ivoire, du Burkina Faso et du Mali, il a été institué depuis mai 1998 une carte professionnelle. Cette restriction à la libre circulation des personnes frappe

également les consommateurs (voyageurs).

### II.1.5 - Les barrières à la libre circulation des biens et services

Tout comme la libre circulation des hommes, la libre circulation des biens et des services est aussi une condition sine qua non de la mise en œuvre efficace des services de transports routiers. Dans de nombreux cas, des restrictions sont signalées dont :

- la lenteur des services douaniers de transit : comme indiqué ci-dessus, le temps de séjour portuaire représentant le temps passé à accomplir les formalités portuaires douanières et de transit des marchandises est relativement long. L'amélioration du niveau des services impliqués pourrait réduire considérablement ces délais, et éliminer les faux frais supplémentaires payés aux intermédiaires ;

- la complexité des procédures douanières ;

- l'application superposée des réglementations nationales : dans le cas de la douane, il s'agit de procédures documentaires répétitives, occasionnant des pertes de temps. Par exemple, sur l'axe Abidjan-Bamako, les Ivoiriens émettent une D25 (déclaration en douane cautionnée) qui est remplacée au premier poste de douane malienne par un carnet TRIE ;

- les multiples cautionnement des marchandises en transit. Sur l'axe Lomé-Bamako, les Togolais prélèvent 0,25% de la valeur CAF de la marchandise, les burkinabè 0,25% et les Maliens 0,50% ;

- l'émission de deux lettres de voiture (BFCI et EMACI) dans le cas du transport routier Abidjan-Bamako ;

- l'imposition des escortes douanières : malgré le paiement de la caution qui devrait dédommager la douane en cas d'un éventuel déversement frauduleux de la marchandise sur le marché, les escortes douanières sont imposées aux transporteurs. Une conséquence est l'allongement des délais puisque les escortes ne sont pas organisées tous les jours et ne partent pas sans avoir atteint un nombre minimum de camions défini. Les pertes subies par les transporteurs escortés ont été estimées à plus de 15 milliards de francs CFA en 1989 ;

## II.2 - Les barrières dues aux contraintes du côté de l'offre

La plupart des contraintes du côté de l'offre qui limitent la capacité d'exportation affectent également la fourniture de service pour le marché domestique. **Ces barrières sont distinctes des goulots d'étranglements évoqués ci-dessus. Ici les barrières concernent les facteurs qui limitent l'accroissement de la capacité d'offre.** Une façon possible pour diminuer ces contraintes peut consister à accroître l'accès des fournisseurs étrangers au marché domestique comme un moyen pour accroître l'accès au capital et à la technologie, aux ressources humaines et à l'expertise, aux finances etc.

### II.2.1 - Les facteurs qui limitent l'offre des STR

#### II.2.1.1 - Les facteurs institutionnels (inadaptation inadéquation des formes institutionnelles et des procédures et des conditions

et structures d'offre).

Les goulots d'étranglement ont trait aux difficultés de circulation des biens. On peut distinguer trois niveaux : séjour portuaire, l'accès au pays de transit, le transport.

### **La longueur du séjour portuaire**

Le temps de transit portuaire est relativement long. Les Cuirs et Peaux du Burkina Faso à destination de l'Europe effectuent un transit de 26 jours à Abidjan et seulement de 15 jours en Europe. De façon générale, le niveau de service portuaire dans les ports de l'UEMOA est jugé peu satisfaisant par les transitaires en tenant compte des difficultés liées aux formalités administratives et l'enlèvement des marchandises.

Tableau N° : Durée comparée de transit des marchandises à destination du Burkina Faso, selon le port de transit.

Produits	Abidjan		Lomé		Cotonou	
	Séjour au port	Délai d'achem.	Séjour au port	Délai d'achem.	Séjour au port	Délai d'achem.
Cornière	10jrs	5 jrs	3jrs	5jrs	7jrs	5jrs
Tôle	10	5	3	5	7	5
Fil de fer à béton	10	5	3	5	7	5
Prodds chimiques	10	5	3	5	7	5

(Source : étude du Département des statistiques et études économiques du Port Autonome d'Abidjan sur le trafic en transit 1994, cité par Salihou Guiro, p.61).

Les goulots d'étranglements identifiés dans les ports de l'UEMOA sont :

- la faiblesse des services administratifs portuaires : cette faiblesse est imputable à la lenteur des procédures, ce qui appelle donc une simplification des formalités administratives ;

- la coordination insuffisante entre modes de transport dans le cadre du transport des marchandises en transit au port : le transfert vers le mode de connexion (rail ou route) n'est pas systématique et requiert souvent que l'importateur du pays enclavé fasse le déplacement (plus de 1000 km) pour s'occuper lui-même des formalités. Quand les formalités sont accomplies, c'est parfois le

mode complémentaire qui fait défaut dans le cas du transport ferroviaire où il peut y avoir indisponibilité de wagons.

### **La difficulté d'accès au fret dans le pays de transit**

- l'accès au fret : les transporteurs ont accès aux frets selon trois modalités. Par l'intermédiaire de "cochers", par négociation de contrats directs établis avec un chargeur ou son représentant, ou enlevant le chargement sur un volume de marchandises dont les conditions de transport sont négociées par un groupement professionnel de transporteurs avec un chargeur ou son représentant. Quand les intermédiaires informels (du reste) interviennent dans le circuit cela coûte une commission de 100.000 CFA, payée à des personnes morales ou physiques qui ne peuvent pas justifier leur statut de commissionnaire de transport.

### **Les difficultés liées à la prestation du service de transport**

Les goulots d'étranglement rencontrés sont principalement dus :

- aux contrôles routiers multiples qui contribuent à allonger les délais de transport et à alourdir les charges au transporteur forcé à faire des dépenses occultes. Il est rapporté que sur les corridors Abidjan-Bamako et Abidjan-Ouagadougou, les transporteurs paient jusqu'à 60.000 francs CFA aux agents de contrôle routier; le transport des marchandises des ports de débarquement au Burkina Faso occasionne des parcours routiers non fluides du fait de l'état des routes et des tracasseries des agents chargés de la réglementation (police, gendarmerie et douane). Entre Ouagadougou et la côte un transporteur est arrêté dit-on environ une cinquantaine de fois (Sachs J. et al. p: 31) soit en moyenne tous les 20 km. Le coût du transport est assez prohibitif puisque selon les estimations, **il renchérit le prix FOB du riz thaïlandais (importé au Burkina Faso) de 17% et renchérit dans le sens inverse le coton (exporté du Burkina Faso) de 10%.**

- la non conformité de la majorité des véhicules routiers aux normes d'agrément; les véhicules doivent être scellés pour assurer l'intégrité des chargements jusqu'à destination;

- l'absence d'un organisme régional pour assurer la répartition des ressources générées par les cautions de garanties entre Etats ou la non définition de mécanismes appropriés permettant aux organismes nationaux de remplir cette fonction en toute transparence.

#### II.2.1.2 - Le problème des coûts et charges

Les charges liées au transport apparaissent sous l'angle des coûts de transit d'une part, et sous l'angle des coûts d'exploitation des véhicules d'autre part. Dans l'un et l'autre cas, le Burkina Faso est désavantagé.

#### Les coûts de transit ou le coût économique de l'enclavement du pays

L'enclavement (même s'il ne suffit pas à lui seul pour expliquer les problèmes de

développement économique) est un inconvénient majeur pour le Burkina Faso; l'enclavement pèse en effet sur les efforts à déployer pour le développement : les pays enclavés comme le Burkina Faso auraient un taux de croissance inférieur de l'ordre de **1%** à la moyenne des pays ayant un accès direct sur la mer. L'enclavement pèse naturellement sur la compétitivité des produits à l'exportation et sur le prix intérieur des produits à l'importation.

Le coût du transit à l'exportation varie de manière très significative d'un produit à l'autre, d'une destination à l'autre entre 15% du coût total (cas du bétail et des cuirs et peaux) à 50% pour le sésame et le sucre, 65,6% pour le karité et 82% pour les mangues. Sur la base des coûts unitaires de transit par produit et par destination, on estime à 30 milliards le coût total du transit payé par le Burkina Faso en 1996 au titre des exportations, soit 26% de la valeur des exportations ! On estime que du fait de cette situation (Sachs.J et al 1996;p.30), l'importateur burkinabè paie **28%** du prix FOB au titre du fret et assurance contre une moyenne mondiale de **6%** par an et **10%** pour l'Afrique.

Tableau N° : Part relative du transport et transit dans les prix CAF des marchandises exportées

	Mangues FCFA/Kg	Bétail FCFA/Bovin	Viande FCFA/Kg	Cuir Peaux FCFA/unité	Arachide FCFA/Kg
Prix de revient CAF Abidjan	486	142.800	1.128	1.467	177
Tps total de transit Abid(jrs)	23	21	5	26	194j
Coût total du transit	399	22.000	332	246	62
Transit en % du coût total	82,1	15,4	29,4	16,5	35

Tableau N° : Coût de transport transit vers l'Europe via Abidjan

	Cuir et Peaux FCFA/unité px bovin	Sésame FCFA/Kg	Karité FCFA/Kg
Prix de revient FOB Abidjan	1.467		
Temps de transit Abidjan	26 jrs		
Prix de revient CAF, Europe	1.494	246	126
Temps total de transit	41 jrs	36 jrs	27
Coût total du transit Europe	246	124	83

% du transit au coût total	16,5	50,3	65,6
----------------------------	------	------	------

De même, à l'importation, l'enclavement renchérit les prix des produits : l'illustration est donnée par les frais de “ transport et transit ” d'un produit aussi stratégique les hydrocarbures : toutes catégories de produits “ pétroliers ” confondus, le transport et transit représentent au moins 50% du prix CAF des produits pétroliers importés par le Burkina Faso et rendu dépôts côtiers. Les frais de transport et de transit sont supérieurs aux frais et marge de l'importateur (SONABHY) aux frais et marge du Distributeur (Shell, Total, Elf, Mobil et Tagui) et aux frais et marge du détaillant. Ceci explique par exemple que l'énergie électrique produite au Burkina Faso, encore à dominante thermique (malgré les efforts récents déployés par le Burkina Faso dans la production d'énergie hydroélectrique), est une des plus chères de la sous région. Ceci grève lourdement les coûts de production des secteurs industriels qui utilisent l'électricité comme un intrant.

Il importe donc pour le Burkina Faso d'intégrer davantage le transit dans sa politique de commerce extérieur, en cherchant à améliorer des économies sur le transit pour les produits existants, à intégrer le transit dans les conditions de compétitivité pour les nouveaux produits.

Tableau N° : Filière sucre, structure du coût à l'importation

Eléments de coût	Franc CFA/Kg
Prix FOB Europe	194,5
Fret Maritime	30
Transit Abidjan-Bérégadougou	31,5
Prix d'achat CFR de Bérégadougou	256
Assurance	2,84
CNC	1,00
Passage magasin sous douane	1,24
Commissions aux avaries	0,72
Bulletin de vérification	0,17
Droit de douane	110,13
Transitaire	6,25
Débours à la frontière	0,49
Travail supplément. des douaniers	0,06
Prix rendu Bérégadougou	379,00

Coût financier du transit	10,70
Coût du transit	195,00
% du transit sans coût financier	48,70
% du transit avec coût financier	51,50

### Facteurs explicatifs du coût du camionnage au BF

L'analyse comparé du coût du camionnage est encore plus complexe. Toutes choses égales par ailleurs, on peut admettre que le coût de la tonne kilométrique est fonction de la quantité transportée, de la distance parcourue, de l'état de la route (bitume ou non), de l'âge du véhicule. Une régression effectuée (D.Bouf et C.Rizet 1996) entre coût du camionnage d'une part, quantité transportée, distance et pourcentage de route bitumée a montré en effet que ces variables expliquaient significativement le coût du camionnage : le coût de camionnage est négativement relié à chacune de ces variables, baissant avec l'augmentation de la quantité transportée, de la distance parcourue et du pourcentage de route bitumée. En outre l'étude spécifique sur le Burkina Faso (S.Bamas et al.1996) a révélé trois autres résultats très intéressants :

- le prix à la tonne-kilométrique dépend de la nature du produit : les prix moyens variant entre 20 FCFA la tonne kilométrique et 143 FCFA; les prix agricoles vivriers (maïs, mil riz et sorgho) ont les prix à la tonne-kilométrique les plus élevés;

- le coût de la tonne kilométrique est toujours relativement pour faible pour les véhicules d'occasion que pour les véhicules neufs : respectivement 730 FCFA et 709 FCFA pour un véhicule de 32 tonnes, neuf ou d'occasion; 319 FCFA et 282 FCFA pour un véhicule de 10 tonnes, neuf ou d'occasion;

- le désavantage comparatif des véhicules neufs est dû aux ( ou aggravé par les) biais introduits par la fiscalité.

### Avantage désavantage du Burkina-Faso

Il est tentant de déduire de l'enclavement du Burkina Faso son désavantage comparatif en matière de services de transport routier. Rien n'est moins sûr :

- un pays comme le Mali, aux conditions d'enclavement interne et externe comparables à celles du Burkina Faso réalise de meilleures performances dans le domaine du transport des marchandises;

- une étude comparée entre le Cameroun (pays côtier) et la Centrafrique (pays enclavé) suggère que pour des distances supérieures à 500 km et des quantités supérieures à 10 tonnes, les prix au Cameroun (43 FCFA la tonne kilométrique) sont significativement supérieurs à ceux de la RA (30 FCFA). Cette différence s'amenuise (35 contre 30) mais reste statistiquement significative pour des distances supérieures à 1000 km. Cet écart des prix au profit des pays enclavés est observable également pour le couple Burkina Faso - Côte d'Ivoire; ce résultat suggère que les pays enclavés seraient relativement plus performants sur les grandes distances et grandes quantités.

- l'analyse comparée (D.Bouf 1996; pp.313) des coûts du camionnage sur une base

relativement homogène montre que le Burkina Faso (avec un prix de revient à la tonne-kilométrique de 32,53 FCFA) a un avantage comparatif sur des pays comme le Cameroun et le Ghana qui réalisent respectivement 36,35 FCFA et 44,04 FCFA à la tonne kilométrique. Cette même analyse révèle que le prix de revient à la tonne-kilométrique est compris entre 32 et 36 FCFA pour les pays africains de la zone franc.

### **II.2.2 - Accroître l'offre domestique et les exportations de STR**

Une étude plus fine sur les conditions de production des services de transport dans les différents sous secteurs (urbains, interurbains, rural et international) de même que sur les différents types de transport (marchandise et personnes) est nécessaire pour pouvoir dégager de manière plus précise les politiques d'accroissement de l'offre d'exportation des services de transport et les exportations : certains sous secteurs (transport intérieur de produit agricole et de personnes) semblent souffrir à la fois d'une insuffisance d'offre et d'une cherté des coûts; dans ce cas, une ouverture plus grande du marché sous la forme de présence commerciale pourrait accroître la capacité d'offre domestique et améliorer la disponibilité (prix et quantités) des produits agricoles de première nécessité; d'autres sous secteurs tels celui des transports internationaux de marchandises et de d'hydrocarbure ont une offre surabondante sans pour autant être franchement compétitifs. Compte tenu de la faiblesse des capitaux qui se traduisent par la vétusté du matériel et équipement et par l'insuffisance de formation des ressources humaines, une politique envisageable serait celle de favoriser le partenariat et la co-entreprise avec l'étranger dans le secteur des services de transports routiers.

## **III - LIMITATIONS DES FOURNISSEURS ETRANGERS AU MARCHÉ DOMESTIQUE DE STR**

Comme dans le cas de la partie II, la limitation des fournisseurs étrangers à l'accès au marché domestique doit être revue soigneusement et systématiquement suivant chaque mode de fourniture de services de transport par les étrangers et selon la nature des barrières, spécifiques au secteur ou horizontal.

### **III.1 - Les barrières érigées par le Burkina Faso aux étrangers**

L'analyse de l'ensemble des barrières au commerce des services de transport nous amène à identifier 5 domaines pertinents : les barrières érigées éventuellement par le Burkina Faso à la profession de transporteur par les étrangers, les barrières à la profession de transitaires par les étrangers, les barrières aux professions annexes, les barrières à la libre circulation des hommes et enfin, les barrières à libre circulation (commerce) des biens et des services.

#### **III.1.1 - Les barrières horizontales érigées par le Burkina Faso dans le commerce des services de transports routiers**

On les trouve en particulier dans les textes législatifs, régissant le Code des investissements, le Code du commerce, la libre circulation des biens et des services, la libre circulation des hommes.

**Le Code des Investissements et le traitement des étrangers** : le code de 1995, cadre

incitatif des investissements a accordé une place de choix aux entreprises de services. Elles sont classées dans les régimes D et E<sup>7</sup>. A noter que ces régimes des entreprises de services sont relativement plus favorables que les régimes A, B et C des entreprises de production.

Le traitement des étrangers dans le code des investissements : le code des investissements ne laisse aucune ambiguïté quant à la non discrimination vis à vis des étrangers. Les dispositions traitant des étrangers figurent dans les articles 5,9 à 15 : l'accès des étrangers aux avantages du code (article 5), l'égalité de traitement devant la législation (article 9), la reconnaissance des droits de propriété des étrangers et leur protection par la loi (article 13), la liberté accordée aux mouvements de capitaux à des fins d'investissement (article 14), le droit de rapatriement des salaires des étrangers etc. sont garantis par la loi. Au total, le code des investissements de 1995 modifié en 1997 est assorti de garanties octroyées conformément aux accords internationaux souscrits par le Burkina Faso et à sa propre législation qui protègent les intérêts des personnes et entreprises régulièrement installées.

**La libre circulation des biens et services** : Au Burkina Faso, la libre circulation des biens et des services est améliorée depuis la mise en œuvre du PAS en 1991, visant comme partout ailleurs à rechercher le libre arbitre du marché pour une meilleure allocation des ressources productives. Parmi les réformes structurelles figurent la libéralisation du commerce et des prix, l'organisation de la concurrence, et surtout l'allégement des procédures et du tarif douanier. En ce qui concerne plus particulièrement l'allégement des procédures et du tarif douanier, il est traité dans les lois N°3/ADP/92 du 3 décembre 1992 portant Révision du Code des Douanes et N°12/ADP/92 du 22 décembre 1992 portant adoption du Tarif des douanes. Non seulement les procédures sont simplifiées mais également des réductions sensibles sont apportés aux droits de porte<sup>8</sup>.

**La libre circulation des hommes** : elle est aussi une condition essentielle de l'exploitation optimale des services de transports routiers. Elle est garantie dans l'espace UEMOA et CEDAO; en particulier, dans l'espace UEMOA, l'article 91 du traité UEMOA stipule "les ressortissants bénéficient sur le territoire de l'Union, de la liberté de circulation et de résidence, ce qui implique l'abolition entre les ressortissants des Etats membres de toute discrimination fondée sur la nationalité en ce qui concerne la recherche et l'exercice d'un emploi, le droit de se déplacer et de séjourner sur le territoire de l'ensemble des Etats, le droit de continuer à résider dans un des Etats membres". Elle a été améliorée dans le cadre du Conseil de l'Entente (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Togo) par l'instauration d'un "Visa touriste, Conseil de l'Entente". Un visa délivré par l'un quelconque des Membres à un étranger, est valable sur territoire des autres Membres.

Depuis la mise en œuvre de ce dispositif, il y a une nette amélioration de la circulation routière

7 NB.: Le régime D s'applique à des entreprises de prestation de services réalisant des investissements d'au moins 10 millions entraînant au minimum la création de 7 emplois permanents.

Le régime E s'applique à des entreprises de services réalisant des investissements au moins égales à 500 millions entraînant la création d'au moins 30 emplois permanents.

8: - les taux de base exercées à l'importation sont désormais au nombre de 3 et représentent en moyenne, une moindre pression (11%, 31,3% et 56,7%) alors que l'ancien tarif comportait 117 taux de base, variant de 2% à 295,15%.

- dans le régime dit de fiscalité UEMOA, trois subdivisions ont été opérées, selon la nature du produit : produits du cru et de l'artisanat, produits originaires agréés à la taxe de prélèvement communautaire (TPC) et produits originaires, non agréés à la TPC. A l'intérieur de ces sous régimes et compte tenu de la nature des produits, les taux cumulés varient entre 7,7% et 59,47%.

du côté du Burkina Faso. Il reste entendu que ces mesures n'auront d'effets positifs sur les performances du secteur que si les pays partenaires de la sous région font autant.

### III.1.1 - Les barrières spécifiques érigées par le Burkina Faso dans le commerce des services de transport routier

#### **Barrières verticales et spécifiques dans la profession de transporteur**

On les trouve dans les textes régissant la profession de transporteur, en l'occurrence

- la Zatu N°AN IV - 023/CNR/TRANS du 6 février 1987 portant organisation des transports routiers au Burkina Faso et par les textes d'application. Le texte de 1987 libéralise l'accès à la profession; il suffit pour un transporteur, de faire une demande de mise en exploitation d'un véhicule;
- la disposition réservant le trafic intérieur aux seuls nationaux;
- la disposition instituant le transport sans rupture de charge

**Barrières spécifiques à la fluidité des STR** : il s'agit pour l'essentiel de la réglementation relative aux contrôles routier. A ce jour, les textes réglementaires qui régissent les contrôles sont :

- l'Arrêté (Raabo) N° ANVIII-69/FP/MTC/MDPS/MF/MAE/MET du 14 mai 1991 relatif aux contrôles aux frontières et au nombre de postes fixes de contrôles,
- la note de service N°97-001175/MATS/DGPN/DSP du 4 septembre 1994 relative à la réduction du nombre de postes fixes de contrôles routiers,
- la note de service N°146/2 du 10.02/1997 du Chef d'Etat Major de la gendarmerie nationale relative à la suspension du service de police de la route.

Au terme de cette réglementation, les contrôles routiers (de police, de gendarmerie, de douane et éventuellement de phytosanitaires) sont obligatoires à tous les postes frontaliers et pour tout véhicule entrant ou sortant du territoire national. Elle donne la liste des postes fixes de contrôles routiers sur toute l'étendue du territoire et autorise les forces de l'ordre à organiser des contrôles inopinés si nécessaire.

#### **Barrières spécifiques dans la profession de transitaire et déclarant en douane**

Des critères d'agrément à la profession de déclarant en douane au Burkina Faso ont été définis par la Chambre de Commerce et ratifiés par le Ministère de l'Economie et des Finances sur la Circulaire N°97-1264/MEF/SG/DGD du 25 août 1997. L'accès à la profession reste ouvert mais souffre de la prédominance des pratiques informelles qui diminuent son efficacité.

#### **Barrières spécifiques dans les professions annexes**

Il s'agit des services financiers, assurances et banques notamment.

La politique de protection des assurances nationales exige, depuis le 11er janvier 1984 que l'assurance des transactions d'importation dépassant une valeur de 500.000 FCFA FOB doit passer par une compagnie nationale agréée (ordonnance N°83-028/CNR/PRES du 2 novembre 1983 e décret du 30 décembre 1983). A noter que cette politique protectionniste des assurances est générale en Afrique francophone, accepté par le code CIMA (Conférence Internationale des Marchés d'Assurance). Elle est reflétée dans la nouvelle loi d'assurance du Burkina Faso d'avril 1994, refonte de la loi de 1963.

## **III.2 - Les intérêts sous régionaux et ou africains**

### **III.2.1 - Les accords bilatéraux, régionaux et les conventions**

Le Burkina Faso est membre de deux regroupements sous - régionaux d'intégration économique, l'UEMOA (instituée par le Traité de Dakar du 10 janvier 1994 reprenant indirectement la mission de la CEAO dissoute le 15 mars 1994) et la CEDEAO ( instituée par le Traité du 28 mai 1975 révisé le 24 juillet 1993). Pour ce pays qui abrite du reste le siège de l'UEMOA et pour bien d'autres, ces deux organisations définissent les cadres normatifs de la libre circulation des biens et des personnes en Afrique de l'Ouest.

#### **Les mesures générales relatives à la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace CEDEAO et UEMOA :**

- La libre circulation des biens : il s'agit de l'institution d'un tarif extérieur commun entre les Etats membres pour la CEDEAO (union douanière) et de l'institution d'une politique commerciale, d'une convergence des politiques monétaires et macro-économiques avec l'UEMOA (union économique), les deux traités ont institué au moins la libre circulation des biens même si celle-ci est encore soumise à de nombreuses difficultés.
- La libre circulation des personnes : les traités de l'UEMOA et de la CEDAO ont institué les trois libertés fondamentales en reconnaissant aux ressortissants nationaux des pays membres :
  - le droit d'entrée (accès au territoire national d'un Etat membre par un ressortissant d'un autre Etat membre) ; ce droit autorise la fourniture de service de transport par exemple selon les modes I et IV(garantie de la liberté de déplacement de l'équipage) et selon le mode IV (garantie de la liberté de déplacement sur le territoire d'un Etat membre, d'un touriste originaire d'un autre Etat membre) ;
  - le droit de résidence c'est à dire, le droit de séjourner dans un Etat membre autre que celui dont on a la nationalité en vue de rechercher un emploi salarié et d'exercer un tel emploi ; il est reconnu aux ressortissants des Etats membres, le droit au travail salarié dans les mêmes conditions que les nationaux ;

le droit d'établissement correspondant pour l'essentiel au mode III de fournitures de services selon l'AGCS.

#### **Les mesures spécifiques relatives au domaine des STR**

Des efforts sont fournis par la CEDAO notamment pour rendre effective l'application de l'article 59 du traité révisé qui stipulent que « les citoyens de la Communauté ont le droit d'entrée, de résidence et d'établissement et les Etats membres s'engagent à reconnaître ces droits aux citoyens de la Communauté sur leur territoire respectif ». Dans ce sens, la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement a signé un protocole sur la libre circulation des personnes et des biens dont les implications sont :

- l'abolition des visas et permis d'entrée,
- l'institution d'un carnet de voyage des Etats membres de la CEDEAO

- l'institution d'un formulaire harmonisé d'immigration et d'émigration des Etats membres de la CEDEAO.

Une évaluation récente (16-18 septembre 1998) indique que certains pays (Mali, Bénin, Burkina Faso...) ont commencé effectivement à appliquer ces dispositions.

- La répartition du fret

C'est la convention CEDEAO pour le partage du fret de transit selon la règle 1/3 et 2/3 respectivement pour les transporteurs du pays de transit et ceux du pays destinataire.

- Les concertations bilatérales pour la fluidité du trafic sur les corridors

Dans le sens de l'application du Programme d'Action Minimum <sup>9</sup>, la CEDEAO a obtenu l'issue de concertations bilatérales, l'amélioration de la fluidité des transports sur le corridor Lagos Accra, la réduction effective (Burkina Faso, Mali, Ghana, Bénin) ou l'engagement de réduire (Côte d'Ivoire) le nombre de postes de contrôles routiers et d'entreprendre des actions visant à améliorer la fluidité du trafic.

### **III.2.2 - Examen des domaines d'ouverture de marché dans les STR.**

L'analyse reprend quelques éléments du diagnostic des STR, examine les opportunités et propose quelques domaines d'ouverture des marchés.

#### **Au niveau du diagnostic l'analyse relève que :**

- le Burkina Faso supporte du fait de son enclavement et de l'organisation actuelle du secteur des transports, un coût de transport et de transit relativement élevé,
- le parc véhicule du Burkina Faso, est constitué pour l'essentiel de véhicules âgés et de seconde main; et ceci est vrai tant pour le transport des personnes que pour le transport des biens,
- la profession de transporteur est exercée dans des entreprises individuelles par des artisans-transporteurs, non spécialisés et manquant de professionnalisme dans le métier,
- des situations de monopole existent dans certains domaines, notamment dans celui des transports urbains, mais aussi dans celui des hydrocarbures,
- les sociétés de transit à capitaux nationaux notamment souffrent également d'une faiblesse en moyens techniques financiers et logistiques sont peu compétitives et le seront encore moins après l'ouverture des frontières,
- la quasi inexistence de sociétés nationales capables de compétir dans quelque domaine du commerce des services de transport, du transport proprement dit aux opérations de transit,
- le pays souffre d'un sous développement des transports ruraux, indispensables pour la commercialisation des surplus agricoles.

#### **Au niveau des craintes des opérateurs, l'analyse permet de noter :**

- Le risque de disparition de certaines professions, notamment de celui de déclarants en

---

<sup>9</sup> Cf. : Décision A/DEC.5/7/92 relative au Programme Minimum d' Actions (1992/1993) sur la libre circulation des personnes et des biens .

- douane du fait de l'intégration économique dans le cadre de l'UEMOA et de la CEDEAO,
- Les craintes du non respect de la réciprocité

**Au niveau des opportunités, l'analyse note :**

- le Burkina Faso est membre de l'UEMOA et de la CEDEAO, cadres privilégiés de négociations bilatérales et multilatérales,
- l'existence de plusieurs désertes internationales,
- la position de pays de transit,
- l'existence d'un Centre performant de formation en transport routier et activités auxiliaire.

**Au niveau de l'ouverture des marchés l'analyse suggère les résultats préliminaires** suivants pour le Burkina Faso :

- incontestablement, le B.F aurait intérêt dans une politique mutuelle de développement des infrastructures de transport routier avec les pays voisins. Négocier en l'occurrence pour chaque corridor un cahier de charge pour l'entretien et la maintenance des portions relevant de chaque Etat, un cahier de charge pour la fluidité des échanges,
- Négocier une plus grande liberté d'exploitation des corridors selon leur avantage comparatif,
- Favoriser l'investissement international dans le domaine des services de transport , dans le cadre de coentreprises créées avec des partenaires locaux,
- Accepter de réviser progressivement, les accords TRI et TRIE pour bénéficier de transport plus compétitif et pousser les transporteurs nationaux à améliorer leur compétitivité,
- Envisager dans le cadre des professions nouvellement ouvertes à la concurrence, telles les professions de transitaires et de déclarants en douanes la mise en œuvre d'une convention similaire au TRIE tel qu'il a cours actuellement dans le domaine du partage du fret, et favoriser l'investissement international en partenariat avec des capitaux locaux,
- Envisager une ouverture plus grande avec incitations des réseaux interurbains et urbains à la concurrence étrangère.

**CONCLUSION**

**ANNEXES****Tableau N°1 : Effectif du parc véhicules par nature**

Mode de transport	1990	1991	1992	1993	1994	1995
2 roues	73355	80193	87236	93159	97300	100591
Tricycles	13	13	13	13	13	13
Voitures	22414	25017	27387	29855	32224	35460
Camionnettes	11572	12627	13268	13945	14439	14985
Camions	4659	4983	5168	5362	5612	5903
Bus-Minibus	1263	1386	1559	1760	1939	2237
Tracteurs	1596	1730	1835	1977	2087	2251
Remorques	1614	1750	1855	2000	2099	2239
TA	162	183	197	202	210	220
Autres	223	261	312	339	369	376
Total cycles	73368	80206	87249	93172	97313	100604
Total véhicules	45501	47937	51581	55440	58979	63773
I.						
TOTAL GENERAL	116869	128143	138830	148612	156292	164277

**Tableau N°2 : Répartition des transporteurs**  
le nombre de véhicules (1995)

	Trpt Voyageurs uniquement	Trpt voyageurs et autres	Ensemble	Pourcentage
1 Véhicule	509	-	509	76
2 à 5 Véhicules	82	45	127	19
6 à 10 Véhicules	03	19	22	03
10 Véhicules et plus	02	12	14	02
TOTAL	596	76	672	100
Pourcentage	89%	11%		

Tableau N° : Répartition des transporteurs d'hydrocarbure selon le nombre de véhicules.

Trpt d'hydro uniquement	Trpt d'hydro et autres	Ensemble	Pourcentage
----------------------------	---------------------------	----------	-------------

1 Véhicule	25	00	25	14
2 à 5 Véhicules	03	80	83	48
6 à 10 Véhicules	00	36	36	21
Plus de 10 Véhicules	00	30	30	17
TOTAL	28	146	174	100
Pourcentage	16	84	100	

**Tableau N° : Répartition des transporteurs de marchandises selon le nombre de véhicules**

	Trpt de march uniquement	Trpt de march et autres	Ensemble	Pourcentage
1 Véhicule	210	-	210	32
2 à 5 Véhicules	226	116	342	51
6 à 10 Véhicules	25	50	75	11
Plus de 10 Véhicules	06	32	38	06
TOTAL	447	198	665	100
Pourcentage	70	30	100	

**Tableau N° : Trafic selon les corridors**

Type de trafic 1996	Côte d'Ivoire	Togo	Bénin	Ghana	Mali	Total	Pourcent
Trafic maritime*	219.889					321.884	32,1

Trafic régional de vois.	421.247					456.820	
Trafic d'hydrocarbure	83.298					224.202	45,5
							22,4
Total tonnage	724.434					1.002.906	100
Pourcentage	72,2					100	

Type de trafic 1997	Côte d'Ivoire	Togo	Bénin	Ghana	Mali	Total	Pour-cent
Trafic maritime*	307.089					391.149	35,4
Trafic régional de vois.	422.696					488.070	
Trafic d'hydrocarbure	86.923					226.304	44,1
							20,5
Total tonnage	816.708					1.105.523	100
Pourcentage	73,9					100	

(Source : CBC ; \* Hors hydrocarbure)

### **REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES**

S.Bamas, B.A.Guiro, G.Sirpé

1996 : Prix et coûts du camionnage au Burkina Faso. In Actes du SITRASS 4, pp.223-239

Alain Bonnafous

1996 : Conférence introductive filières de transports : économie de lignes ou économie de nœuds. in Actes du SITRASS 4,

## Brazzaville

- A. Bresssand  
1991 : L'accès aux réseaux et le commerce des service dans le sillage des négociations d'Uruguay; in Commerce des Services, questions sectorielles, CNUCED-Genève pp.237-273.
- D.Bouf, C.Rizet  
1996 : Prix et coûts du camionnage, une comparaison Afrique, Asie du sud-est. In Actes du SITRASS 4, Brazzaville, pp.296-313
- J.M.Cusset, B.Guiro, E.Ilboudo, G.Sirpé  
1995 : Les Transports urbains non motorisés en Afrique subsaharienne, le cas du Burkina Faso; LET, INRETS, CEDRES, université de Ouagadougou.
- M.Diakité et al  
1998 : L'amélioration du transit et du transport routier internationaux de marchandises au Mali; in Contribution des services à l'Economie malienne, tome II, pp. 29-79
- P.Faust  
1991 : Les service de transport maritime; in Commerce des Services, questions sectorielles, CNUCED-Genève pp.125-165.
- Ministère des Transports et du Tourisme - DEP  
1996 : Statistiques sur les Transports terrestres, séries retrospectives sur la période 1985-1995; Secrétariat Général, Direction des Etudes et de la Planification, Ouagadougou, Burkina Faso.
- S.D.Sanwidi  
1998 : Exploitation du réseau routier urbain et interurbain; atelier de réflexion sur la stratégie du secteur des transports; Direction des Transports Terrestres et Maritimes, Ouagadougou
- S.Soulama  
1998 : Les services de Transports routiers; in CAPAS III, Burkina Faso; Direction du Commerce Extérieur, Ministère du Commerce de l'Industrie et de l'Artisanat.
- DANIDA(Danish International Development Agency)  
1998 : Facilitation du commerce des produits agricoles du Burkina Faso; Rapport préparé pour le Ministère de l'Agriculture, Ouagadougou Burkina Faso.
- J-P.Taroux  
1996 : Spécificité et compétitivité du corridor togolais : analyse des facilitations du transport international de marchandises. in Actes du SITRASS 4, pp. 279-293.

**LISTE DES STRUCTURES ET PERSONNES RENCONTREES**

Centre de Formation en Transport Routier et Activités Auxiliaires (CFTRA)

- Mr. T. Patrice SOME, Directeur du CFTRA

Société Nationale de Transit du Burkina (SNTB)

- Mr. Jean Claude SORIN, Directeur Général

Transit Général Rapide du Burkina (TGRB)

- Mr. André Marie ZOURE, Directeur Général

- Mr. Dominique OUEDRAOGO, Directeur Commercial

Union des Chauffeurs Routiers du Burkina (UCRB)

- Mr. Augustin T. KERE, Président National