

Africités 2003
Session assainissement
pS-Eau - PDM

Table ronde n°3

Le marché de la vidange mécanique :
dynamisme et limite du secteur privé

Action de recherche A01

Bruno Valfrey, Hydroconseil

Des opérateurs qui se structurent
pour répondre à la demande

- La création des entreprises est rapide, dès que le marché est ouvert (Cotonou, Dar es Salaam)
- Quelques années suffisent pour couvrir la plus grande partie de la demande des usagers
- A partir de petites entreprises existantes (particulièrement dans le secteur du BTP qui gèrent déjà des camions citernes)
- L'offre est encore faiblement concentrée et les entreprises sont familiales ; l'activité est rémunératrice mais bien sûr peu valorisée

Qui sont ces entreprises ?

- A la base, un investisseur et des camions achetés en général d'occasion
- Un manager (souvent confondu avec l'investisseur, sauf SIBEAU, à Cotonou)
- Un gérant par camion, rémunéré en fonction du chiffre d'affaires, avec une assez large autonomie en matière de tarifs et de charges d'entretien
- Deux salariés par camion (un chauffeur, un assistant pour le manquement)

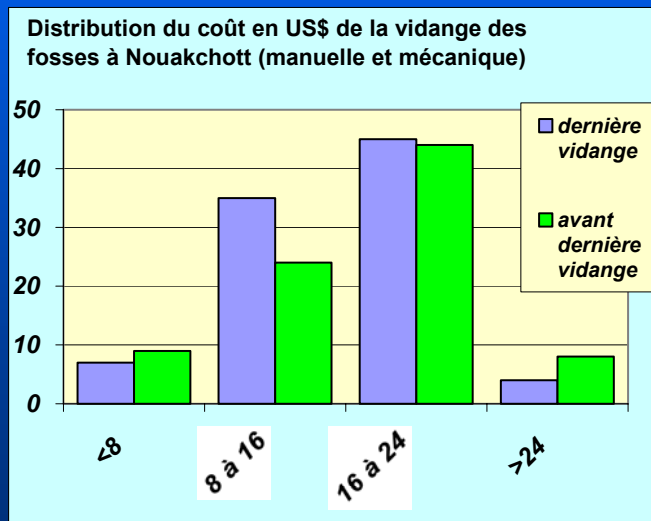
Une forte réactivité à la demande

- Les sites de stationnement, informels, mais en général tolérés et bien connus des usagers (Dakar, Bamako, Nouakchott)
- Le téléphone portable joue un rôle clé, le délai d'intervention est souvent très court
- Le rôle important des démarcheurs (coaxers), comme pour les transports routiers ou la location de logements
- Les affichettes chez les petits commerçants (Cotonou)
- Tout cela contribue à la popularité du service auprès des usagers

Quelques dizaines de camions par million d'habitants (7-31)

	Nbre entreprises	Nbre camions	Moy par entreprise	Population	Ratio par million hab
Cotonou	26	44	1,7	1 400 000	31
Dakar	15	50	2,8	2 500 000	20
Bobo	4	4	1	550 000	7

Des prix fortement régulés par la concurrence entre opérateurs



Politiques publiques pour la filière

- Des services municipaux en déliquescence, qui sont en général hors jeu par rapport au secteur privé
- Offre limitée en matière de dépotage et encore plus de traitement
- L'absence de stratégie et de politique publique en matière de rejets
- Un marché plus ou moins libéralisé
- Des velléités de régulation, dont l'impact n'est pas très favorable aux usagers

Pistes pour une synergie

- L'administration des prix ou le contingentement de l'offre (agréments, licences, normes...) au nom de préoccupations de santé publique se sont avérés peu fructueux en règle générale
- Les municipalités doivent se concentrer sur le financement et la gestion des stations de dépotage / traitement qui échappent au secteur privé (sauf SIBEAU qui constitue un cas particulier)

Questions en suspens 1

- Faut-il encore subventionner les entreprises publiques de vidanges ?
- Faut-il administrer les prix ou stimuler la concurrence en ouvrant le marché ?
- Faut-il contingenter l'offre (agréments, licences, normes...) ou au contraire l'élargir ?
- Quel rôle pour les associations professionnelles de camionneurs ? Peuvent-elles constituer des interlocuteurs ?

Questions en suspens 2

- Faut-il promouvoir la valorisation agricole, (en l'absence d'éléments d'appréciation du risque sanitaire) ?
- Faut-il interdire le dépotage direct dans le milieu naturel (en l'absence de stations) ?
- Faut-il ouvrir des sites de dépotage à nuisance minimale, mais sans traitement ?
- Comment financer une filière traitement sans rendre le prix des vidanges inabordable ?