vinetur

Au Kenya, les transporteurs s’opposent à un projet de loi limitant le transport d’alcool aux heures de journée

Selon l’organisation professionnelle, cette plage de 12 heures pourrait réduire la capacité de transport de 14,3 % à 33,3 % et menacer entre 6,3 et 14,6 milliards de shillings de recettes annuelles

dimanche 15 novembre 2026



Au Kenya, les transporteurs s’opposent à une proposition qui limiterait le transport de boissons alcoolisées aux heures de journée. Selon eux, cette mesure pourrait perturber les opérations de fret, menacer des emplois et renchérir les coûts dans les chaînes d’approvisionnement de toute l’Afrique de l’Est.

La Kenya Transporters Association a déclaré samedi 14 novembre que le Parlement devait réexaminer certaines dispositions du projet de loi de 2026 portant modification des textes sur le contrôle des boissons alcoolisées et des drogues, qui limiterait le transport d’alcool à la période comprise entre 6 heures et 18 heures. L’organisation soutient les efforts visant à lutter contre l’alcool illicite, mais estime que la proposition pèserait davantage sur les opérateurs légaux que sur les réseaux criminels.

Le débat porte sur une règle de transport qui, selon l’association, ne tient pas compte du fonctionnement du fret au Kenya et dans la région. Les poids lourds parcourant de longues distances circulent souvent 24 heures sur 24 pour s’adapter aux horaires portuaires, aux délais de dédouanement, aux plages d’accès aux entrepôts, aux exigences liées aux ponts-bascules et aux créneaux de passage des frontières. Une restriction fixe aux seules heures de journée pourrait immobiliser des camions en cours de route, retarder les livraisons et accroître les coûts d’exploitation, a déclaré l’association.

Le président de la KTA, Newton Wang’oo, a déclaré que l’association soutenait l’objectif affiché par le gouvernement de protéger les consommateurs et de lutter contre l’alcool illégal. Il estime toutefois que le projet de loi pénaliserait les transporteurs en règle sans freiner réellement les contrebandiers et autres opérateurs illégaux.

Il a estimé que le transport de marchandises légales ne devait pas être ralenti par des règles qui, selon l’association, ne dissuaderaient probablement pas les acteurs qui opèrent déjà en dehors de la loi. L’organisation a déclaré que les restrictions de transport pourraient interrompre les chaînes d’approvisionnement, menacer des emplois et augmenter le coût des activités.

Selon l’analyse préliminaire du secteur réalisée par l’association, le fret lié à l’alcool soutient environ 7 500 emplois directs, génère des recettes annuelles estimées à 43,9 milliards de shillings et mobilise l’équivalent de 3 000 camions au Kenya et sur les

marchés voisins. La KTA estime que les règles proposées pourraient réduire la capacité de transport de 14,3 % à 33,3 %, menaçant ainsi entre 6,3 et 14,6 milliards de shillings de recettes annuelles liées au fret.

Ces chiffres n'ont pas été vérifiés de manière indépendante, mais ils illustrent l'ampleur des préoccupations exprimées par le secteur. L'association a indiqué que les conséquences ne se limiteraient pas aux sociétés de transport et aux distributeurs d'alcool. Les fabricants, grossistes, détaillants et autres entreprises tributaires de services de fret fiables pourraient également subir des retards et une hausse de leurs frais logistiques.

Si tel était le cas, une partie de ces coûts supplémentaires pourrait être répercutée sur les acheteurs. Pour le secteur des boissons, la règle pourrait renchérir la distribution de la bière, du vin et des spiritueux au Kenya et compliquer les expéditions transitant par le pays à destination des marchés enclavés d'Afrique de l'Est. Le Kenya est un axe de transit essentiel pour le commerce régional, et toute nouvelle restriction à la circulation des camions peut affecter aussi bien les marchandises destinées aux pays voisins que les livraisons intérieures.

L'association a également averti que le projet de loi pourrait affaiblir la position du Kenya en tant que plateforme logistique régionale. Le pays traite des marchandises à destination de plusieurs États enclavés de la Communauté d'Afrique de l'Est et de la région élargie des Grands Lacs. Les transporteurs ont déclaré qu'une plage d'activité réduite compliquerait la planification du fret transfrontalier.

La KTA a indiqué que la logistique moderne reposait sur une coordination continue entre les ports, les dépôts intérieurs, les installations de stockage et les postes-frontières. Un camion transportant une cargaison légale peut devoir rouler de nuit pour éviter les embouteillages, respecter les délais douaniers ou assurer la liaison avec d'autres maillons de la chaîne d'approvisionnement. Selon les transporteurs, une plage de 12 heures pour le fret d'alcool ne tient pas compte de ces réalités.

Outre la restriction horaire, l'association s'est opposée aux propositions susceptibles d'imposer de nouvelles obligations de licence aux transporteurs. Elle a indiqué que les entreprises étaient déjà soumises aux règles en vigueur en matière de conformité du

transport et des marchandises, et que des permis supplémentaires alourdiraient les contraintes réglementaires et augmenteraient les coûts sans améliorer clairement les contrôles.

L'organisation demande aux législateurs de supprimer la limite de transport proposée, de 6 heures à 18 heures, de protéger le fret longue distance et les marchandises en transit international, ainsi que d'abandonner ce qu'elle considère comme des obligations supplémentaires de licence inutiles. Elle souhaite également que les transporteurs ne soient pas tenus responsables des infractions commises par des tiers lorsque l'entreprise a exercé une diligence raisonnable.

Cette demande s'inscrit dans un argument plus général avancé par le secteur : la lutte contre l'alcool illicite devrait relever de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement — fabricants, distributeurs, autorités de régulation et services chargés de l'application de la loi — plutôt que de peser lourdement sur les transporteurs routiers.

Plutôt que d'imposer de larges restrictions à la circulation, le gouvernement devrait, selon l'association, investir dans des systèmes numériques de traçabilité et des contrôles fondés sur le renseignement. À ses yeux, ces outils permettraient mieux d'identifier les cargaisons suspectes et de suivre les produits depuis les fabricants jusqu'à leur destination finale qu'une interdiction générale du transport en journée.

La KTA demande également qu'une évaluation complète de l'impact économique soit réalisée avant l'adoption de la mesure et que les transporteurs et les autres organisations professionnelles soient davantage consultés. Selon elle, les textes visant à mettre fin au commerce illicite doivent être conçus avec soin afin de ne pas perturber les échanges légaux ni fragiliser les secteurs tributaires de livraisons soumises à des contraintes de temps.

Cette proposition intervient alors que le Kenya continue de faire face aux dommages sociaux et sanitaires liés à l'alcool illicite. La situation suscite des appels à un renforcement des contrôles, mais les transporteurs estiment que les législateurs doivent cibler la production et la distribution illégales sans ralentir les échanges légitimes, qui soutiennent l'emploi et le commerce régional.