

# Transport Routier en Afrique de l'Ouest et du Centre

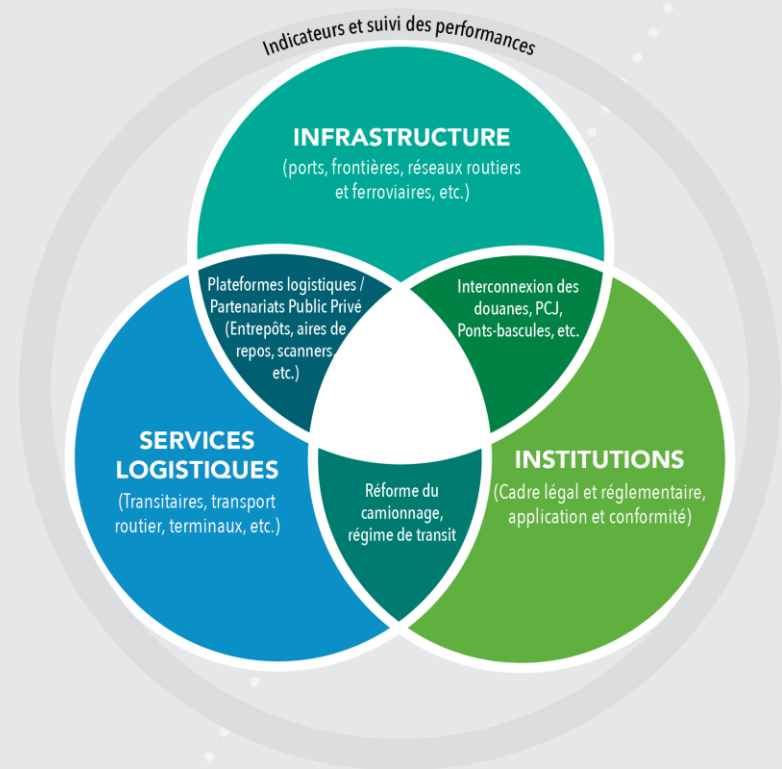
Assemblée Annuelle du SSATP

2-6 juillet 2018

Abuja, Nigéria

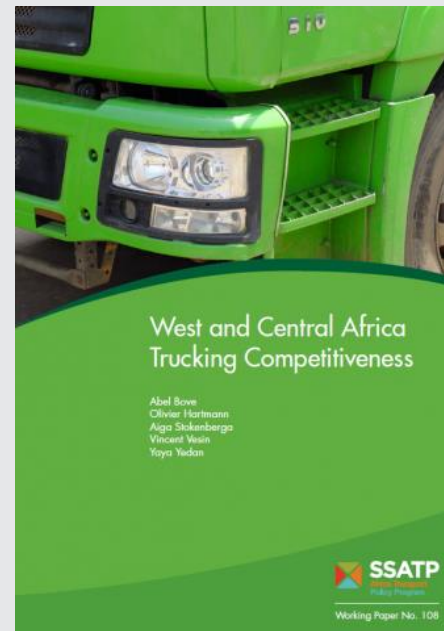
# Une attention renouvelée sur les services logistiques

- Les programmes corridors de 'première génération' de la Banque Mondiale traitaient essentiellement des infrastructures et des institutions
- Il y a eu une série de programmes de facilitation du commerce et des transports
  - Afrique de l'Est (Corridor de Mombasa), Afrique Australe (Corridors de Dar es Salaam), CEMAC (Corridors de Douala), Abidjan Lagos (PFCTCAL), Afrique de l'Ouest (Tema – Ouagadougou – Bamako)
- Les programmes corridors de 'seconde génération' incluent désormais la dimension des services:
  - Abidjan Ouagadougou (PAMOSET), Togo Logistique, Dakar Bamako, Lomé-Ouagadougou-Niamey (tous deux en cours de préparation)



# Reformes du secteur des transports routiers

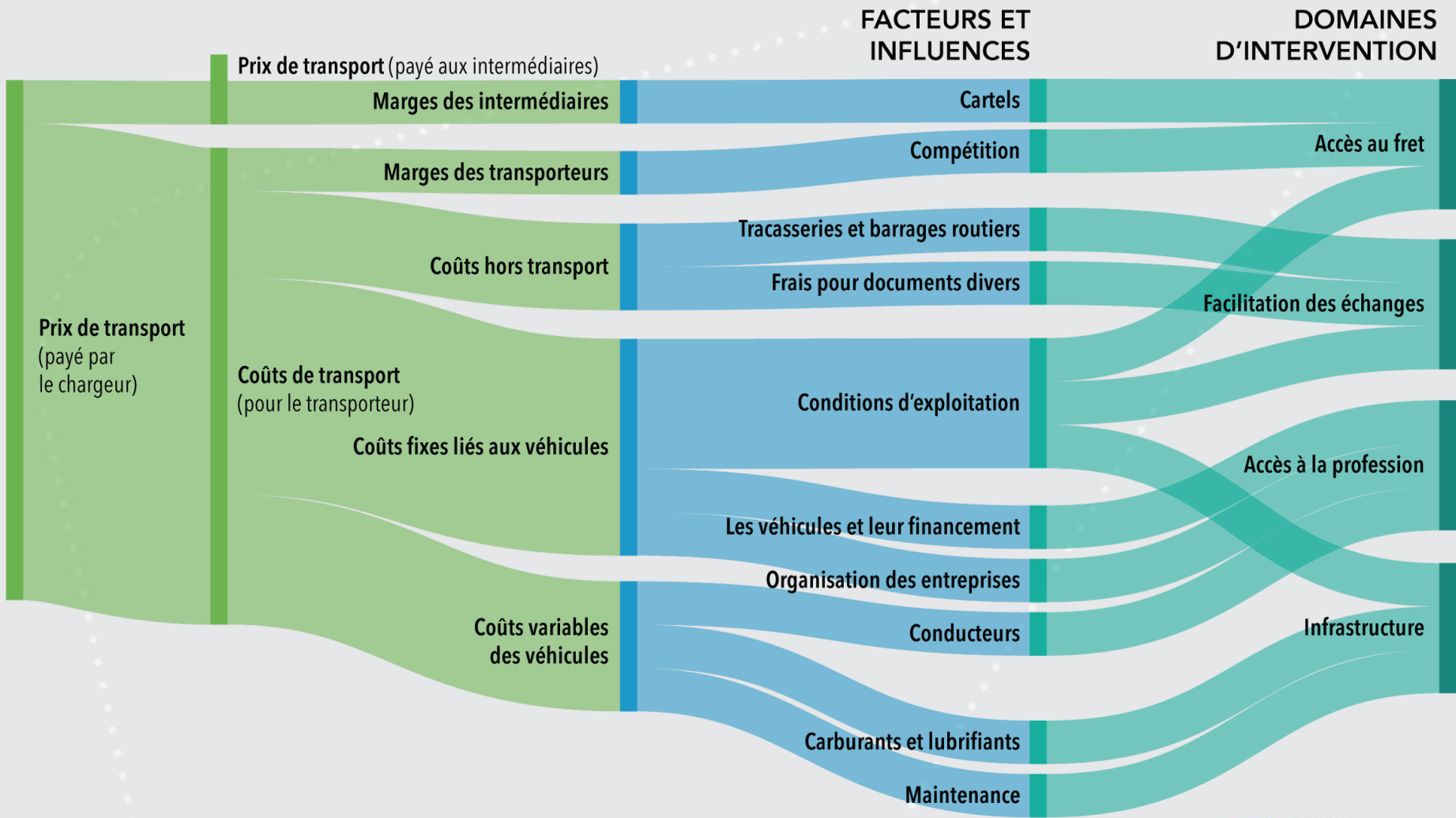
- Deux ouvrages sur les réformes du transport routier qui tirent parti des leçons des programmes récents:
  - Le guide IRU/Banque Mondiale sur les réformes du transport routier
  - La publication du SSATP sur le transport routier en Afrique de l'Ouest et du Centre



# Quelques principes et hypothèses

- Des prix élevés, mais des coûts modestes, donc possibilité de réduire les prix avec les reformes?
  - Pas réellement, la professionnalisation suppose de sortir de l'informel, et donc d'avoir des coûts fixes plus importants (véhicules récents, personnel admin et commercial, un vrai siège, etc.)
  - La seule option pour contenir les prix est donc d'accroître l'utilisation des véhicules pour étaler les coûts fixes sur un plus grand nombre de rotations
- Les gains pour les chargeurs sont principalement sur les coûts d'inventaires (réduction des délais et incertitudes)
- L'accès au fret est un facteur critique qui explique le succès du transport pour compte propre
  - Pas d'attentes entre les chargements successifs
  - Obéit à une logique d'affaire différente
- Accroître l'utilisation des véhicules pour le transport commercial requiert donc:
  - Une meilleure adéquation entre la demande de transport et l'offre, avec moins d'intermédiaires en position d'extraire des rentes
  - Des rotations plus rapides le long des corridors (aux frontières, lors du dédouanement à destination)

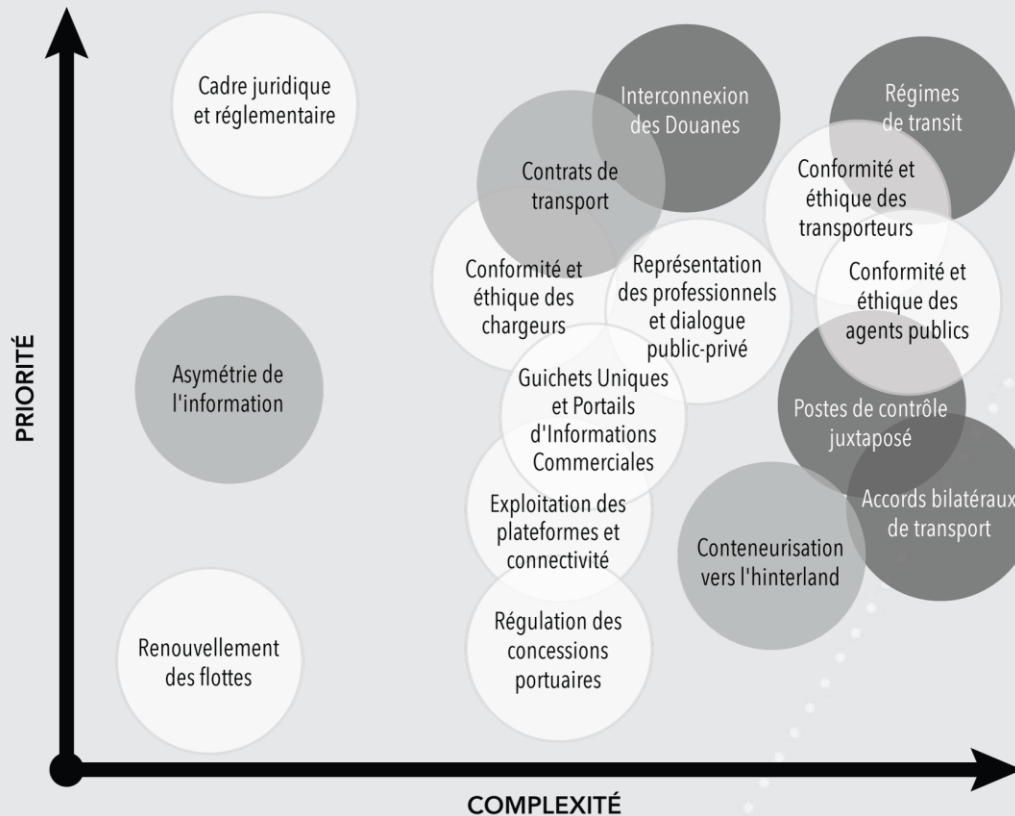




# La matrice Modes-Plateformes-Codes des reformes

MODES		PLATEFORMES	CODES	
<i>PROFESSIONNALISATION DES INDUSTRIES DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE</i>	<i>MODERNISATION DU MARCHÉ DES TRANSPORTS ET DE LA LOGISTIQUE</i>	<i>AMÉLIORATION DE LA COMPÉTITIVITÉ DES PLATEFORMES MARITIMES ET INTÉRIEURES</i>	<i>AMÉLIORATION DU DÉDOUANEMENT</i>	<i>AMÉLIORATION DU TRANSIT</i>
CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE	CONTRATS DE TRANSPORT	RÉGULATION DES CONCESSIONS DES TERMINAUX PORTUAIRES ET INTÉRIEURS	GUICHETS UNIQUES ET PORTAILS WEB D'INFORMATIONS COMMERCIALES	INTERCONNEXION DES DOUANES
STRUCTURER LA REPRÉSENTATION PROFESSIONNELLE POUR FAVORISER LE DIALOGUE PUBLIC-PRIVÉ	ACCORDS DE TRANSPORT ET DE TRANSIT BILATÉRAUX	AMÉLIORATION DES CONDITIONS D'EXPLOITATION DES PLATEFORMES	PROMOTION DE LA CONFORMITÉ (GESTION DES RISQUES ET OEA)	RÉGIMES DE TRANSIT (GARANTIES, INTEROPÉRABILITÉ DES SYSTÈMES DE SUIVI PAR GPS )
PROMOTION DE LA CONFORMITÉ DES TRANSPORTEURS (CHARGE À L'ESSIEU, RENOUVELLEMENT DES FLOTTES, ETC.)	RÉDUIRE L'ASYMÉTRIE DE L'INFORMATION	PROMOTION DE LA CONTENEURISATION VERS L'HINTERLAND	PROMOTION DE LA CONFORMITÉ DES AGENCES DE CONTRÔLE : GOUVERNANCE ET ÉTHIQUE DES AGENTS DE L'ÉTAT	POSTES DE CONTRÔLE JUXTAPOSÉ SECONDE GÉNÉRATION

# Un phasage complexe des réformes



# Merci

[ohartmann@worldbank.org](mailto:ohartmann@worldbank.org)

