

# Réformes du transport routier en Afrique

**Olivier HARTMANN (Banque Mondiale),  
Jean ACRI (Union internationale des Transports Routiers / IRU)**

SITRASS 10

Lomé, Togo

10-12 septembre 2025



**WORLD BANK GROUP**

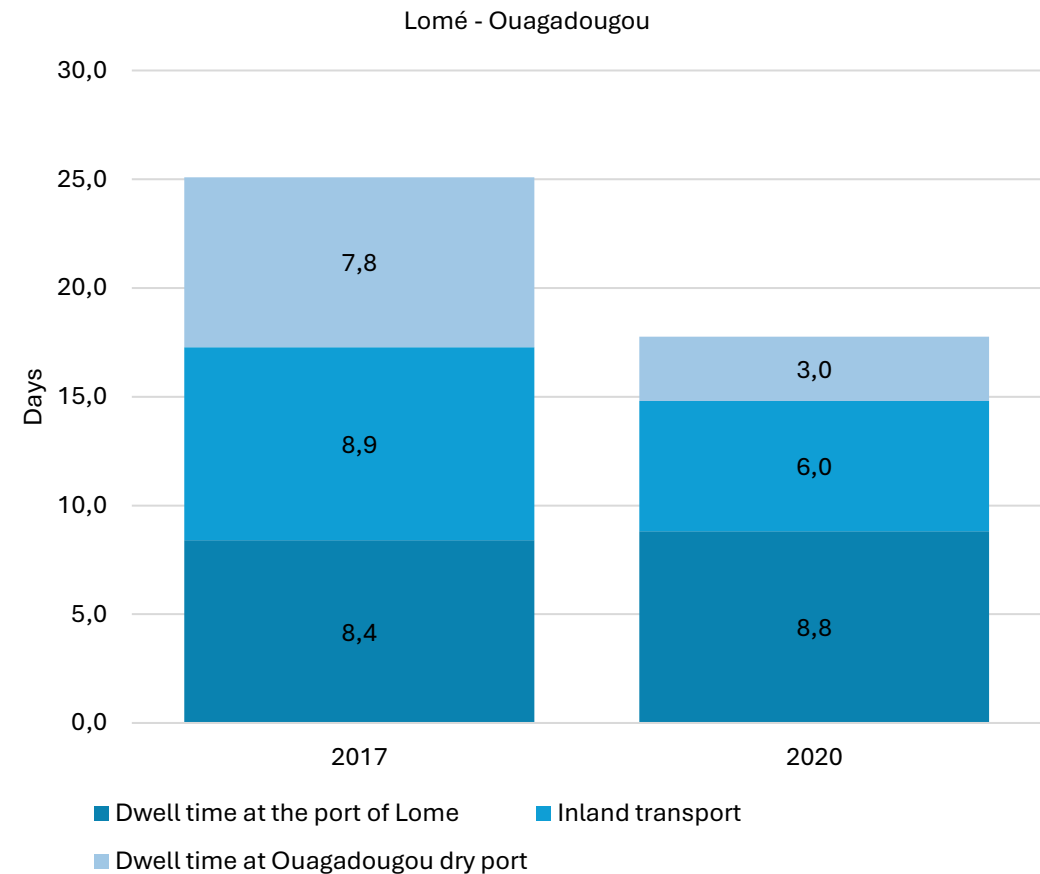


# Aperçu de la présentation

- Le transport terrestre : facteur de coûts et de délais important pour les pays enclavés
- Quels leviers pour changer l'équation prix ?
- Le guide BM – IRU 2016 et les évolutions
- Le guide BM-IRU-SSATP 2025 illustré par la mise en œuvre de son cadre au Togo

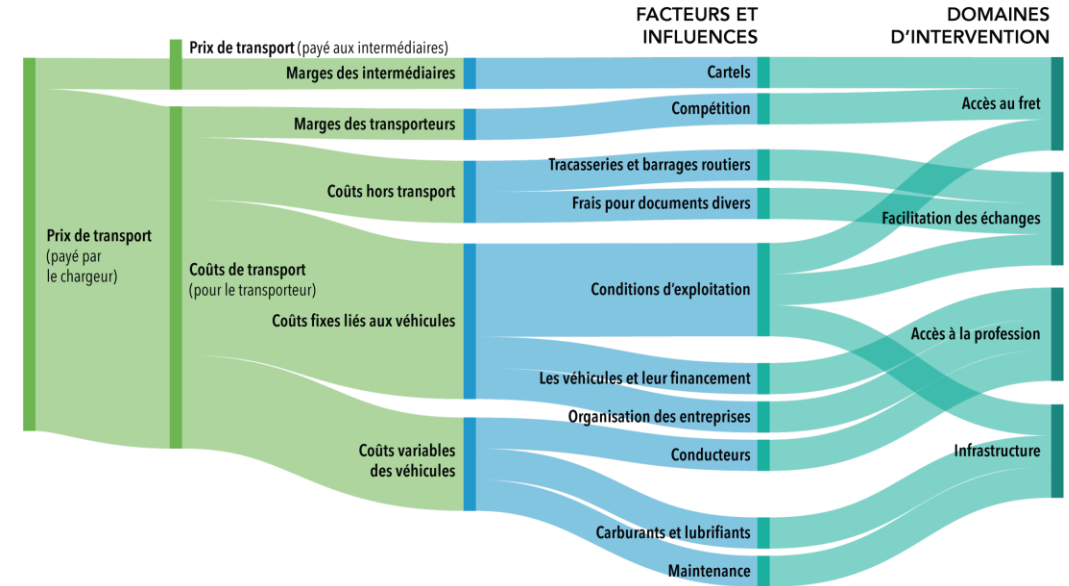
# Le transport terrestre : facteur de coûts et de délais important pour les pays enclavés

- L'insécurité et les crises politiques aggravent une situation déjà bien dégradée.
- Exemple extrême, le corridor de Lomé Niamey:
  - Avant 2023, trajet via Malanville, 1100km, 1.4M F CFA pour un 40'
  - Maintenant, obligation de passer par Cinkansé, Ouagadougou, Kaya, Dori pour arriver à Niamey, 1570km, 4M F CFA
  - A peine deux rotations par an
  - Longues attentes pour l'escorte militaire à Kaya
  - Plusieurs mois d'attente pour chargement à Lomé
- Sur Cotonou Niamey, même situation, avec un trajet plus long et plus de frontières à traverser



# Quels leviers pour changer l'équation prix ?

- La décomposition des coûts permet d'identifier comment on peut les influencer
- Les interventions se groupent en quatre domaines :
  - Infrastructure
  - Facilitation des échanges
  - Accès à la profession
  - Accès au marché



# L'infrastructure n'est pas une réponse suffisante

## Ni pour la réduction des temps de transport

- Sur le graphique Lomé Ouagadougou
  - Distance 950 km, soit 38 h à 25 km/h: moins de 18% du temps de route est passé à conduire
  - Améliorer la vitesse moyenne de 25 km/h à 40 km/h réduirait le temps de conduite à 24 h, au lieu de 38 h
- Donc, si on n'intervient que sur l'infra, on n'intervient que sur:
  - 3.5% du temps passé par les marchandises sur le camion
  - 6.5% du temps de route
  - 2.3% du temps total de livraison

## Ni pour la réduction de la maintenance

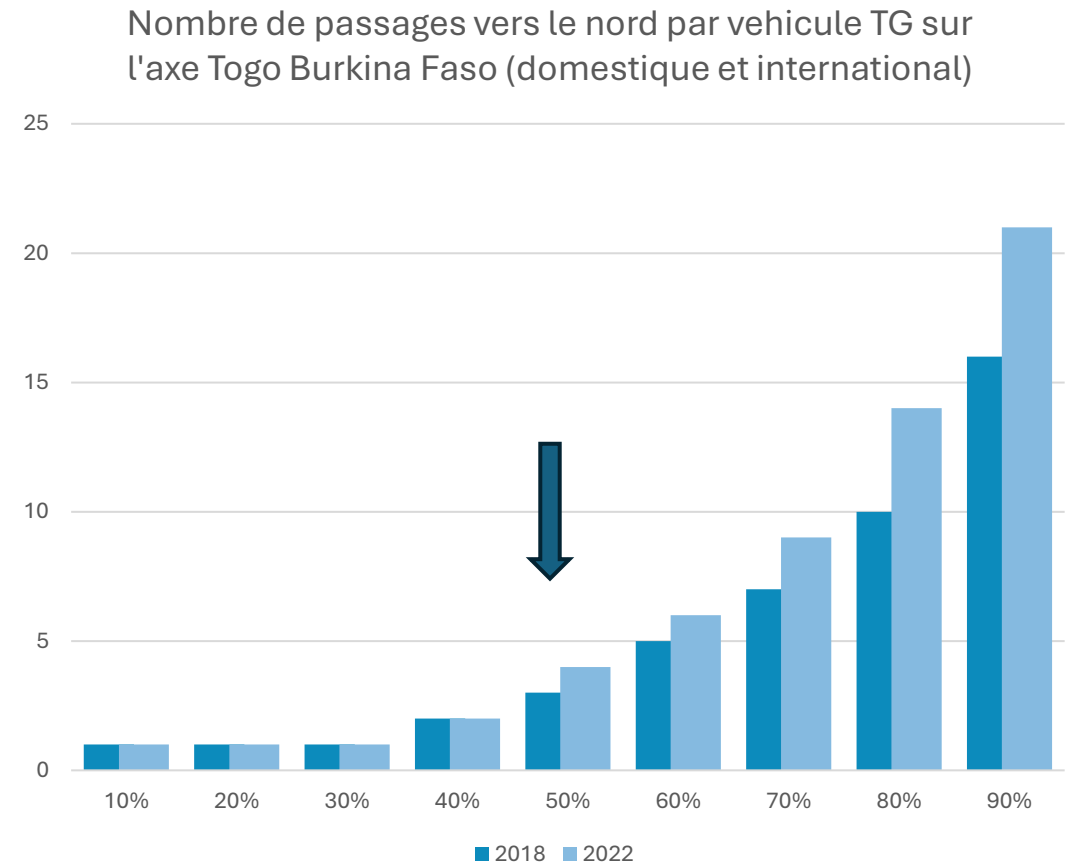
- C'est relatif, en fonction des caractéristiques des flottes de véhicules
- Pour des flottes modernes, il y a effectivement des économies possibles
- mais avec les flottes très âgées comme en Afrique de l'Ouest, les gains sont minimes ou nuls

# La **facilitation** : un fort impact sur les coûts fixes

- Grâce à la réduction des immobilisations des véhicules:
  - A l'origine, par l'optimisation de l'interface entre les terminaux et les véhicules (planification des livraisons et dépôts, alignement de la documentation, etc.)
  - En route par la réduction des temps de passage des frontières, et de la réduction du nombre de points de contrôle et du temps mis lors des contrôles
  - A destination par l'amélioration des procédures de dédouanement permettant une libération plus rapide des véhicules
- Grâce à l'élimination des restrictions d'accès au marché
  - Harmonisation des standards entre pays
  - Limitation des trafics restreints (cabotage, quota, etc.)
- Par exemple, en Afrique de l'Est, c'est la raison principale de la réduction des prix de transport
- Mais c'est un domaine complexe, avec de multiples intervenants

# L'accès au marché : le facteur critique

- Influence directe sur la rentabilité du transporteur sur deux plans :
  - Le **prix payé au transporteur** dépend de son éloignement du chargeur, avec des intermédiaires aux pratiques plus ou moins prédatrices
    - Les intermédiaires (Commissionnaires agréés en douane, agences maritimes...) facturent un prix de transport aux chargeurs, mais prennent leur commission sur le fret payé
    - Souvent le transporteur aussi doit payer l'intermédiaire pour obtenir le contrat
  - Le **niveau d'utilisation du véhicule** dépend de la constance de la source d'activité : contrats ponctuels, relation de long terme, sous-traitance de la traction, compte propre pur ou partiel (relation de groupe)
- Le faible taux de rotation, ainsi que la pratique de facturer à la tonne et pas au voyage, sont deux facteurs d'explication important pour la surcharge à l'essieu. Les transporteurs cherchent à maximiser leurs recettes sur les quelques rotations qu'ils obtiennent



# Accès à la profession de transporteur: diversité et inégalités

- Le transport routier de marchandises présente des niveaux de développement très contrastés:
  - Des opérateurs informels réduits à un pur rôle de tractionnaire
  - Des opérateurs intermédiaires
  - Des chargeurs (commerçants ou industriels) établis en compte propre, mais parfois aussi en concurrence avec le transport public
  - Des groupes logistiques exploitant une flotte
- Les risques de pratiques anti-concurrentielles sont élevés

## Sophistiqué

- Logistique intégrée
- Fonction transit prend le dessus

## Hors commercial

- Chargeurs / industriels en compte propre

## Intermédiaire

- Gestion de flotte
- Mix de contrats chargeurs / transitaires

## Basique

- Traction pure

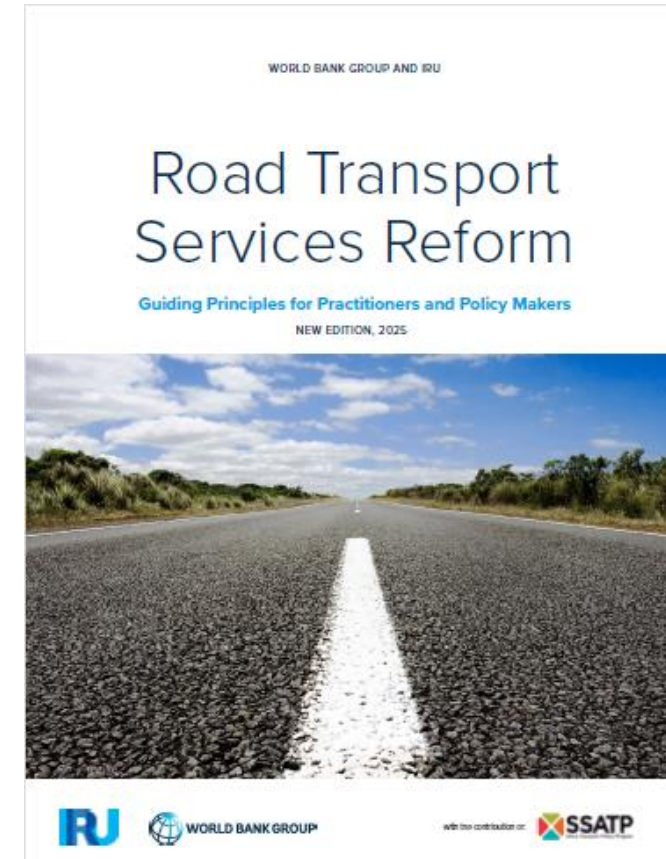
# Le guide IRU - Banque Mondiale sur les réformes des services du transport routier de marchandises

- 2016 : Banque Mondiale et IRU publiaient un guide sur les réformes du transport routier de marchandises
- 2017 : SSATP publiait un papier sur le transport routier en Afrique de l'Ouest et du Centre



# Le guide IRU - Banque Mondiale - SSATP - 2025 sur les réformes des services du transport routier

- Des mises en œuvre concrètes : Togo
- Besoin d'inclure le transport de personnes (plutôt interurbain et international)
- Besoin d'aborder le secteur de façon systémique pour traiter les causes et non les symptômes
- Le changement climatique rend la décarbonation du secteur des transports plus urgente
- Inclure la prise en compte du genre à toutes les étapes de la réforme
- 2025 : mise-à-jour du guide  
<https://www.ssatp.org/publication/road-transport-services-reform-guiding-principles-practitioners-and-policy-makers>



# Le guide IRU - Banque Mondiale - SSATP - 2025 sur les réformes des services du transport routier

## Une approche systémique



# Le guide IRU - Banque Mondiale - SSATP - 2025 sur les réformes des services du transport routier

## Structure du guide

### Objectifs du guide :

- Promouvoir une approche globale de la réforme sectorielle où chaque composante de la réforme est mise en perspective avec les autres

Le secteur des transports routiers et le développement économique et l'intégration

- Mettre en évidence qu'il ne peut y avoir de développement du commerce et de dynamique d'intégration régionale sans un secteur des transports structuré et efficace

Le diagnostic sectoriel : première étape primordiale pour une réforme réussie

- La réforme doit partir de la réalité pour définir une voie et les

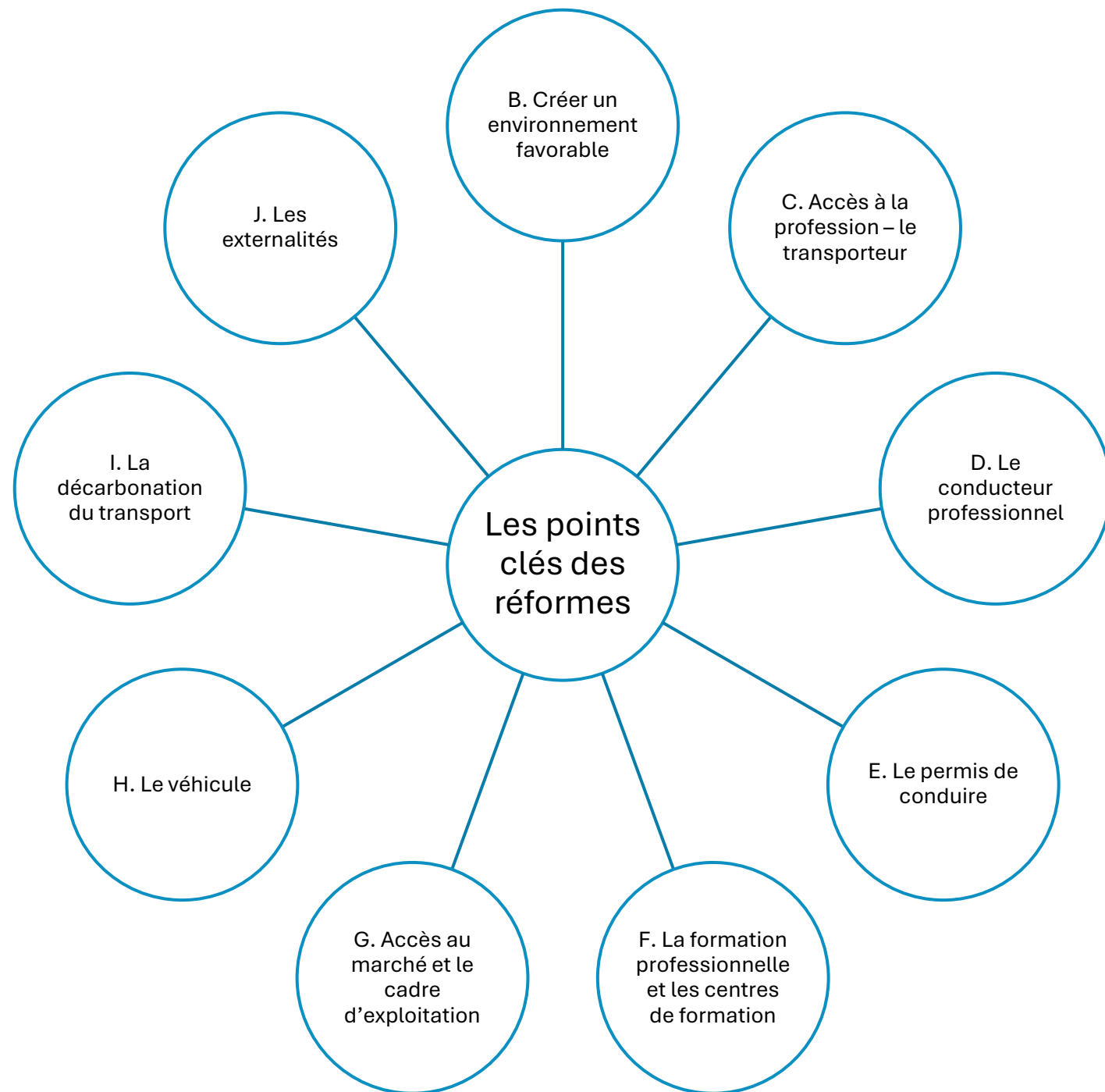
## Le programme compétitivité au Togo 2017-23

Un projet et une méthodologie de mise en œuvre globale, coordonnée et échelonnée en étape précises

Une approche du transport routier combinée aux problématiques de facilitation

Un diagnostic sectoriel inclusif associant toutes les parties prenantes de l'état des lieux à la formulation des composantes de la réforme

Les sections  
du guide IRU -  
Banque  
Mondiale -  
SSATP - 2025



## B. Créer un environnement favorable

### Le guide

Créer un cadre pour la réforme

- Une volonté politique et un cadre de concertation
- Des objectifs stratégiques et des moyens à mettre en œuvre
- Programmation des actions

Créer un environnement favorable

- Créer le cadre légal et opérationnel des composantes de la réforme en prenant en compte les références internationales, continentales, régionales et les meilleures pratiques

### Le programme compétitivité au Togo

Une mise en œuvre participative de chaque composante

En fonction des objectifs fixés par le Togo

Une mise en œuvre échelonnée

Loi d'orientation des transports du 27 décembre 2022 et ses décrets d'application

Centre de formation pour l'accès aux professions, construit, équipé, formateurs formés et certifiés IRU

Faitière des transporteurs FP2TR

# C. Accès à la profession – le transporteur

## Le guide

L'accès aux professions: l'opérateur (marchandises et personnes et intermédiation)

Définition des professions et activités

Définition des critères d'accès aux profession et activités (inclusion du genre)

- Formalisation
- Capacité financière de l'entreprise
- Honorabilité et capacité professionnelle des dirigeants et gestionnaires

Registre des opérateurs (transport public et compte propre , location, intermédiaires)

## Le programme compétitivité au Togo

Loi d'orientation des transports du 27 décembre 2022

Décrets d'application

Référentiels de profession

Programmes et contenus de formation  
Dirigeants et Gestionnaires

Référentiels de certification

# D. Le conducteur professionnel

## Le guide

Définition, Statut, rôle, fonctions et responsabilités (inclusion du genre)

Accès à la profession : formation en plus du permis de conduire (inclusion du genre)

Règlement des temps de conduite et de repos

## Le programme compétitivité au Togo

Loi d'orientation des transports du 27 décembre 2022

Décrets d'application

Référentiels de profession

Programmes et contenus de formation  
CACRP

Référentiels de certification

# E. Le permis de conduire

## Le guide

Approche systémique : moniteurs, auto-écoles, inspecteurs (inclusion du genre)

Le niveau d'exigence des épreuves du PC conditionne tous les échelons

## Le programme compétitivité au Togo

Fourniture de véhicules écoles utilisés pour les épreuves pratiques du PC

Plan des aires d'évolutions pour les épreuves pratiques

# F. La formation professionnelle et les centres de formation

## Le guide

Structurer le dispositif de formation requis pour l'accès aux professions (transport, intermédiation, conducteurs pro et système du permis de conduire)

- Dimensionner le/les centres de formation en fonction des besoins réels
- Mécanisme d'homologation par le ministère des Transports des centres de formation

## Le programme compétitivité au Togo

Business plan du centre de formation homologué par le ministère des Transports

Équipement en fonction des besoins (programmes) et nombre d'acteurs à former

# G. Accès au marché et le cadre d'exploitation

## Le guide

Mécanisme clair d'autorisations nationales et internationales (y compris spécifiques (marchandises dangereuses par exemple))

Cadre contractuel

Juste rémunération et calcul indicatif de coûts de revient

Clarification des systèmes d'assurances

## Le programme compétitivité au Togo

Loi d'orientation et décrets d'application

Préparation de contrats types

Modules de calcul de coûts inclus dans les programmes de formation

# H. Le véhicule

## Le guide

Cadre de normes techniques sur les bases internationales

Système adapté de réception et de contrôle technique des véhicules

Programme de rajeunissement / renouvellement du parc conçu comme mesures d'accompagnement de la formalisation / professionnalisation du secteur et pas l'inverse

## Le programme compétitivité au Togo

Refonte du contrôle technique automobile (assistance technique par CITA)

- Reprise du contrôle technique par l'administration
- Equipement des centres de contrôle et formation des agents

Revue du programme de renouvellement du parc

Choix de proposer une solution leasing pour les opérateurs plutôt qu'un mécanisme de renouvellement du parc

# I. La décarbonation du transport

## Le guide

Développer une approche pragmatique et adaptée aux circonstances et conditions locales pour définir une stratégie de décarbonation qui combine :

- la compensation carbone,
- le captage du carbone,
- l'amélioration de l'efficacité énergétique,
- la transition vers des carburants alternatifs.

La solution doit se fonder sur des données fiables relatives au parc, aux types et caractéristiques des carburants et énergies disponible, aux capacités et acceptabilité sociales et économiques

## Le programme compétitivité au Togo

Ce n'était pas un objectif spécifique du programme.

Cependant, la refonte du contrôle technique instaurait un contrôle des émissions qui n'existait pas auparavant.

Hors programme compétitivité, le gouvernement a instauré :

- des incitations à l'achat de véhicules neufs par abandon de droits de douane et TVA
- Développement du secteur deux roues électrique

# J. Les externalités

## Le guide

Développer une approche qui prenne en compte les facteurs clés suivants :

- Les coûts infrastructures
- Les coûts environnementaux
- La sécurité routière
- Les congestions du réseau routier

Développer une méthode progressive pour internaliser ces coûts externes au travers en particulier d'une sensibilisation des usagers et des prestataires de services aux coûts sociaux et économiques.

## Le programme compétitivité au Togo

C'est encore trop tôt pour juger des effets à long terme des réformes

Hors programme compétitivité:

- Régulation de la circulation des PL en ville
- Déportement du traitement des conteneurs en transit à PIA (avec son propre bagage de problèmes – surcoût du transfert sans gains sur le transport de longue distance)

# Principaux points à retenir

- Construire une réforme sectorielle structurante est un exercice complexe
  - Il faut la volonté et le courage politique de s'engager dans des réformes qui ne sont pas nécessairement populaires
  - C'est un sujet multidisciplinaire (agences publiques et opérateurs privés constitués en faitières)
  - Il doit se construire sur la base d'un diagnostic partagé par toutes les parties prenantes
  - Avec une vision claire des objectifs à atteindre
  - Et un séquençage des actions de conception et de mise en œuvre



# Merci pour votre attention



Olivier Hartmann  
Banque Mondiale / SSATP  
[ohartmann@worldbank.org](mailto:ohartmann@worldbank.org)

Jean Acri  
IRU  
[jean.acri@iru.org](mailto:jean.acri@iru.org)