



La réforme des services de transport routier : un puissant outil de croissance

Un guide destiné aux décideurs politiques

Le guide « Réforme des services de fret routier, principes directeurs pour les spécialistes et décideurs politiques » est un outil complet destiné aux gouvernements, décideurs politiques et organismes de réglementation du transport. Son objectif : permettre à l'industrie de favoriser un développement économique durable.

Évaluation, action et changement

Dans la plupart des pays en développement, le transport des marchandises et des personnes dépend quasi-totalement du secteur du transport routier. Grâce à une réforme stratégique et ciblée, les gouvernements peuvent améliorer considérablement les performances logistiques, en favorisant le commerce, en améliorant la sécurité routière et en boostant les économies, avec un investissement financier souvent minime.

Un transport efficace est un outil de croissance

Le défi des gouvernements est de créer un environnement propice au transport, tout à la fois compétitif et favorisant les échanges et garantissant un accès à des services de transport routier sûrs, propres et abordables pour les entreprises et les communautés.

Pourquoi une réforme ?

La lutte contre les inefficacités actuelles dans les services de transport routier peut apporter des avantages importants en matière de développement. Le secteur du transport routier a besoin d'un cadre pour améliorer sa productivité, sa sécurité, sa compétitivité, sa durabilité, sa transparence et devenir, d'une manière globale, plus professionnel.

Faits et chiffres

- Le coût de la formation des conducteurs et de la promotion des techniques d'éco-conduite est amorti grâce à la diminution des accidents et amendes mais aussi grâce à la réduction des coûts de consommation de carburant et d'entretien des véhicules.
- Sachant que 85 à 90% des accidents sont dus à une erreur humaine impliquant des véhicules utilitaires, il est encore plus justifié de former les conducteurs pour améliorer la sécurité via des normes reconnues au niveau international.
- Outre les emplois directs, le secteur génère un nombre important d'emplois indirects, qui peuvent tous être professionnalisés.
- Une étude récente en Afrique de l'Est a montré que chaque camion sur les routes génère 1,2 emplois et des études ont également montré que le transport ou les secteurs liés au transport peuvent représenter jusqu'à 5% du total des emplois.
- Au cours des 40 dernières années, la consommation moyenne de carburant des nouveaux camions a diminué de 40%, passant de 50 litres/100 km dans les années 70 à 30 litres/100 km en 2008, ce qui démontre la pertinence du renouvellement de la flotte et de l'amélioration des contrôles techniques.



En partenariat avec

Téléchargez le guide
www.iru.org/guide-to-road-freight-transport-reform



THE WORLD BANK
IBRD • IDA | WORLD BANK GROUP



« En termes de croissance économique et de création d'emploi, les milliards investis dans l'infrastructure routière ne serviront vraiment que si des services logistiques fonctionnent efficacement le long des routes. Ce guide présente un ensemble de principes visant à aider les décideurs politiques et spécialistes à évaluer les différents défis dans le transport routier, à sélectionner le type de réforme le plus adapté au développement économique et à la capacité institutionnelle de leur pays. »

Jose Luis Irigoyen, Directeur senior, Pratiques mondiales pour les transports et les TIC, Banque mondiale

Les cinq piliers de la réforme

Le guide présente cinq domaines prioritaires :

- **Améliorer la structure du marché**, qui va du manque total de réglementation aux restrictions quantitatives par le biais de critères qualitatifs (plus productifs), là où le secteur est réglementé en termes de sûreté, sécurité et qualité de service.
- **Décourager les transporteurs routiers informels** exerçant leur activité en dehors de tout cadre légal, en veillant à contrebalancer tout impact social néfaste et à garantir un soutien continu pour les petites entreprises de type « un homme/un camion » dans le cadre légal.
- **Former les conducteurs** par le biais de programmes internationaux tels que ceux dispensés par l'Académie IRU, afin qu'ils s'appuient sur des connaissances de base, développent des compétences et qualifications spécifiques. Emettre des certificats d'aptitude professionnelle permet de relever le niveau de professionnalisme du secteur.
- En plus du conducteur, **le véhicule** est essentiel pour déterminer la performance. Les réformes incluent des mécanismes de renouvellement des flottes, des restrictions sur l'importation de véhicules d'occasion, la mise en œuvre de normes techniques et la mise en place d'instruments économiques et fiscaux pour encourager l'achat de véhicules.
- Le coût total des transports inclut des coûts internes (associés à l'exploitation et l'entretien de véhicules et d'équipements) ainsi que des coûts externes (impacts environnementaux, accidents et congestion). Pour minimiser **les externalités**, des mesures incitatives visant à améliorer l'efficacité pourraient être introduites.

Étude de cas : la réforme du secteur du transport routier au Mexique

Débutées en 1989, les réformes ont donné les résultats suivants :

Meilleur rendement

Entre 1989 et 1995, le volume du trafic routier sur les routes nationales a augmenté de 52 %, passant de 107 200 à 162 827 millions de tonne-kilomètres. La distance moyenne a augmenté de 30%, passant de 346 km à 444 km.

Meilleur taux de croissance pour les transporteurs

Parmi les entreprises qui ont étendu leur flotte, le taux de croissance moyen était de 64%. Le taux de croissance pour les grandes entreprises était de 75%.

Baisse des prix

Les prix sont en baisse dans l'ensemble, mais ils baissent plus vite dans les segments de services bas de gamme. Les données montrent une réduction des tarifs de fret routier de 25% en termes réels depuis 1989.

Redistribution du travail en faveur des plus grandes entreprises

Les statistiques nationales de fret routier indiquent une augmentation de l'emploi de 5,2% dans l'industrie entre 1989 et 1995, soit un passage de 509 000 à 536 000 employés rémunérés par an.

« L'objectif est de fournir des conseils pratiques aux décideurs politiques pour leur permettre d'opter pour le type de réforme qui les aidera à relever les défis spécifiques des services de transport nationaux, et ainsi à traiter des questions plus larges en matière de développement, de durabilité et de croissance économique. »

Martin Rojas, Conseiller principal d'IRU, Amériques