

### A1.1. Objectif et approche méthodologique

L'**objectif** de l'enquête était de décrire, au Togo, l'organisation du secteur des transports des marchandises, et d'en comprendre le fonctionnement de manière à identifier les moyens à mettre en œuvre pour le rendre plus performant.

De façon spécifique, il s'est agi de fournir :

- les caractéristiques des entreprises de transport : forme juridique, activités principales et annexes, liens avec d'autres compagnies, moyens (le personnel et la flotte sont traités comme thèmes séparés), localisation et ancienneté ;
- la flotte : nature et structure de la flotte, politiques d'achat et de renouvellement, politiques de financement ;
- le personnel : composition (management, administratif, chauffeurs et mécaniciens) et taille de l'effectif, structure d'âge et de genre, niveaux de formation, niveaux de salaire ;
- les modes d'accès au fret ;
- les prix, les coûts et l'exploitation des véhicules ;
- la perception du secteur : pour identifier les principales contraintes et la capacité d'engagement de la profession.

L'étude a été conduite selon deux volets complémentaires : un volet purement qualitatif et un volet quantitatif. L'enquête qualitative a consisté essentiellement à l'organisation des focus-groupes afin de comprendre la sociologie du milieu du transport au Togo.

Un guide d'entretien a été élaboré pour faciliter la collecte des données qualitatives. Ce guide d'entretien proposé par l'OCAL a été finalisé avec les inputs de l'ENSEA et sur la base des leçons apprises d'une enquête pilote organisée auprès des bénéficiaires.

Les transporteurs ont constitué le premier groupe-cible de cette opération de collecte quel que soit le volet. En marge des transporteurs, des questionnaires sont également adressés aux autres intervenants du milieu du transport des marchandises.

En définitive, les groupes cibles ont été :

- transporteurs (publics et privés) de marchandises ; et
- les intervenants dans le domaine du transport de marchandises :
  - o les chauffeurs ;
  - o les transitaires ;
  - o les chargeurs ;

Les données qualitatives ont été collectées par les experts de l'OCAL (Sociologue et Statisticien) à travers les entretiens individuels et des focus group avec les acteurs clés du transport au Togo. Le tableau ci-dessous donne des détails du nombre d'entretiens et focus organisés ainsi que les catégories d'acteurs touchées.

- Tableau récapitulatif de la collecte des données qualitatives

Catégorie d'Acteurs touchée	Entretiens Organisés	Focus Organisés
SYNDICATS DES TRANSPORTEURS	2	
TRANSPORTEURS	5	
SYNDICATS DES CHAUFFEURS	3	
CHARGEURS	2	5
TRANSITAIRES	2	4
SERVICES TRANSPORTS ROUTIERS	1	
SERVICES ASSURANCE	2	
SERVICES DE CONTRÔLE DES CHARGES	1	
TOTAL	18	9

En ce qui concerne le volet quantitatif de l'étude, des transporteurs et autres intervenants ont été sélectionnés et interviewés suivant une procédure permettant d'assurer une représentativité de ces acteurs. Des questionnaires spécifiques ont été adressés aux gestionnaires, aux chauffeurs, aux transitaires et aux chargeurs. Des coxeurs ont pu être interrogés dans le cadre des entretiens structurés semi-directifs.

La conduite de l'étude a été faite dans un cadre collaboratif. Les enquêtes ont été conçues par l'ENSEA et exécutées sur le terrain par l'OCAL en collaboration avec l'équipe de la Banque Mondiale.

### A1.2. Outils de la collecte

Les questionnaires élaborés par l'équipe de l'ENSEA ont été revus puis validés par l'équipe de la Banque mondiale et l'équipe de l'OCAL. La description des questionnaires utilisés est présentée dans le tableau suivant.

<b>1. Questionnaire gestionnaire</b>	Questionnaire de sept sections adressées aux chauffeurs des entreprises de transport dont les gestionnaires ont été enquêtés.
<i>Identification</i>	Caractéristiques permettant de différencier les différentes entreprises enquêtées : localisation, nom, adresse, etc.
<i>Section A : Profil du transporteur</i>	Profil de l'entreprise allant du statut légal à la description des activités de l'entreprise.

<i>Section B: Ressources humaines</i>	Informations relatives à la composition du personnel, sa formation, sa rémunération et les avantages qu'il reçoit.
<i>Section C: Parc automobile</i>	Caractéristiques (type, âge, etc.) de chacun des véhicules dont dispose l'entreprise et qui sont en état de fonctionner.
<i>Section D : Routes, prix et coûts</i>	Informations relatives aux prix de transport des marchandises, les coûts supportés et les difficultés rencontrées aux cours des dernier et avant dernier voyages.
<i>Section E : Accès à la cargaison.</i>	Modes d'obtention des marchés, la fixation des prix, les dispositions prises pour se prémunir contre les risques etc.
<i>Section F : Défis du secteur</i>	Défis à relever dans le secteur du transport des marchandises, Contraintes qui empêchent le développement du secteur.
<i>Section R : réforme.</i>	Propositions de réformes et les effets attendus de ces réformes par les gestionnaires.
<b>2. Questionnaire chauffeur</b>	Questionnaire de six sections adressé aux chauffeurs des entreprises de transport dont les gestionnaires ont été enquêtés.
<i>Identification</i>	Caractéristiques permettant de différencier les différentes entreprises des chauffeurs enquêtés. Les éléments d'identification du questionnaire gestionnaire de l'entreprise dans laquelle travaille le chauffeur sont repris en y ajoutant un numéro attribué à chaque chauffeur enquêté dans une même entreprise.
<i>Section A : Caractéristiques générales du chauffeur</i>	Caractéristiques générales du chauffeur : nom, sexe, âge, formation, recrutement etc.
<i>Section B : Ressources humaines</i>	Etat des personnes qui assistent le chauffeur régulièrement, leur rémunération, la rémunération du chauffeur etc.
<i>Section C : Itinéraires</i>	La section itinéraires permet de relever les axes habituellement empruntés par le chauffeur et les difficultés qu'il rencontre.
<i>Section D : Hygiène et sécurité du conducteur</i>	Conditions de travail du chauffeur.

<i>Section R : Reformes du secteur</i>	Propositions de réformes par le chauffeur et les effets qu'il attend de ces réformes.
<b>3. Questionnaire chargeur</b>	Le questionnaire adressé aux chargeurs est constitué de cinq sections.
<i>Identification</i>	Caractéristiques permettant de distinguer les différents chargeurs enquêtés : localisation, nom, adresse, etc.
<i>Section A : Profil du chargeur</i>	Profil de l'entreprise du chargeur allant du statut légal à la description des activités.
<i>Section B : Relation avec le transporteur des marchandises</i>	Informations sur ses relations avec les transporteurs. Charges du chargeur dans son fonctionnement quotidien.
<i>Section C : Défis du secteur</i>	Contraintes qui empêchent le développement du secteur selon le chargeur.
<i>Section R : Reformes du secteur</i>	Propositions de réformes et les effets attendus de ces réformes.
<b>4. Questionnaire transitaire.</b>	Le questionnaire adressé aux transitaires est constitué de cinq sections.
<i>Identification</i>	Caractéristiques permettant de distinguer les différents transitaires enquêtés : localisation, nom, adresse, etc.
<i>Section A : Profil du transitaire</i>	Profil du chargeur allant du statut légal à la description des activités.
<i>Section B : Ressource humaine</i>	Informations relatives à la composition du personnel : formation, rémunération et avantages reçus.
<i>Section C : Activité du transitaire</i>	Description des activités de transit et les autres activités de l'entreprise.
<i>Section R : Réforme du secteur</i>	Propositions de réformes et indiquer les effets attendus des réformes.
<b>5. Questionnaire coxeur.</b>	Le questionnaire adressé aux coxeurs est constitué de cinq sections.
<i>Identification</i>	Caractéristiques permettant de distinguer les différents coxeurs enquêtés : localisation, nom, adresse, etc.
<i>Section A : Profil du coxeur</i>	Profil du coxeur allant du statut légal à la description des activités.

<i>Section B : Activités avec les transporteurs</i>	Description des relations entre le coxueur et les clients dont il fait transporter la marchandise.
<i>Section C : Activités avec les clients</i>	Description des relations du coxueur avec ces clients qui lui confie la marchandise à transporter.
<i>Section D : Activités de coxueur intermédiaire</i>	Description des activités du coxueur en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur.
<i>Section E : Perspectives</i>	Perception du secteur : organisations de coxueurs, contraintes, évolution du secteur de transport de marchandises.

Un manuel de l'agent enquêteur a été rédigé par l'équipe de l'ENSEA et mis à la disposition l'équipe de l'OCAL.

### **A1.3. Organisation de la collecte**

#### **Recrutement des agents de collecte**

En prélude à la collecte des données, des agents enquêteurs ont été sélectionnés formés. Ils sont pour la plupart des agents de niveau universitaire déjà régulièrement utilisés par le Projet PFCTAL pour la collecte des données au niveau des frontières. Une session de formation des enquêteurs a été organisé du 23 au 27 Mai 2016 par l'ENSEA et l'OCAL. Les questionnaires et le manuel ont été remis aux agents de collecte afin de les aider à mieux comprendre et administrer les questionnaires, et assurer ainsi une bonne phase de terrain.

Les agents de collecte ont été formés en lisant toutes les questions, les modalités de réponse et les instructions du manuel. Ainsi, durant la formation, toutes les questions ont été lues et expliquées pour une meilleure compréhension des agents de collecte.

Des simulations ont été effectuées afin d'amener les agents à adapter les questions au niveau de langage de l'enquêté.

Des ajustements relatifs à la formulation des questionnaires et à l'adaptation des modalités ont été apportés à la suite des échanges avec les agents de collecte et des simulations.

#### **Enquête pilote**

Lorsque le questionnaire est bien compris par les agents enquêteurs, il faut le confronter aux réalités du terrain en effectuant l'enquête pilote. L'enquête pilote a pour objectifs de détecter les difficultés de compréhension et d'administration du questionnaire, d'estimer le temps

moyen d'administration et d'améliorer le mode opératoire de l'enquête. La conduite de l'enquête pilote a été faite par l'équipe de l'OCAL le 30 juin 2016.

Une fois la présentation et le contenu des questionnaires définis au cours de la formation des agents enquêteurs, il a été jugé indispensable de procéder à un test préalable avant d'entamer l'enquête à proprement parlé auprès des acteurs concernés, ceci pour identifier les changements susceptibles d'être apportés aux questionnaires retenus pendant la formation. Les agents de collecte retenus après la formation ont été conduits sur le terrain par le staff d'encadrement pour administrer les questionnaires tests auprès des gestionnaires ou des transporteurs. Chaque agent enquêteur a pu faire le test dans la matinée du premier jour de l'enquête auprès d'un gestionnaire pour mieux appréhender le questionnaire gestionnaire qui constitue la base de l'enquête transport. Dans l'après-midi, le test a été fait auprès des autres acteurs que sont les chauffeurs, les transitaires, les chargeurs et les coxeurs avec un questionnaire à administrer. Une répartition a été faite pour couvrir tous ces acteurs cités. Cet exercice a permis d'apporter des corrections mineures aux questionnaires lors d'une session plénière et de faire le point des difficultés rencontrées sur le terrain (non réponses, refus de réponses, réponses erronées, contacts non conformes, non localisation des interviewés, etc...).

Cette démarche a permis de mettre en évidence les questions qui manquent de clarté ou qui sont ambiguës; les questions pour lesquelles les réponses obtenues sont médiocres, soit parce que les informations demandées sont difficiles à obtenir, soit parce que le transporteur est réticent à les communiquer; le caractère suffisant ou non du choix de réponses proposées à certaines questions; le caractère adéquat ou non des notes, qui sont conçues pour aider le transporteur à répondre à certaines questions; le caractère satisfaisant ou non de la présentation de certaines questions.

De nouveaux questionnaires ont été tirés pour servir de base de questionnaires

Le test des questionnaires a permis d'avoir des informations sur le caractère complet et précis de certaines bases de données dont les échantillons ont été tirés comme celui des transitaires non agréés et des chauffeurs et des chargeurs.

### **Protocole et mode d'administration des questionnaires**

Au cours de la formation des enquêteurs conjointement organisée par l'ENSEA et l'OCAL, un guide d'enquêteur a été expliqué et mis à la disposition des enquêteurs. Les questionnaires de l'étude ont été soumis aux individus faisant partie de l'échantillon. L'administration des questionnaires a été faite en face à face par les enquêteurs (agents de collecte) soit à domicile, sur les lieux de travail ou tout autre endroit favorable à un entretien. Cette méthode a permis d'avoir une très bonne qualité de recueil des données (visuel + Enquêteurs), et aussi d'administrer les questionnaires qui sont longs. Cette méthode a enfin permis un contrôle de l'échantillon à priori.

### **Supervision et contrôle de la qualité des données**

Deux niveaux de supervision ont été retenus pour cette étude :

- La supervision de contact qui a été assurée par les encadreurs des agents de collecte des données. Ils sont en permanence sur le terrain et suivent les enquêteurs dans leur évolution sur le terrain et leur facilitent la tâche en prenant contact avec les structures et les personnes en lien avec l’OCAL. Ils sont l’interface entre les agents et l’OCAL et vérifient au fur et à mesure, l’enregistrement des données pour un premier contrôle de qualité des données
- La supervision par les experts de l’OCAL : les experts sont sur le terrain pour appuyer les encadreurs et les enquêteurs. Ils sont chargés de faciliter l’étude par les contacts avec les syndicats, les entreprises de transports, les autorités portuaires, les responsables du transport routier, etc.

**. Ce dispositif de supervision mis en place a permis le contrôle de qualité des données.**

- Les contrôles de cohérence sont effectués dans un premier temps par l’enquêteur au cours de :
- L’administration de l’enquête et à l’issue des entretiens, puis dans un second temps par le staff d’encadrement à partir d’une grille de validation des questionnaires qui pointe les éléments ne pouvant faire l’objet d’une absence de réponse (ceux devant être impérativement vérifiés et ceux entraînant le rejet ou au contraire la validation d’un questionnaire). L’objectif principal de ces contrôles est de garantir que les variables indispensables pour les redressements sont bien correctement renseignées.

**A1.4. Une fois contrôlés et jugés conformes par le staff d’encadrement, les questionnaires sont mis de côté pour être révérifiés lors de la saisie des données qui les validera définitivement. Échantillonnage et sélection des enquêtés**

La constitution de l’échantillon dans l’enquête transport routier au Togo a nécessité une base de sondage : un fichier comprenant toutes les unités que l’on souhaite échantillonner (en l’occurrence, les véhicules routiers pour le transport de marchandises par route) et l’adresse de contact du propriétaire, ou un fichier permettant d’échantillonner ces véhicules par l’intermédiaire de leurs opérateurs. L’idéal aurait été d’utiliser le fichier central des véhicules routiers pour le transport de marchandises de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires du Togo ; mais ce fichier n’étant pas disponible entièrement ou pas assez fiable dans sa globalité, il a fallu recourir au fichier des personnes autorisées à exercer l’activité de transporteur routier (entreprise/titulaire immatriculé dans le cas des transporteurs pour compte propre) ou encore au fichier d’entreprises.

Les fichiers souhaités à utiliser contiennent des imperfections (fichier de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires avec l’enregistrement qui a débuté seulement en fin d’année 2014 et celui de l’Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT)) qui n’a pas été exhaustif dans son ensemble. Ces fichiers ont été améliorés avec le concours de leurs propriétaires et d’autres partenaires de la chaîne des transports au Togo.

Ainsi, pour enquêter tous les acteurs du transport au Togo, la méthode utilisée varie du type de questionnaire à un autre et ceci en fonction de l’acteur concerné. Les méthodes empiriques et

probabilistes sont utilisées en fonction du type de questionnaire à administrer et qui est fonction de l'acteur concerné. Globalement, l'utilisation de l'échantillonnage simple au hasard, du recensement et de l'échantillonnage stratifié représentatif (le taux de sondage de chaque strate est égal au taux de sondage de la population totale) ou non proportionnel (taux de sondage variables) a été privilégiée dans le choix de l'échantillon.

- ❖ Pour l'enquête auprès des transporteurs, la méthode à choix raisonné a été utilisée car ne disposant pas de liste exhaustive de tous les transporteurs du Togo, des recoupements d'informations ont été faits auprès de tous les acteurs du secteur des transports. Les fichiers constitués relèvent des sources suivantes avec plusieurs variantes tout en prenant soin d'éviter des doublons sur les listes mises à disposition:
  - Le fichier du Ministère des Transports et plus précisément de la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires qui devrait servir de base de sondage n'a été informatisé qu'à partir de septembre 2014 ; ainsi toutes les informations avant cette date ne sont pas prises en compte. Néanmoins, avec le fichier mis à disposition, un recensement a été effectué. Le nombre obtenu n'étant pas suffisant pour les motifs que les adresses contacts, courriels) sont erronés. . De même, certains ne sont plus totalement dans la profession faute de perte de rentabilité ou pour avoir changé d'activité. D'autres refusent carrément de répondre aux questions des enquêteurs.
  - Le fichier de l'Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT) ne comportant qu'environ 100 répondants disposant de flotte et mis à notre disposition (50 sur une première liste et 47 sur une deuxième liste) ; mais un peu plus de la moitié ont été touchés pour des motifs que certains ont changé de profession, certaines adresses ont été erronées et d'autres n'en disposent même pas du tout. D'autres encore dans l'exercice de leur fonction sont en déplacement hors de Lomé pendant la durée de l'enquête qui est réalisée uniquement à Lomé car la majorité y réside.
  - La troisième source utilisée est le « bouche à oreille » sur la base des informations reçues auprès des autres transporteurs contactés et répondant aux questionnaires et qui ont bien voulu indiquer les noms et les contacts de leurs collègues pour compléter la liste des interviewés. Il s'agit de ceux qui ne figurent pas dans les bases de sondage et qui ne couvrent pas les populations de façon adéquate et qui n'ont aucune chance d'être inclus dans les échantillons.

Pour les coxeurs, c'est aussi la méthode non probabiliste qui est utilisée car ne disposant pas d'une liste exhaustive adéquate. On a procédé par quota dans la zone portuaire où ils y résidents en grand nombre. Certains ont été aussi interviewés au niveau de la frontière de Cinkansé avec le Burkina Faso.

Pour les autres acteurs du secteur des transports tels que : les chauffeurs, les transitaires (agrés ou non) et les chargeurs, c'est la méthode probabiliste qui est utilisée avec une base de sondage qui ne couvre pas de façon adéquate, complète ou exacte toute la population représentée dans le secteur concerné. Dans chaque base mise à disposition, un tirage aléatoire est opéré

(échantillon choisi au hasard). Les listes de chaque acteur concerné ont été obtenues auprès de leurs associations ou syndicats. Un tirage aléatoire de l'échantillon est fait dans chaque liste.

Les informations disponibles et fournies par les Responsables des syndicats ou associations ont permis de répartir les unités de population en groupes (strates) présentant des caractéristiques similaires et c'est ainsi que le tirage au hasard dans chaque groupe constitué a été fait de façon aléatoire. En fait, le recours à la stratification a été très utile car elle a été réalisée de manière appropriée et a permis d'améliorer sensiblement la précision des estimations de nombre dans chaque unité du secteur du transport au Togo.

Ainsi pour les :

- ❖ chauffeurs, une liste a été obtenue auprès de leur syndicat : Union des Routiers du Togo (URT) et les confrontations ont été effectuées avec celles fournies par les plus grands transporteurs ou gestionnaires surtout pour lier les questionnaires Gestionnaires et Chauffeurs. Un choix aléatoire est effectué dans la liste fournie. L'échantillonnage stratifié représentatif a été fait dans chaque liste mise à disposition par les syndicats sectoriels des chauffeurs ;
- ❖ Transitaires, une liste a été obtenue auprès des agréés où un échantillonnage stratifié représentatif a été opéré, et quatre listes auprès des quatre associations ou syndicats des non agréés. Dans cette liste mise à disposition un échantillonnage stratifié non proportionnel a été effectué ;
- ❖ Chargeurs, le nombre n'étant pas trop élevé au Togo, l'on a pu faire une reconstitution et une liste reçue du Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT) est venue compléter la liste. Dans cette liste, un recensement a été fait pour ne prendre en compte que ceux qui ont bien voulu répondre au questionnaire car certains ont refusé et d'autres ont demandé de déposer le questionnaire et qu'ils vont le remplir après. Une pratique qui est contraire à la méthodologie retenue pour l'administration des questionnaires pour éviter des biais de toutes sortes.

Par ailleurs, tout a été mis en œuvre pour réduire ou éliminer les biais afin de minimiser des erreurs systématiques en augmentant à chaque semaine la taille de l'échantillon pour chaque agent enquêteur en fonction de la performance sur le terrain. Aussi, si certaines unités sélectionnées refusent de répondre ou ne peuvent être contactées, plusieurs tentatives ont été faites pour les amener à la raison et si les réponses à certaines questions ne sont pas correctes (erreurs de réponse) l'on a essayé de faire le redressement sur place.

### **A1.5. Analyse des données**

Après la collecte des données et après dépouillement, les questionnaires ont été saisis à partir de masques de saisie conçu et testé à cet effet sur le logiciel CSPRO 6.2. Le masque de saisie comprenait les premiers modules de contrôle qualité.

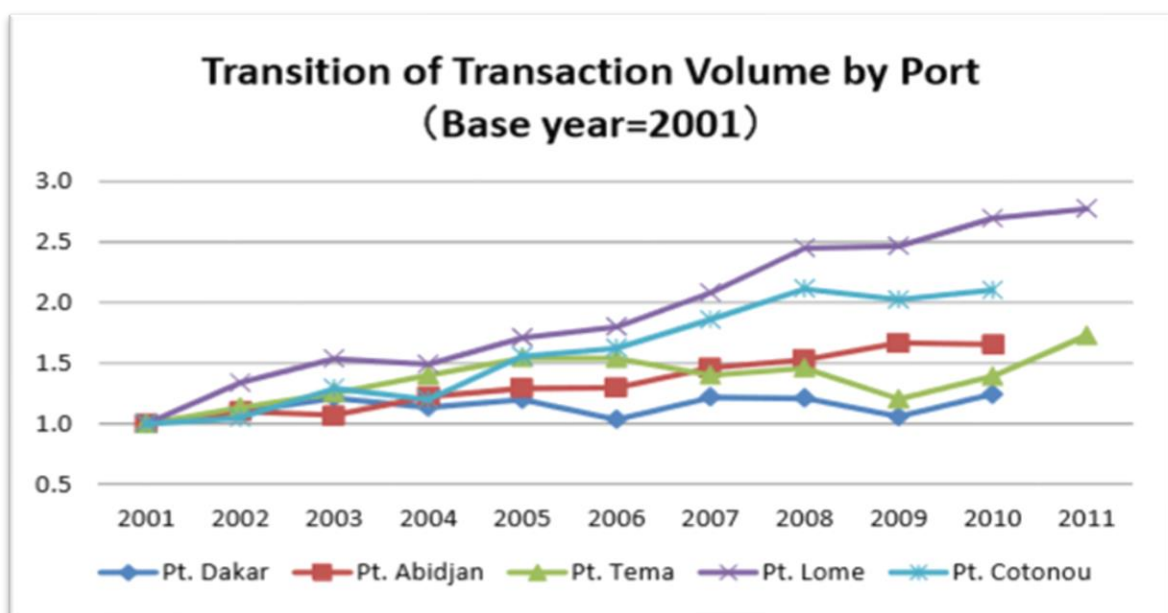
Les données obtenues à l'issue de la saisie ont subi divers traitements en vue de la production de bases de données. L'apurement a été conduit sur les bases en vue de corriger les erreurs de divers types. Ce sont les erreurs de valeurs légales, les erreurs de sauts et celles de vraisemblance.

L'analyse des données a adopté une démarche principalement descriptive avec une méthodologie particulière pour l'analyse des coûts d'exploitation tel que présenté dans le corps du rapport.

#### A1.6. Considération éthique et qualité des données

- A16.1 Autorisation des autorités administratives
- Une réunion de lancement officiel de l'étude a été organisée le 27 Mai 2016 à Lomé, et présidée par le Directeur des Transports Routiers et Ferroviaires du Togo. Elle a permis à l'OCAL et à l'ENSEA d'expliquer à la partie nationale et aux acteurs clés du secteur de transport au Togo, le bien-fondé de l'étude, les objectifs et résultats attendus, la méthodologie adoptée ainsi que le calendrier.
- Consentement des répondants
- La participation à cette étude a été volontaire. Toute personne contactée a été libre de refuser ou d'accepter de participer à l'étude. Des explications claires sur les objectifs et les procédures ont été données aux participantes et participants afin qu'ils donnent un consentement éclairé quant à leur participation. Par ailleurs, la collecte des données a été effectuée dans des conditions rassurant les participants et participantes à l'égard de la confidentialité des informations recueillies. etc.

#### A2. Contexte macroéconomique



### A3. Prix et coûts

**Tableau 1 : Synthèses de la marge par véhicule des entreprises ayant réalisé une perte**

	<b>Micro unipersonnel</b>	<b>Intermediaire</b>	<b>Plus de 10</b>	<b>Ensemble</b>
<i>Moyenne</i>	-666 198	-573 921	-311 480	-562 968
<i>Minimum</i>	-1 840 961	-1 428 567	-553 557	-1 840 961
<i>1<sup>er</sup> décile</i>	-1 369 904	-1 395 100	-553 557	-1 135 625
<i>1<sup>er</sup> quartile</i>	-908 401	-800 422	-463 603	-908 401
<i>Médiane</i>	-644 536	-527 015	-279 747	-512 690
<i>3<sup>ème</sup> quartile</i>	-346 221	-196 573	-208 336	-202 455
<i>9<sup>ème</sup> décile</i>	-151 561	-121 758	-22 436	-129 734
<i>Maximum</i>	-115 419	-7 592	-22 436	-7 592
<i>Ecart type</i>	452 295	416 201	183 371	413 045

**A4. Taille du personnel vs parc automobile**

