



Ecole Nationale Supérieure
de Statistique et d'Économie
Appliquée



Organisation du
Corridor Abidjan-Lagos



INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AU TOGO

Rapport d'étude

Novembre 2016

Equipes

Cette étude a été réalisée dans un cadre collaboratif impliquant les équipes de l'OCAL, de l'ENSEA, de la Banque Mondiale et du Ministère Togolais en charge du Transport.

Equipe OCAL

- Idrissa KONE
- Edy K. ANTHONY
- Eugène A. DAKITSE-BENISSAN
- Agapit Y. AKOLATSE
- Xavier TOVIHO

Equipe ENSEA

- Hugues KOUADIO
- Nahoua MOSSO
- Nathaniel GBENRO

Equipe Banque Mondiale

- Maiko MIYAKE
- Olivier HARTMANN
- (à compléter)

Equipe, Ministère en charge du Transport

- (à compléter)

Table des matières

Introduction.....	7
1 Contexte macroéconomique du Togo	8
1.1 Cadre Macro du TOGO et de la CEDEAO	8
1.2 Cadre politique et social	11
2 Organisation du secteur du transport de marchandises au TOGO.....	13
2.1 Les chargeurs.....	13
2.2 Les transitaires	14
2.3 Les coxeurs.....	15
2.4 L'Etat : le régulateur du secteur de transport routier de marchandises au Togo	15
2.5 Les syndicats de chauffeurs	16
3 Les entreprises de transport de marchandises au TOGO.....	16
3.1 Caractéristiques générales.....	16
3.1.1 Forme juridique des entreprises	16
3.1.2 Les activités	19
3.2 Personnel.....	22
3.2.1 Les caractéristiques générales.....	22
3.2.2 Prise en compte du genre dans le personnel	24
3.2.3 Caractéristiques et formation des chauffeurs	25
3.2.4 Niveau d'instruction et niveau de salaire dans le secteur.....	30
3.2.5 Condition de travail des chauffeurs	32
3.3 La flotte	35
3.3.1 Nature et structure de la flotte.....	35
3.3.2 Stratégies d'acquisition et de renouvellement des véhicules	37
3.3.3 Stratégies de financement	40
3.4 Accès au fret.....	41
3.4.1 Accès au fret des transitaires.....	42
3.4.2 Difficultés d'accès au fret.....	43
3.4.3 Sous-traitance	45
4 Prix et coûts du transport de marchandises.....	46
4.1 Structure des coûts des transporteurs.....	46
4.1.1 Coûts fixes du transporteur	46
4.1.2 Coûts d'exploitation.....	47
4.1.3 Coûts des intermédiaires.....	49
4.1.4 Autres coûts sur les routes	50
4.2 Analyse de la rentabilité du transport.....	50
4.2.1 Prix du transport	50
4.2.2 Fréquence de rotation.....	52
4.2.3 Marge du transporteur.....	53
5 Défis et réformes du secteur.....	54
5.1 Défis	54
5.2 Reformes du secteur	57
Conclusion.....	59
ANNEXE	Erreur ! Signet non défini.
A1. Conception et méthodologie de l'étude.....	61
A1.1. Objectif et approche méthodologique.....	61
A1.2. Outils de la collecte	62
A1.3. Organisation de la collecte	64
A1.4. Échantillonnage et sélection des enquêtés	67
A1.5. Analyse des données	69
A1.6. Considération éthique et qualité des données	69
A2. Contexte macroéconomique.....	70
A3. Prix et coûts	70
A4. Taille du personnel vs parc automobile.....	72

Liste des Tableaux et Graphiques

Tableau 1: Quelques indicateurs macroéconomiques des pays de la CEDEAO	10
Tableau 2: Trafic en transit au PAA	13
Tableau 3 : Répartition (en %) des acteurs selon la durée de fonctionnement et le temps écoulé entre la création de l'entreprise et le démarrage de l'activité.....	18
Tableau 4: Critères de classifications des entreprises de transport au TOGO.....	18
Tableau 4: Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises et l'activité de transport	19
Tableau 5: Répartition (en %) des entreprises selon le type et selon la part du transport dans leur chiffre d'affaires	20
Tableau 6: Répartition des entreprises de transport de marchandise selon les aires de stationnement	21
Tableau 7: Structure des entreprises de transport togolaises	23
Tableau 8: Répartition du personnel des entreprises de transport de marchandise selon l'âge	24
Tableau 9: Part des employés de sexe féminin par catégorie d'employés et par type d'entreprise	25
Tableau 10: Répartition du personnel des entreprises togolaises de transport de marchandise selon le niveau d'instruction	30
Tableau 11: Statistiques sommaires sur les salaires du personnel du secteur des transports ..	31
Tableau 12; Salaire moyen du personnel des entreprises de transport selon le type d'entreprise et le sexe.....	32
Tableau 13 : Conditions générales de travail des chauffeurs selon le type d'entreprises.....	33
Tableau 14 : Nombre moyen de pauses selon la distance et le type d'entreprise.....	33
Tableau 15 : Consentement moyen à payer pour un lieu de repos adéquat.....	35
Tableau 16 : Age de la flotte selon le type de transporteurs	37
Tableau 17 : Répartition des achats envisagés selon le type d'entreprises et mode d'acquisition.....	38
Tableau 18 : Type de transporteur et choix du fournisseur	39
Tableau 19: Mode d'obtention des marchés des entreprises de transport de marchandises par type d'entreprise.....	42
Tableau 20: Mode de fixation des prix	44
Tableau 22: Evolution du nombre de principaux clients au cours des 5 dernières années	45
Tableau 22 : Structure des frais généraux mensuels selon le type d'entreprise.....	46
Tableau 23 : Structure des frais généraux mensuels hors rémunération par type d'entreprise	47
Tableau 24 : Structure des coûts d'exploitation.....	48
Tableau 25 : Structures des coûts par type de transporteur	48
Tableau 26 : Pourcentage de recourt aux acteurs pour la recherche de chargement	49
Tableau 27 : Prix moyen du transport de la tonne des deux derniers voyages	52
Tableau 28 : Prix moyen du transport de la tonne kilométrique des deux derniers voyages...	52
Tableau 29 : Nombre d'itinéraires et de voyages selon le type d'entreprise	53
Tableau 30 : Répartition des transporteurs selon la marge et le type d'entreprise	53
Tableau 31 : Synthèses de la marge par véhicule des entreprises ayant réalisé une perte.....	54
Tableau 32 : Evaluation des difficultés dans le secteur du transport selon les itinéraires	56
Tableau 33 : Effets probables de la réforme	57
Tableau 34 : Synthèses de la marge par véhicule des entreprises ayant réalisé une perte.....	70

Graphique 1: Répartition (en %) des entreprises de transport de marchandises selon le statut juridique de l'entreprise	16
Graphique 2: Répartition des entreprises selon l'année de création	17
Graphique 3: Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises	19
Graphique 4: Part du transport dans le CA des entreprise de transport de marchandises	20
Graphique 5: Répartition des entreprises de transport de marchandises selon la principale utilisation des magasins d'entreposage	22
Graphique 6: Répartition des entreprises de transport de marchandises selon la taille du personnel	22
Graphique 7: Structure des entreprises de transport	23
Graphique 8: Répartition du personnel des entreprises de transport de marchandise selon le sexe par catégorie d'entreprise.....	24
Graphique 9: Structure par âge et sexe des chauffeurs	26
Graphique 10: Structure des chauffeurs selon le niveau d'instruction.....	26
Graphique 11: Formation des chauffeurs avant et après le recrutement (en haut la formation avant, en bas après le recrutement)	28
Graphique 12: Formation des chauffeurs avant et après le recrutement selon le type d'entreprise (en haut avant la recrutement et en bas après le recrutement)	29
Graphique 13: Répartition des employés des entreprises de transport de marchandises selon le niveau d'instruction	30
Graphique 14 : Lieux de repos des chauffeurs selon le type d'entreprise	34
Graphique 15 : Recours aux lieux de repos adaptés selon le type d'entreprise.....	35
Graphique 16 : Types de véhicules de transport de marchandises	36
Graphique 17 : Type de véhicules de transport de marchandises selon le type d'entreprises..	36
Graphique 18 : Répartition des véhicules existant selon le mode d'acquisition et le type d'entreprises.....	37
Graphique 19 : Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises et le mode d'acquisition des véhicules existant.....	38
Graphique 20 : Type de transporteur et raison choix du fournisseur.....	39
Graphique 21 : Raisons du choix selon le type de du fournisseur	40
Graphique 22 : Mode de financement des achats des véhicules de transport de marchandises	41
Graphique 23: Mode d'obtention des marchés des transitaires au Togo selon le type de fret (en % de réponse).....	43
Graphique 24: Proportion de transporteur sans principaux clients	45
Graphique 25 : Structure des frais généraux hors rémunérations des entreprises de transport	47
Graphique 26 : Répartition des paiements routiers du dernier voyage	50
Graphique 27 : Répartition des transporteurs selon le mode de fixation des prix du transport et le type d'entreprise.....	51
Graphique 28 : Répartition des transporteurs selon le mode de fixation des prix du transport et le type d'entreprise et les itinéraires	51
Graphique 29 : Durée de l'obtention de documents nécessaires pour l'activité selon les transporteurs.....	55
Graphique 30 : Répartition des producteurs selon les obstacles majeurs et très graves	56
Graphique 31 : Répartition des transporteurs selon les réformes souhaitées et le type d'entreprise	57

Introduction

Le transport en permettant la connexion des zones de production et de consommation, joue un rôle clé dans l'économie d'une nation. Il est à la base de la distribution des biens et services tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Il assure le lien entre les deux secteurs piliers des économies en développement, notamment les économies africaines, que sont le secteur agricole et secteur de l'industrie manufacturière. Le secteur des transports stimule également la compétitivité de l'économie nationale, les investissements privés et l'intégration à l'économie internationale.

Le développement des activités de transport nécessite l'existence d'un réseau routier bien construit et bien entretenu entre les pays et avec les places portuaires qui les connectent avec les marchés mondiaux. Le service de transport, qui requiert donc des investissements importants, se doit d'être rentable, fiable pour assurer un service efficace sans interruption en temps opportun. Le développement de ce secteur est essentiel à la croissance économique et à la lutte contre la pauvreté. Vu cette importance, les pays membres de l'Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires (OHADA) ont adopté, le 22 mars 2003, l'acte uniforme relatif au contrat de transport de marchandises par route afin d'harmoniser les différentes législations relatives à ce secteur dans les pays membres.

Le Togo disposant d'un accès à la mer, s'est particulièrement illustré dans le domaine du transport. Les pays de l'Afrique de l'ouest enclavés (Burkina Faso, Mali et Niger) dépendent fortement des installations du port de Lomé pour leurs importations et exportations de marchandises, surtout pendant les périodes de crise politico-sociales en Côte d'Ivoire.

Malheureusement, le secteur du transport routier de marchandises, à l'instar des autres secteurs économiques, est confronté à des difficultés. Tout comme dans les autres pays de la sous région, le secteur de transport au Togo et particulièrement celui du transport des marchandises fait face à des difficultés qui sont principalement la désorganisation du secteur, le vieillissement du parc, le mauvais état des routes interurbaines, l'absence de fluidité routière.

Par ailleurs, les prix des transports au Togo, comme partout en Afrique de l'Ouest, sont élevés et la qualité du service est faible, avec de longs retards observés. Selon une étude conduite en 2012 au niveau des corridors de l'Afrique de l'Ouest portant sur les coûts logistiques totaux pour l'importation de marchandises, les coûts de transports terrestres constituent le principal poste de dépenses pour les pays de l'hinterland, suivis des coûts d'accès aux ports. Dans un tel contexte, il apparaît donc primordial de mettre en place une politique de réduction des coûts du transport.

La réduction des coûts implique une réforme visant à réorganiser ou restructurer l'accès au marché du transport. L'une des composantes principales de cette réforme est la professionnalisation du secteur. Cette professionnalisation consiste à créer les conditions dans lesquelles les entreprises de transport de marchandises seront reconnues comme telles sur la base de critères de qualité et d'accès au marché clairement définis.

La restructuration de ce secteur nécessite de définir des critères clairs et appliqués pour :

- l'accès à la profession de transporteur;
- l'accès au marché des transports national et international.

Afin d'établir une situation de référence pour évaluer l'impact des réformes à entreprendre au niveau du secteur du transport et de quantifier les mesures d'accompagnement, il s'est avéré nécessaire de conduire des études sur une base statistique solide. La Banque Mondiale en relation avec le gouvernement du Togo a alors initié l'étude sur « l'industrie du transport routier de marchandises en Togo ».

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la réorganisation du secteur du transport. Elle a pour objet de décrire l'organisation du secteur de transport de marchandises et d'en comprendre le fonctionnement en vue d'identifier les contraintes auxquelles font face les acteurs du secteur.

Les résultats de cette étude devraient aboutir à la proposition de mesures et d'actions à mettre en œuvre pour rendre le secteur du transport de marchandises du Togo plus performant.

Le présent rapport expose les principaux résultats de l'étude en cinq points. Le premier point présente le contexte macroéconomique du Togo, le deuxième point aborde l'organisation du secteur de transport de marchandises, le troisième examine les entreprises de transport suivant les caractéristiques générales, le personnel en accordant une attention particulière aux chauffeurs et la flotte ; le quatrième point analyse la structure des coûts et la rentabilité des entreprises de transport de marchandises ; le cinquième point est quant à lui relatif aux défis et réformes du secteur.

1 Contexte macroéconomique du Togo

Le Togo est un pays de l'Afrique de l'Ouest appartenant à la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)¹ dont l'objectif est de renforcer les liens économiques entre ses membres dans tous les domaines essentiels au développement économique et social.

L'activité économique au Togo est fortement influencée par la situation économique et politique de ses voisins membres de la CEDEAO. Ainsi, dans cette section, il est présenté le contexte macroéconomique actuel de la zone CEDEAO suivant trois sous-sections. La première discute du cadre macroéconomique. La section 2 présente la situation politique et sociale et la section 3 fait ressortir l'importance du commerce extérieur de la zone.

1.1 Cadre Macro du TOGO et de la CEDEAO

Avec une population de 7.3 millions d'habitants, le Togo fait partie des économies de la CEDEAO ayant les plus forts taux de croissance en 2015. En effet, le Togo se positionne à la quatrième place des performances économiques derrière la Côte d'Ivoire (8.4%), le Mali (7.6%) et le Sénégal (6.5%) (WDI, 2015).

Les économies de la CEDEAO reposent sur les secteurs primaire et secondaire à l'instar des pays en voie de développement. Bien que le secteur primaire soit encore important, sa

¹ Cette communauté est un espace économique et politique créé en mai 1975 et est constituée de quinze Etats membres que sont : Bénin, Burkina Faso, Cap Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Libéria, Mali, Niger, Nigéria, Sénégal, Sierra Léone et Togo.

contribution diminue dans la création de richesse alors que celle du secteur tertiaire continue de progresser démontrant ainsi l'aspiration de certaines des économies de cette zone à l'émergence. En 2006, environ 60% du produit intérieur brut venaient des trois principales activités économiques de la région : agriculture (24,2%), les mines et les carrières (19,3%) et le commerce (15,7%).

Dans le secteur primaire, l'agriculture est dominante avec une part de 79%. L'agriculture est majoritairement rentière et constitue un facteur d'entrée de devises pour les pays. Les principales cultures pratiquées sont : le café, le cacao (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo), le coton (Bénin et Burkina Faso) et l'arachide (Sénégal).

Au Niveau du secteur secondaire, les mines et les carrières occupent 61% des activités en moyenne car il existe de fortes disparités entre les pays. Par exemple, cette proportion est constituée de 84% par l'exploitation du pétrole brut au Nigéria alors que l'exploitation minière représente 53 % du secteur au Libéria. Les principales productions minières dans la CEDEAO sont le pétrole (Nigéria, Côte d'Ivoire), le diamant (Guinée, Libéria, Sierra Léone), l'or (Burkina Faso, Ghana, Guinée, Mali, Niger), l'Uranium (Niger), et enfin le Phosphate (Sénégal, Togo).

Dans le secteur tertiaire, le commerce est l'activité dominante. Il contribue à hauteur de 42 % à la création de richesses de la région. A côté des activités commerciales officielles, le commerce informel reste très développé. Le commerce dans la zone est fortement extraverti, tourné plutôt vers l'Europe, l'Asie et l'Amérique. Les échanges intra régionaux sont faibles et ne représentent que 11% des volumes d'échanges totaux de la région en 2004. Globalement, le taux de croissance économique de la région reste relativement faible et est en dessous du taux minimum de 7% requis pour atteindre les objectifs du millénaire pour le développement (AMAO, 2015).

Tableau 1: Quelques indicateurs macroéconomiques des pays de la CEDEAO

2015	Population	Surface area	Population density	Gross income, national Atlas method	Gross national income per capita, Atlas method	Purchasing power parity gross national income	Gross product	domestic	
<i>Unité</i>	<i>Millions</i>	<i>1000 km²</i>	<i>Km²</i>	<i>Milliards (\$)</i>	<i>(\$)</i>	<i>Milliards (\$)</i>	<i>Par tête (\$)</i>	<i>%</i>	<i>Par tête %</i>
Benin	10.9	114.8	96	9.4	860	22.9	2,1	5.2	2.5
Burkina Faso	18.1	274.2	66	12.0	660	29.6	1,64	4.0	1.0
Cabo Verde	0.5	4.0	129	1.7	3,29	3.3	6,39	2.5	1.2
Chad	14.0	1,284.0	11	12.3	880	29.6	2,11	1.8	-1.5
Cote d'Ivoire	22.7	322.5	71	32.1	1,41	73.5	3,24	8.4	5.8
Gambia, The	2.0	11.3	197	0.9	460	3.0	1,58	0.9	-2.3
Ghana	27.4	238.5	120	40.6	1,48	111.7	4,07	3.9	1.5
Guinea	12.6	245.9	51	6.0	470	14.1	1,12	0.1	-2.5
Guinea-Bissau	1.8	36.1	66	1.1	590	2.7	1,45	4.8	2.3
Liberia	4.5	111.4	47	1.7	380	3.3	720	0.3	-2.1
Mali	17.6	1,240.2	14	13.9	790	41.5	2,36	7.6	4.5
Niger	19.9	1,267.0	16	7.8	390	18.8	950	3.6	-0.5
Nigeria	182.2	923.8	200	514.0	2,82	1,056.3	5,8	2.7	0.0
Senegal	15.1	196.7	79	15.1	1	36.2	2,39	6.5	3.3
Togo	7.3	56.8	134	3.9	540	9.7	1,32	5.5	2.7

Source : World bank, WDI 2015

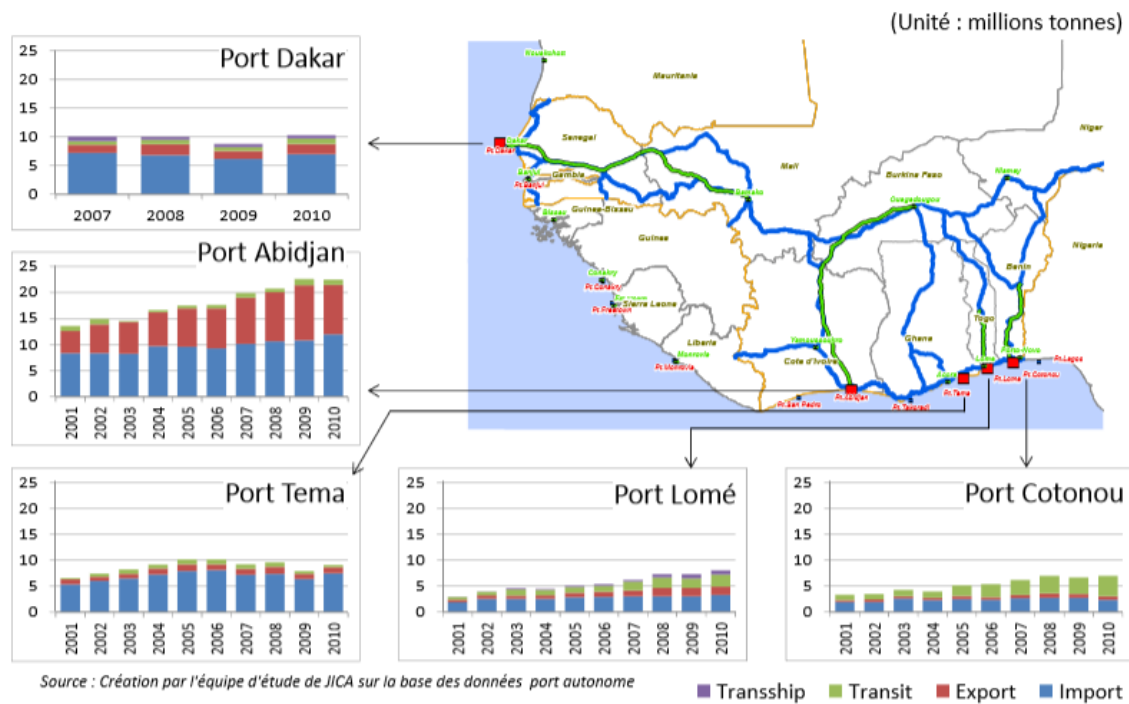
1.2 Cadre politique et social

Les pays de la CEDEAO ont connu des bouleversements au plan politique durant ces quinze dernières années. En effet, il eut plusieurs évènements ayant bouleversé des pays de la sous-région ouest-africaine depuis les années 2000. L'on peut mentionner la longue période de crise en Côte d'Ivoire (de 2000-2011) qui s'est ensuite stabilisée après les élections de 2011. La situation politique et sociale dans ce pays s'est stabilisée comme en témoigne ses performances économiques en 2015. D'autres évènements ayant marqué le paysage politique de la CEDEAO sont entre autres : les changements politiques à la tête du Burkina Faso, les instabilités sécuritaires au Nigeria avec une présence plus accrue de la secte Boko Haram qui perturbe aussi entre autres l'économie du Niger.

L'environnement économique, politique et social de la CEDEAO a fortement impacté les échanges dans la zone et en particulier les activités de commerce et de transport. Durant la crise ivoirienne, il y a eu un détournement de trafic vers les autres ports de la sous-région notamment les ports de Lomé et de Cotonou. En effet, en 1999, selon le rapport Atlas, plus de 50% du trafic de transit avec les pays de l'hinterland (Burkina-Faso, Mali et Niger) s'effectuait par le seul port d'Abidjan. Le solde était partagé entre Cotonou (19%), Lomé (17%), Dakar (11%) et Tema (1%). Depuis 1999, l'instabilité en Côte d'Ivoire a progressivement décalé les flux commerciaux vers Lomé, Cotonou et Tema. Entre 2002 et 2003, le trafic de marchandises en transit entre Abidjan et les pays enclavés a été divisé par cinq. Les opérations avec le Burkina Faso sont passées de 390 000 à 15 000 tonnes. Alors qu'en 1998, le Burkina Faso exportait 80% de son coton par Abidjan, en 2003 aucune exportation burkinabé n'a été enregistrée dans le port ivoirien.

Le port de Lomé en a tiré un avantage et fait des investissements pour renforcer sa position comme en témoigne les graphiques (cf. Figure 1) ci-dessous. En effet, l'indice base 2001 du volume du trafic en transit a été le plus important pour le port de Lomé en 2010 (250%) contre environ 200% pour le port de Cotonou et 160% pour le port d'Abidjan. Il y a eu un renchérissement des activités dans le secteur du transport de marchandises qui a absorbé le trafic détourné en partie de la Côte d'Ivoire. Le trafic en transit (notamment vers les pays de l'hinterland) au port d'Abidjan sur la période 2000-2010 a progressivement diminué au profit des ports de Lomé et de Cotonou.

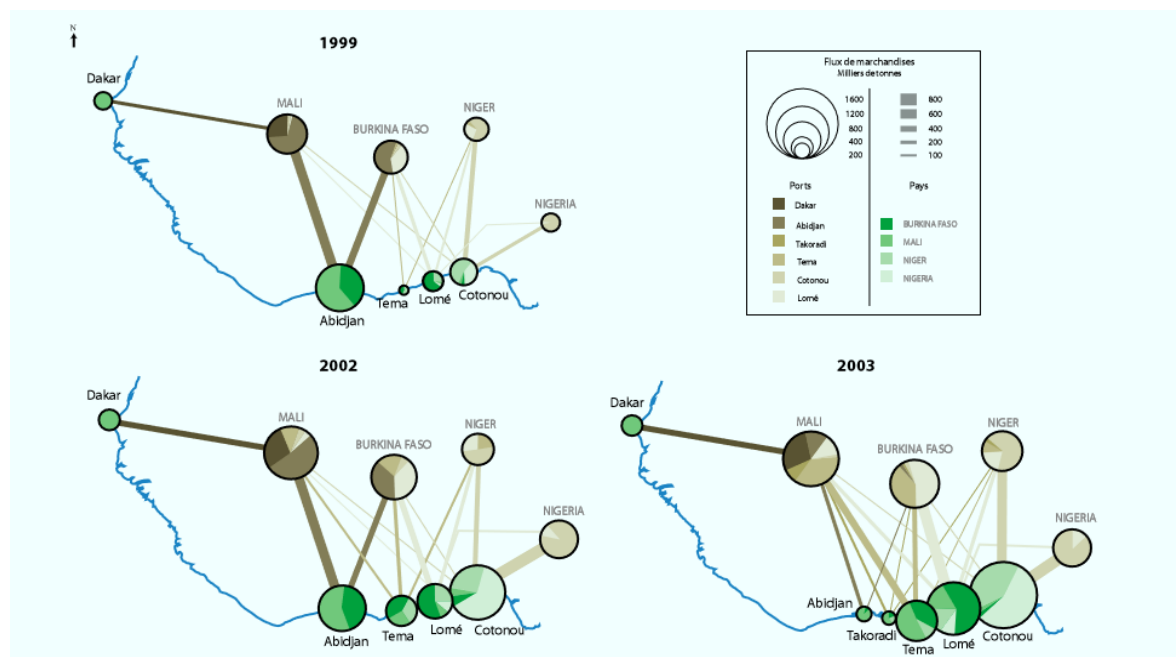
Figure 1: Trafic dans les ports de la CEDEAO



Source : Rapport Atlas

La hausse des performances portuaire du Togo depuis la crise ivoirienne de 1999-2002 est en partie le fait d'un détournement du trafic en transit pour le Burkina du port d'Abidjan vers le port de Togo. En effet, comme en témoigne la figure ci-dessous, la part du trafic en transit au Burkina Faso initialement assuré par le port d'Abidjan en 1999, a été détournée principalement en faveur des ports de Tema et de Lomé en 2003.

Figure 2: Corridor de transit et de réexportation dans l'espace CEDEAO



Source : Rapport Atlas

Avec le retour de la stabilité en Côte d'Ivoire et la récente crise au Burkina Faso, la situation inverse se produit progressivement et la concurrence réduit la taille du marché du secteur des transports au Togo. En effet, la normalisation de la situation politique et sécuritaire en Côte d'Ivoire depuis 2011 aurait permis de renouer le trafic sur l'axe Abidjan-Ouagadougou comme en témoigne les statistiques du Port d'Abidjan.

Tableau 2: Trafic en transit au PAA

RUBRIQUES	2013	2014	2015	Str% 2015	Var. %
					15/14
TOTAL TRAFIC DE TRANSIT	1 828 466	1 839 220	2 313 245	100,0	25,8
Hinterland	1 816 134	1 822 718	2 305 632	99,7	26,5
Burkina Faso	885 805	1 039 640	1 421 435	61,4	36,7
Mali	919 558	745 893	839 092	36,3	12,5
Niger	10 770	37 185	45 105	1,9	21,3
Autres pays	12 332	16 502	7 612	0,3	-53,9

Source : PAA

Au final, la normalisation de la situation en Côte d'Ivoire, la situation sécuritaire au Burkina Faso voisin et les tensions politiques au Togo ont certainement impacté les activités économiques et réduit le trafic vers le Togo. Le tout a certainement une influence sur le secteur du transport de marchandises qui faisait déjà face à certaines difficultés et des problèmes d'organisation.

En somme, le contexte macro-économique du TOGO est marqué par de bonne performance économique, ce qui constituerait une source importante pour la demande de biens et services. Toutefois, le contexte des pays de la zone CEDEAO (la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Nigeria, le Niger), fragile pour certains et reluisant pour d'autres, aurait un impact sur la demande de transport au TOGO.

2 Organisation du secteur du transport de marchandises au TOGO

2.1 Les chargeurs

Les chargeurs au Togo sont regroupés au sein du Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT). C'est une association ou organisme professionnel qui soutient, représente et protège les intérêts des chargeurs (importateurs et exportateurs).

Créé par ordonnance n°80-11 bis du 09 janvier 1980 avec pour objectif de représenter les intérêts des chargeurs et de l'armement togolais, le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT) avait pour mission essentielle : – La répartition du trafic maritime, – La négociation des taux de fret et la promotion du secteur maritime, – L'assistance aux chargeurs, la formation et l'information des chargeurs.

Les activités du conseil et son organisation institutionnelle ont évolué dans le temps. Ainsi, il est mis fin à la répartition des cargaisons en juin 1998. À travers le décret 2001-006/PR du 09 mars 2001, le conseil s'est organisé en une Assemblée Générale et un Conseil d'Administration où les chargeurs privés doivent être majoritairement représentés.

Pour mieux répondre aux attentes des chargeurs en matière de suivi de la cargaison et des taux de fret, il a été concédé au CNCT par arrêté N°0107/MMETPT/SECTHR du 06 février 1998 l'Observatoire National des Transports de marchandises (ONT). Ce dernier a pour rôle la collecte et le traitement des informations relatives au volume des flux commerciaux du Togo sur la chaîne des transports ainsi que des coûts et la qualité des services.

Pour faciliter le travail de l'Observatoire, il a été institué par arrêté n° 0070/MTRH/2000 du 05 septembre 2000, un Bordereau de Suivi de Cargaison (BSC) opérationnel depuis février 2001. Le Centre de formation a été renforcé et équipé. Ce centre diffuse périodiquement des séminaires et ateliers de formation en collaboration avec le Port Autonome de Lomé (PAL), la Chambre de Commerce et d'Industrie du Togo (CCIT) et la CNUCED. Le CNCT forme chaque année les opérateurs économiques dans le domaine du Certificat Portuaire.

Le CNCT a initié un projet d'assistance dans le col d'Alédjo et de Défalé pour assister les véhicules en difficultés ainsi que la construction d'un hangar à Sanvee Condji pour des marchandises pour le compte des services des douanes.

Le CNCT a perdu certaines de ses prérogatives avec l'émergence d'autres structures comme ENTASER qui se charge de donner la valeur des marchandises.

2.2 Les transitaires

Le transitaire ou le Commissionnaire en Douane est une personne ou une entreprise mandatée par l'expéditeur ou le destinataire d'une marchandise qui doit subir plusieurs transports successifs. C'est un acteur social qui intervient dans une chaîne d'acheminement de transaction commerciale, jouant un rôle d'intermédiation. Il est chargé des formalités de douanes parce que mandaté par un agrément de l'Etat qui lui permet d'accomplir les formalités pour les importateurs et les exportateurs. Sa mission est d'organiser la liaison entre les différents transporteurs et d'assurer ainsi la continuité du transport, ainsi que toutes les opérations administratives connexes s'y rapportant.

Au Togo, le métier des transitaires est régi par la convention 8798 de l'OIT dans le domaine du transport et qui donne aux membres de ce corps, le droit de s'organiser en syndicat avec des statuts, règlements etc. Il existe deux catégories de transitaires au Togo, les Agréés et les Non Agréés.

Les Agréés sont ceux qui sont reconnus par l'Etat et regroupés dans un syndicat dénommé Union Professionnelle des Agréés en Douane au Togo (UPRAD). L'obtention de l'agrément répond à des conditions fixées par l'ETAT à savoir : (1) Avoir au moins 10 ans d'expérience, (2) créer une société morale et avoir une caution de 25 millions de FCFA dans une banque, (3) soumettre le dossier à l'Administration des Douanes, (4) se soumettre à l'interview et une

fois cette étape franchie, (5) resoumettre tout le dossier au Ministère de l'Economie et des Finances pour approbation et publication au Journal Officiel de l'Etat.

Les Non Agréés sont tous ceux qui n'ont pas l'agrément de l'Etat et qui sont obligés d'avoir la caution contre une redevance d'une société agréée avant de travailler avec les clients. Ils représentent 70% du secteur et sont regroupés en 4 syndicats de transitaires non mandataires. Les dirigeants de ces 4 syndicats sont élus pour un mandat de 4 ans renouvelable une seule fois. Ces 4 syndicats sont regroupés au sein du Collectif des Syndicats des Transitaires non Agréés du Togo avec des assemblées générales 4 fois l'an. Ce collectif est dénommé COTRANTO (Collectif des transitaires du Togo).

2.3 Les coxeurs

Les Coxeurs jouent le plus souvent le rôle d'intermédiaires entre le chauffeur et les transitaires. Leur présence est très remarquée au port de Lomé et ses environs en particulier dans la zone frontalière entre le Togo et le Burkina Faso. Ce corps de métier a tendance à supplanter les transitaires non mandataires qui se trouvent ainsi perturbés dans leurs activités surtout à la frontière de Cinkasse. Il se produit parfois des frustrations et des tensions de part et d'autre entre les deux groupes.

2.4 L'Etat : le régulateur du secteur de transport routier de marchandises au Togo

Le secteur des transports du Togo est actuellement administré par le Ministère des Infrastructures et des Transports. En attendant la finalisation des décrets relatifs aux attributions du ministère, son fonctionnement est régi par les décrets n° 2012-004 du 29 février 2012 et n° 2012-006 du 07 mars 2012 portant organisation des départements ministériels.

les institutions et organismes rattachés sont notamment la Société Aéroportuaire de Lomé-Tokoin (SALT), l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), l'Autorité de Sûreté de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma (ASAIGE), le Port Autonome de Lomé (PAL), le Conseil National des Chargeurs du Togo (CNCT), la Société de Transport de Lomé (SOTRAL), le Centre Régional de Formation de l'Entretien Routier (CERFER), le Laboratoire National de Bâtiment et des Travaux Publics (LNBTP), la Société Autonome de Financement de l'Entretien Routier (SAFER).

La politique nationale des transports au Togo vise à la mise en place et au développement d'infrastructures et de services associés efficaces pour l'ensemble du secteur et pour chacun de ses cinq sous-secteurs.

Dans le cadre de la régulation, le Ministère en charge des Transports collabore avec le Ministère de l'Intérieur pour la régulation de la circulation, les opérations de police routière de même que pour la création des structures associatives. Il en est de même avec le Ministère en charge du Commerce pour la fixation des prix du carburant et la fixation des prix de transport.

2.5 Les syndicats de chauffeurs

Les camionneurs sont regroupés en associations. Les principaux syndicats de camionneurs au Togo sont : (1) URT (Union des Routiers du Togo), (2), SYPROTO (Syndicats des Professionnels Routiers du Togo), (3) SYRISTO (Syndicat des Routiers Indépendants et Solidaires du Togo), et (4) UCTT (Union des Conducteurs et Transporteurs Togolais. Tous les syndicats sont régis par les textes : lois, statuts et règlements intérieurs. Ils ont tous des bureaux élus selon les textes en vigueur. Ils ont des représentations dans presque tous les Chefs-lieux de préfecture.

Pour conclure, à l'instar de plusieurs pays de la sous-région, le secteur des transports au TOGO comporte de nombreux acteurs. Cette multitude d'acteurs est souvent perçue comme une source des coûts élevés du transport et d'une relative mauvaise organisation du secteur.

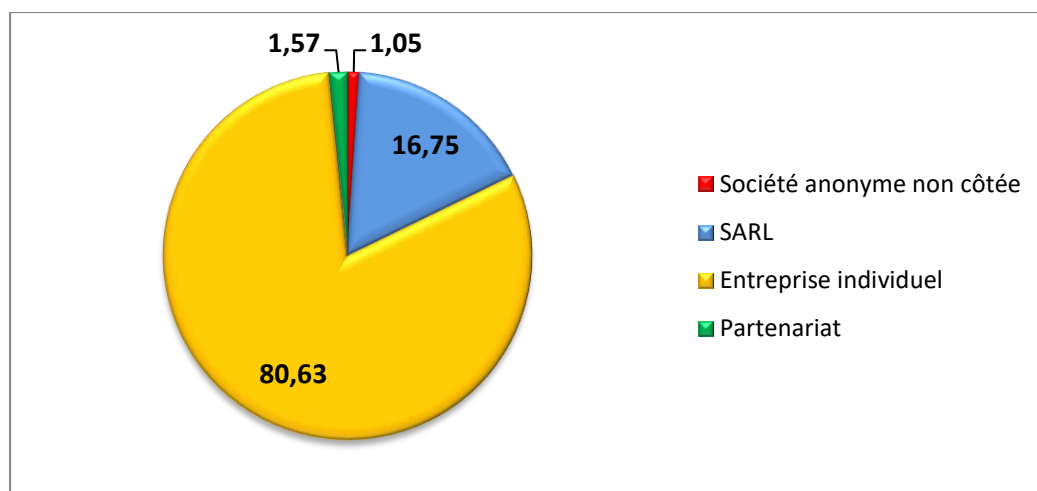
3 Les entreprises de transport de marchandises au TOGO

3.1 Caractéristiques générales

3.1.1 Forme juridique des entreprises

Les entreprises de transport de marchandises du Togo sont pour la plupart des entreprises individuelles. En effet, environ quatre entreprises de transport de marchandises sur cinq sont des entreprises individuelles. Cette situation est la même que dans certains pays de la sous-région comme la Côte d'Ivoire et le Burkina-Faso. Outre le statut d'entreprise individuelle, environ 17% des entreprises de transport de marchandises sont des sociétés à responsabilité limitée « SARL ».

Graphique 1: Répartition (en %) des entreprises de transport de marchandises selon le statut juridique de l'entreprise



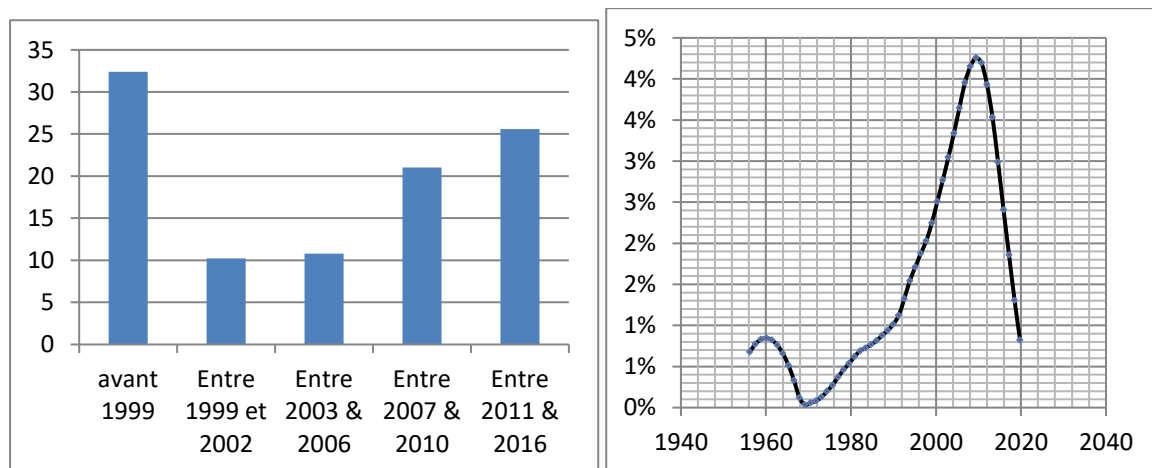
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Un nombre important de ces entreprises aurait été créé à la faveur de la crise ivoirienne comme en témoigne le contexte politique, économique et social. En effet, près des deux-tiers des entreprises de transport actuelles ont été créées après l'an 1999, année à laquelle la longue période de crise débuta en Côte d'ivoire. Aussi, il y a eu une baisse des créations d'entreprises entre 1999 et 2006, puis un décollage dans la création à partir de 2007.

La tendance générale du nombre d'entreprises de transport de marchandises indique qu'une part importante des entreprises de transport a été créée récemment. En effet, près de la moitié des entreprises de transport actuelles ont une durée d'existence de 9 ans soit créées en 2007.

Aussi, depuis les années 1999, il y a décollage dans la création des entreprises de transport au TOGO justement à la faveur de la crise ivoirienne. Toutefois, il y a eu un retard dans la perception des transporteurs Togolais quant à la hausse et au détournement du Traffic vers le TOGO.

Graphique 2: Répartition des entreprises selon l'année de création



1. Le graphique de gauche représente la répartition des entreprises selon l'année de création et (b) le graphique de droite une estimation de la fonction de densité kernel. En gros, il s'agit d'une estimation de la proportion d'entreprises crée par année

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Cette tendance de création d'entreprises récentes est également perceptible par la durée moyenne de fonctionnement. En effet, la durée moyenne de fonctionnement des entreprises de transport au Togo est de 16 ans.

Par ailleurs, l'analyse des informations relatives au temps écoulé entre la date de création de l'entreprise et celle de démarrage de l'activité de transport routier révèle que 3,23% des entreprises de transport ont commencé à exercer avant la déclaration officielle de l'activité. Aussi, La majorité des transporteurs (82,58%) ont débuté effectivement leur activité l'année de création de l'entreprise. D'autres entreprises, par contre, ont débuté leur activité longtemps après leur création. En effet, près de 10,37% des entreprises ont débuté leurs activités au moins une année après leur création (cf. Tableau 3).

Tableau 3 : Répartition (en %) des acteurs selon la durée de fonctionnement et le temps écoulé entre la création de l'entreprise et le démarrage de l'activité

Caractéristiques	Gestionnaires (en année)
Durée médiane de fonctionnement	10
Durée moyenne de fonctionnement	
Moyenne	16,42
Ecart-type	15,79
Temps écoulé entre la création et le démarrage des activités de l'entreprise	
Fonctionnement avant déclaration	3,23
Année de création	82,58
Entre 1 et 2 ans	3,87
Plus de 2 ans	10,32

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les entreprises de transport au Togo peuvent être regroupées selon une typologie en trois classes : les intermédiaires, les Plus de 10 véhicules et les microentreprises. Les principaux critères de classification sont les suivants :

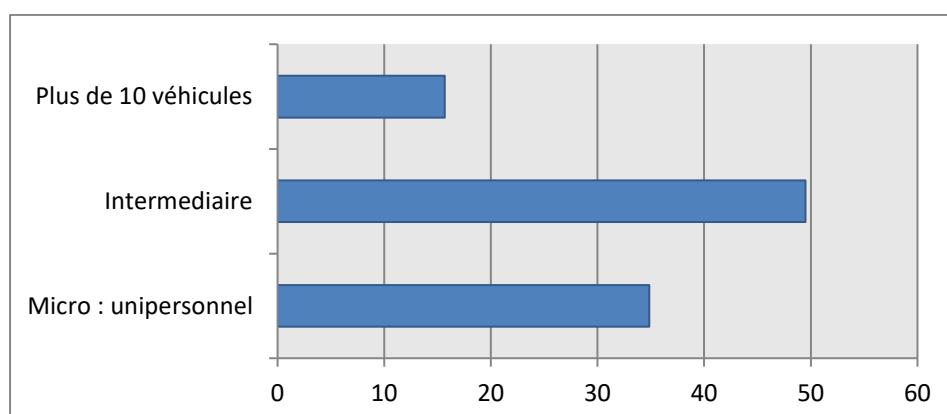
Tableau 4: Critères de classifications des entreprises de transport au TOGO

Classe 1	Classe des micro entreprises (moins de 5 véhicules) ayant une structure du personnel concentré dans la direction (plus de 50% du personnel se retrouve dans la direction)
Classe 2	Classe des petites entreprises (entre 5 et 10 véhicules) et des micro entreprises ayant une structure plus équilibré (proportion du personnel de la direction est inférieur à 50%)
Classe 3	Classe des entreprises de taille moyenne, grande et très grande (plus de 10 véhicules)

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les plus nombreux sont des entreprises intermédiaires (49%) suivi des micros entreprises unipersonnel (35%). Les entreprises de grande taille et susceptible d'être des entreprises formelles sont très peu et ne représentent que sensiblement 15%.

Graphique 3: Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.1.2 Les activités

L'analyse de la nature de l'activité exercée par les entreprises de transport routier révèle que la majorité des entreprises ont pour principale activité le transport de marchandises. En effet, environ 96% des entreprises sont des entreprises de transport public de marchandises. Ainsi, ces entreprises ont pour principale activité le transport de marchandises d'autrui. Toutefois, environ 4% des transporteurs transportent principalement leurs propres marchandises. Les entreprises de transport, quel qu'en soit le type, effectuent principalement l'activité de transport public comme le montre le tableau ci-dessous (cf. Tableau 5).

Tableau 5: Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises et l'activité de transport²

Type entreprise	Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10 véhicules	Ensemble
Société transport pub	97,06	96,94	93,55	96,45
Société transport privée	2,94	3,06	6,45	3,55
Total	100	100	100	100

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les entreprises togolaises de transport de marchandises ont été interrogées sur leur implication éventuelle dans une activité autre que le transport. Les informations recueillies révèlent que 86.98% des entreprises de transport routier ont déclaré être impliquées uniquement dans le transport. Ainsi environ 13% des entreprises interviennent dans d'autres types d'activités.

^{2 2} Le transport privé renvoie au fait d'effectuer le transport de ses propres marchandises tandis que le transport public renvoie au transport des marchandises d'autrui.

C'est principalement les entreprises de grande taille qui ont des activités secondaires en dehors du secteur du transport. Les entreprises de type microentreprise quant à elles n'interviennent que dans le secteur du transport.

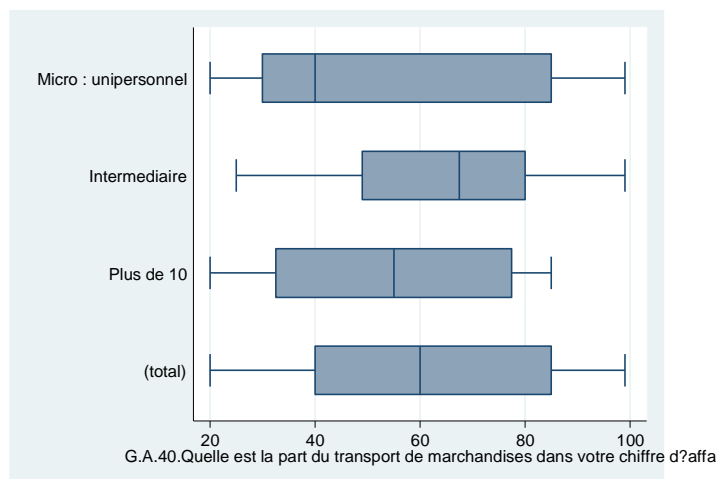
Tableau 6: Répartition (en %) des entreprises selon le type et selon la part du transport dans leur chiffre d'affaires

Type de transporteur	Proportion de transporteur faisant uniquement le transport de marchandises (en %)	Part moyenne du transport dans le CA pour les entreprises ayant une autre activité (en %)
Micro : unipersonnel	93,94	45,66
Intermédiaire	88,42	59,18
Plus de 10 véhicules	67,74	48,33
Ensemble	86,98	52,3

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Lorsque les entreprises ont d'autres activités autres que le transport, la part du chiffre d'affaire imputable au secteur du transport est approximativement de 50%. Cette part est de 46% pour les entreprises de type microentreprise tandis qu'elle est de 59% pour les entreprises de type intermédiaire.

Graphique 4: Part du transport dans le CA des entreprises de transport de marchandises



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Pour mener à bien leur activité dans de bonne condition, les entreprises de transport de marchandises auraient besoin d'espace de stationnement. Toutefois, force est de constater que très peu de ces entreprises au Togo disposent de leur propre espace de stationnement. En effet, il n'y a qu'approximativement 30% des entreprises de transport de marchandises qui disposent de leur propre espace de stationnement. Cette proportion est surtout élevée pour les entreprises de plus de 10 véhicules dont plus de 58% disposent d'aire de stationnement propre. Par contre pour les entreprises de classe intermédiaires et les micros, cette proportion

est respectivement de 27% et 20%. Ainsi, ces dernières occupent principalement les lieux publics comme aire de stationnement. En effet, près de 59% des transporteurs occupent les lieux publics comme aire de stationnement. Cette pratique est surtout le fait des entreprises micro unipersonnel (64%) et des entreprises intermédiaires (61%). La location des aires de stationnement n'est pas très répandue au sein des entreprises de transport de marchandises. En effet, seulement 16% des entreprises louent des espaces de stationnement. Cette location est surtout faite par les microentreprises.

Tableau 7: Répartition des entreprises de transport de marchandise selon les aires de stationnement

Type de transporteur	Proportion de transporteur disposant d'espace de stationnement (en %)	Proportion de transporteur louant un espace de stationnement (en %)	Proportion de transporteur stationnant sur l'espace public (en %)
Micro : unipersonnel	19,7	18,18	64,62
Intermédiaire	27,47	14,61	60,87
Plus de 10 véhicules	58,07	17,24	41,38
Ensemble	29,79	16,3	59,14

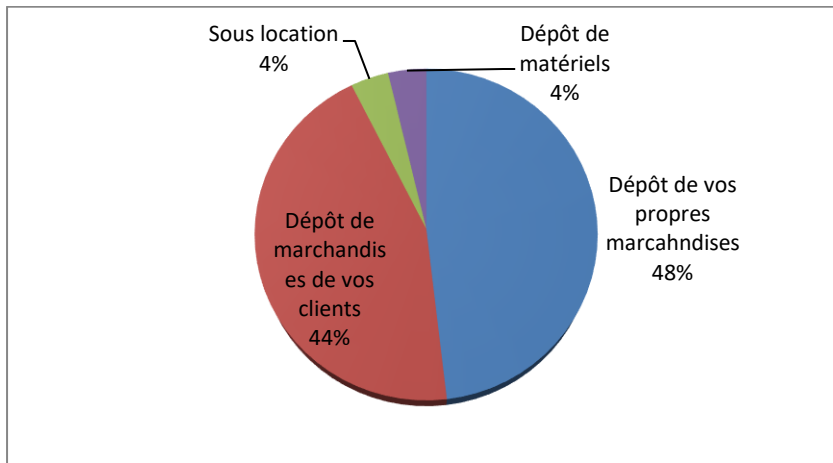
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Au même titre que les espaces de stationnement, les entreprises de transport ont besoin de magasin d'entreposage afin de mener dans de bonnes conditions leur activité. Les espaces d'entreposage sont des espaces dédiés à recevoir la marchandise à transporter par les entreprises. Ces espaces peuvent être localisés soit chez le client, soit chez les entreprises de transport.

Au Togo, les entreprises de transport de marchandises ne disposent pas en général de magasins ou d'espace d'entreposage. En effet, un peu plus de 86% des entreprises déclarent ne pas avoir de magasin d'entreposage. Pour celles qui en possèdent, le nombre moyen de magasins d'entreposage est d'environ 3.

Ces magasins d'entreposage servent principalement pour stocker la marchandise. Deux types de situations doivent être considérés. La première est celle des entreprises de transport de marchandises privées qui y stockent leurs propres marchandises et la seconde est celle des entreprises de transport public qui y stockent les marchandises de leurs clients. En effet, ces deux situations représentent plus de 88% des utilisations des magasins d'entreposage.

Graphique 5: Répartition des entreprises de transport de marchandises selon la principale utilisation des magasins d'entreposage



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

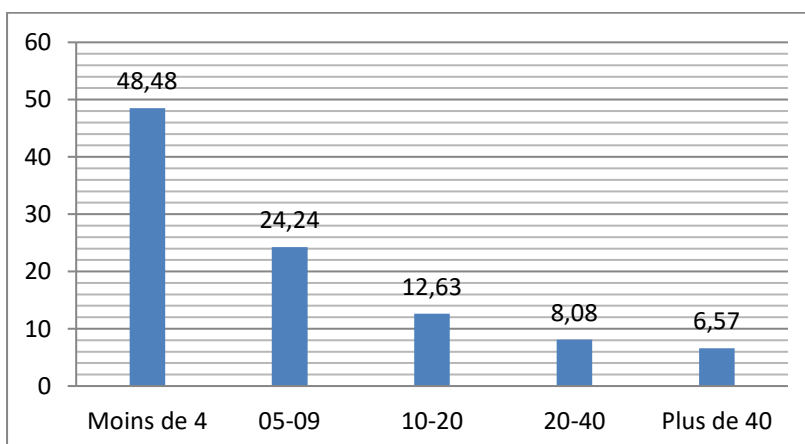
3.2 Personnel

Dans cette sous-section, nous analysons la structure du personnel des entreprises avec un accent particulier sur les caractéristiques des chauffeurs.

3.2.1 Les caractéristiques générales

Les entreprises de transport de marchandises sont en majorité des entreprises de petite taille. Comme indiqué plus haut, les entreprises sont à 80% des micros entreprises unipersonnel. En effet, elles ont en majorité moins de 4 employés et environ trois entreprises sur quatre ont moins de neuf employés. Très peu d'entreprises disposent de nombre important effectif au-delà de 20 employés. Aussi, comme le montre l'annexe A.4, cette taille est fortement et linéairement corrélé au parc automobile dont dispose l'entreprise de transport.

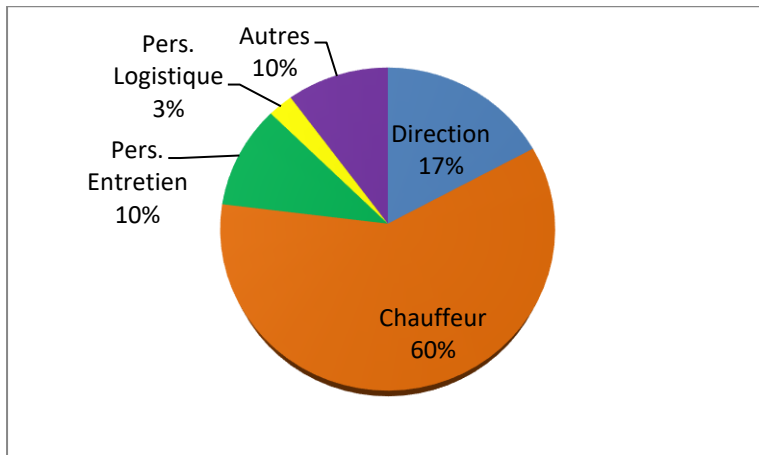
Graphique 6: Répartition des entreprises de transport de marchandises selon la taille du personnel



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Si en général les entreprises de transport sont de petite taille, la structure des entreprises n'est pas la même pour tous les types d'entreprises. **Globalement, les chauffeurs représentent la catégorie d'employés la plus importante.** En effet, les chauffeurs représentent près de 60% de l'ensemble du personnel des entreprises, toutes catégories confondues. Après la catégorie des chauffeurs, les catégories les plus importantes en effectif du personnel sont respectivement la direction (17%), les employés d'entretien (10%), les autres employés (10%) et enfin ceux chargés de la logistique (3%).

Graphique 7: Structure des entreprises de transport



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Cette structure est sensiblement différente selon la taille des entreprises de transport. En effet, les entreprises de plus de 10 véhicules ont une part très importante de chauffeurs (69%) et peu de personnel dans la direction (10) et dans les autres catégories de personnel (10%). Les entreprises de type intermédiaire ont une distribution du personnel semblable avec une proportion relativement plus importante de personnes dans la direction.

En ce qui concerne les micros entreprises, elles ont une structure différente. Elles sont essentiellement constituées de personnel de direction qui assurent en même temps la fonction de chauffeur. Il s'agit donc dans la majorité de cas de dirigeant -chauffeur

Tableau 8: Structure des entreprises de transport togolaises

Catégorie	Direction	Chauffeur	Entretien des véhicules	Chargé de la logistique	Autres employés	TOTAL
Micro unipersonnel	65%	30%	1%	1%	2%	100%
Intermédiaire	23%	45%	15%	3%	13%	100%
Plus de 10 véhicules	10%	69%	10%	2%	10%	100%
Ensemble	17%	60%	10%	3%	10%	100%

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

En ce qui concerne l'âge des employés du personnel, **les employés des entreprises de transport de marchandises sont relativement jeunes**. L'âge moyen des employés des entreprises de ce secteur est estimé à **38 ans** avec une grande majorité des employés ayant un âge compris entre 19 et 45 ans. En effet, d'après les effectifs du personnel déclarés par les entreprises de transport au TOGO interviewées, plus de 8 000 personnes appartiennent à ce secteur avec environ 50% du personnel a un âge compris dans l'intervalle ci-dessus mentionné (19-45 ans).

Tableau 9: Répartition du personnel des entreprises de transport de marchandise selon l'âge

Age du personnel	Effectif	Fréquence (%)
Moins de 18 ans	1214	15%
Entre 19 ans et 35 ans	2004	25%
Entre 36 ans et 45 ans	1937	24%
Entre 46 ans et 55 ans	1427	18%
56 ans et plus	1385	17%
Total	7967	100%

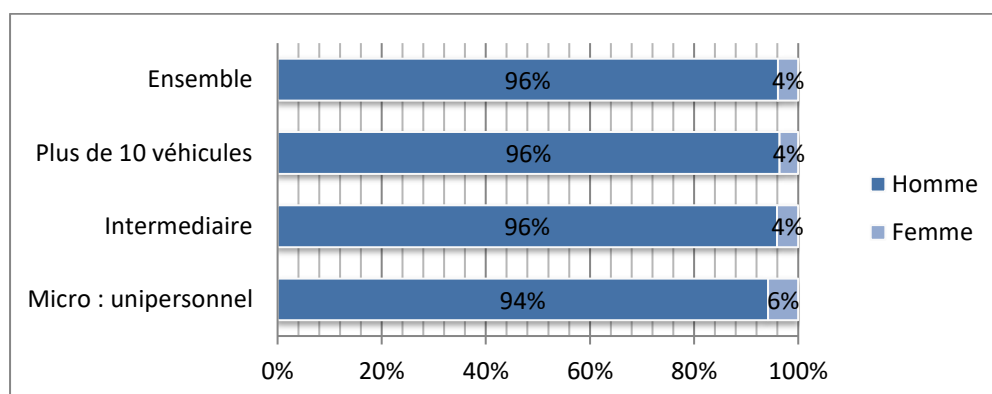
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.2.2 Prise en compte du genre dans le personnel

Les femmes sont très peu présentes dans les entreprises de transport de marchandises au Togo. En effet, dans quasiment toutes les localités de l'étude, elles représentent moins de quatre pourcent (4%) de l'effectif total du personnel.

Cette situation est plus prononcée au sein des entreprises de classe intermédiaire et grande. En effet, pour ce type d'entreprise les femmes ne représentent approximativement que 4% de l'effectif total du personnel. Ce sont les entreprises de plus de 10 véhicules qui ont tendance à recruter le plus de femmes. Dans cette catégorie d'entreprises, la proportion des femmes avoisine 6% du personnel.

Graphique 8: Répartition du personnel des entreprises de transport de marchandise selon le sexe par catégorie d'entreprise



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Lorsque l'on analyse les postes occupés par les femmes dans les entreprises de transport de marchandises au Togo, il ressort que les femmes n'occupent surtout pas les postes de chauffeurs et n'exercent pas dans les services d'entretien des véhicules. Elles sont principalement présentes dans la direction de ces entreprises ou dans les services chargés de la logistique.

Tableau 10: Part des employés de sexe féminin par catégorie d'employés et par type d'entreprise

Catégorie	Direction	Chauffeur	Entretien des véhicules	Chargé de la logistique	Autre
Micro : unipersonnel	4%	0%	0%	0%	0%
Intermediaire	8%	0%	0%	8%	9%
Plus de 10 véhicules	17%	0%	0%	13%	13%
Ensemble	8%	0%	0%	10%	10%

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.2.3 Caractéristiques et formation des chauffeurs

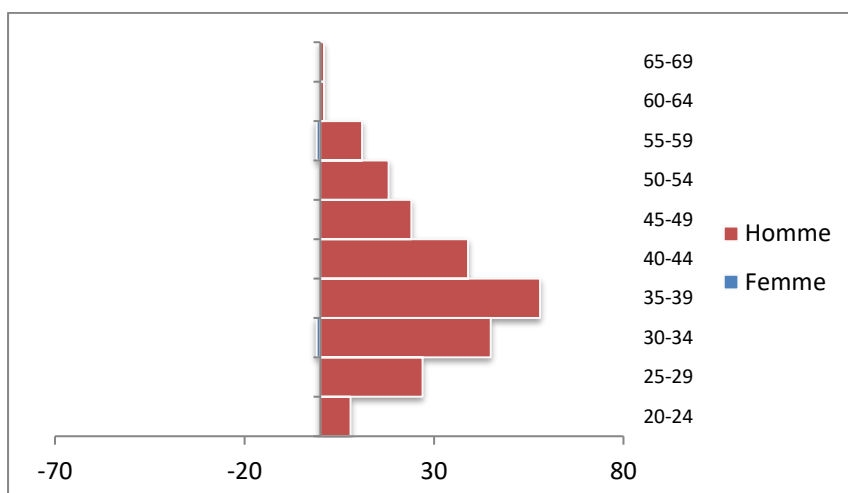
Le chauffeur est un conducteur de véhicules de transport routier de marchandises. Il est un employé d'une entreprise de transport. Toutefois, bien de conducteurs sont en même temps propriétaire de leurs véhicules.

Au Togo, la détention du permis de conduire C ou E est suffisante pour exercer le métier de chauffeur dans le secteur des transports de marchandises. Toutefois, en dehors du secteur formel, ce critère nécessaire à l'exercice de l'activité ne semblerait pas souvent respecté surtout en ce qui concerne les entreprises de type informel. En effet, certains conducteurs (expérimentés) rencontrés lors des focus group ont déploré le fait que la plupart des camionneurs ne possèderaient pas le permis adéquat pour conduire les camions. La nécessité de maîtrise du français constituerait une barrière linguistique et aussi les conditions d'obtention de ces permis seraient très difficiles au Togo. Toutefois, pour supprimer la barrière linguistique, depuis 2015 les permis de conduire sont passés dans au moins 5 langues nationales (source : Direction des Transports, Togo).

Le niveau d'éducation des conducteurs serait bas selon les focus group. Certains chauffeurs ne sauraient ni lire ni écrire et la plupart ont le certificat primaire. Le niveau maximum d'instruction rencontré est le BEPC pour les camionneurs.

Au Togo comme dans bon nombre de pays, le métier de chauffeur des entreprises de transport de marchandises est fortement assuré par les individus de sexe masculin. En effet, les femmes sont très peu ou presque pas représentées dans cette fonction. Aussi, la majorité des chauffeurs ont un âge compris entre 30 et 44 ans.

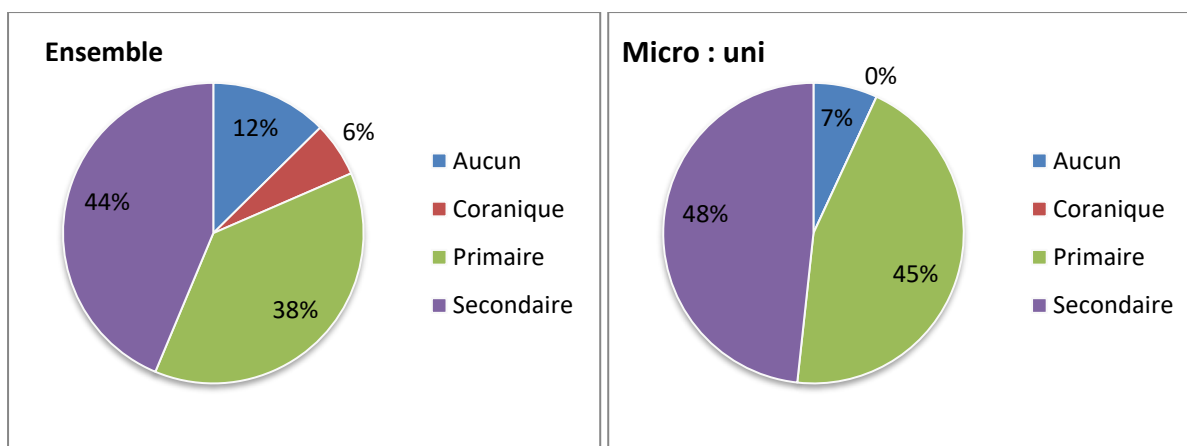
Graphique 9: Structure par âge et sexe des chauffeurs

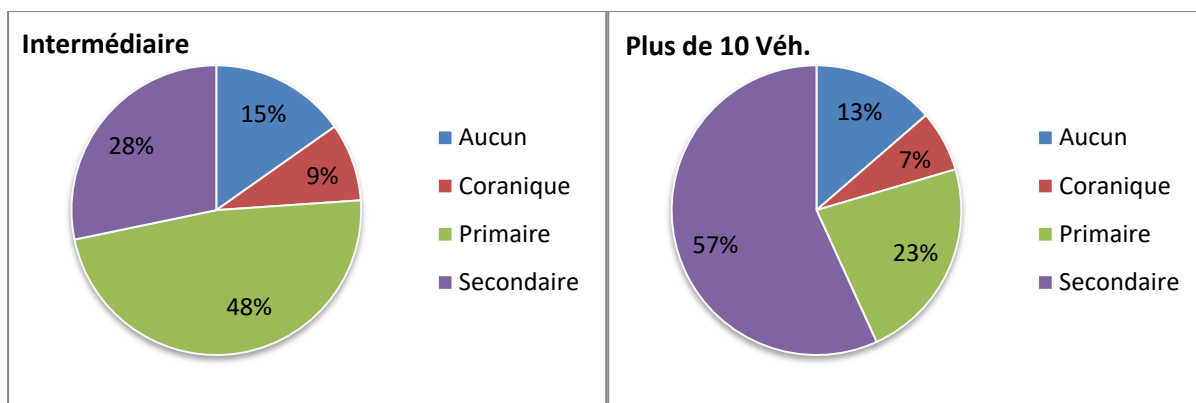


Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Le niveau d'instruction de la majorité des chauffeurs des entreprises de transport de marchandises au Togo est le secondaire. En effet, près de 44% des chauffeurs ont un niveau d'instruction secondaire. La catégorie des chauffeurs avec un niveau d'instruction primaire représente environ 38%. Cette dernière catégorie est relativement plus importante dans les entreprises micro personnel et intermédiaire que dans les entreprises plus importantes (plus de 10 véhicules).

Graphique 10: Structure des chauffeurs selon le niveau d'instruction





Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

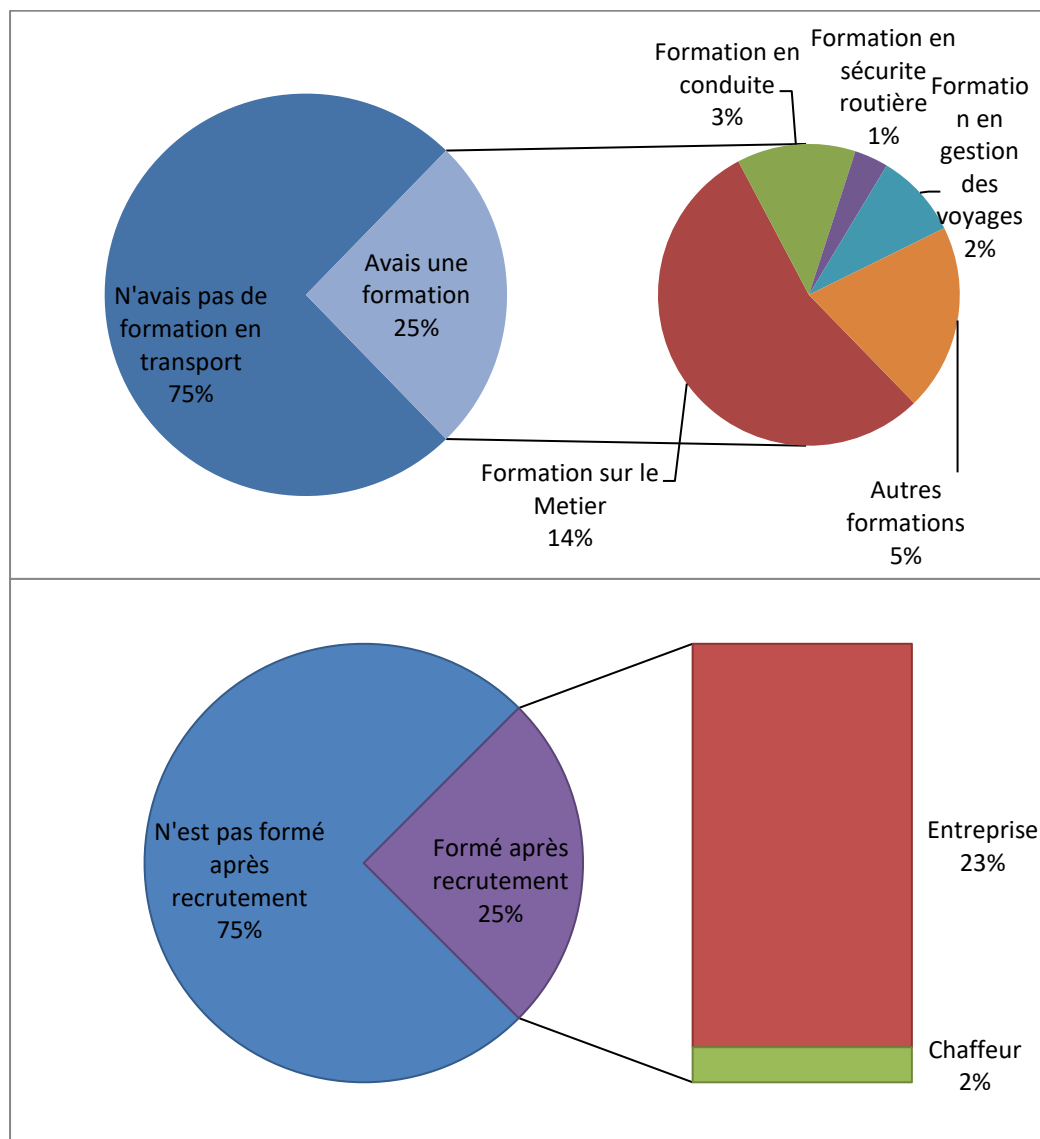
Le Togo ne dispose pas de centre de formation adéquat uniquement destiné aux Techniques des Transports Routiers. Le pays dispose de Fonds National de Perfectionnement Professionnel (FNPP) qui assure aussi en plus d'autres formations, la formation des techniques de transports pour les cycles courts et pour les formations modulaires qualifiantes en fonction des besoins de chaque administration à condition que la demande soit effectuée.

Le FNPP a pour mission « la formation avant l'emploi et le perfectionnement en cours d'emploi des personnels de l'Etat, des collectivités publiques et des secteurs parapublics et privés employés dans les activités de transports routiers et les branches auxiliaires » une fois la demande validée.

Ainsi, la quasi-totalité des chauffeurs n'ont pas reçu de formation spécifique au métier avant leur recrutement dans le métier. En effet, près de 75% des chauffeurs affirment ne pas avoir reçu de formation avant leur recrutement. Les formations reçues par les 25% des chauffeurs formés sont relatives principalement à des formations générales sur le métier et secondairement à divers thématiques comme les types de conduites, la gestion des voyages, et la sécurité routière.

La situation après le recrutement ne change pas véritablement. En effet, seulement un quart des chauffeurs sont formés une fois recrutés et ces formations sont principalement initiées par les entreprises.

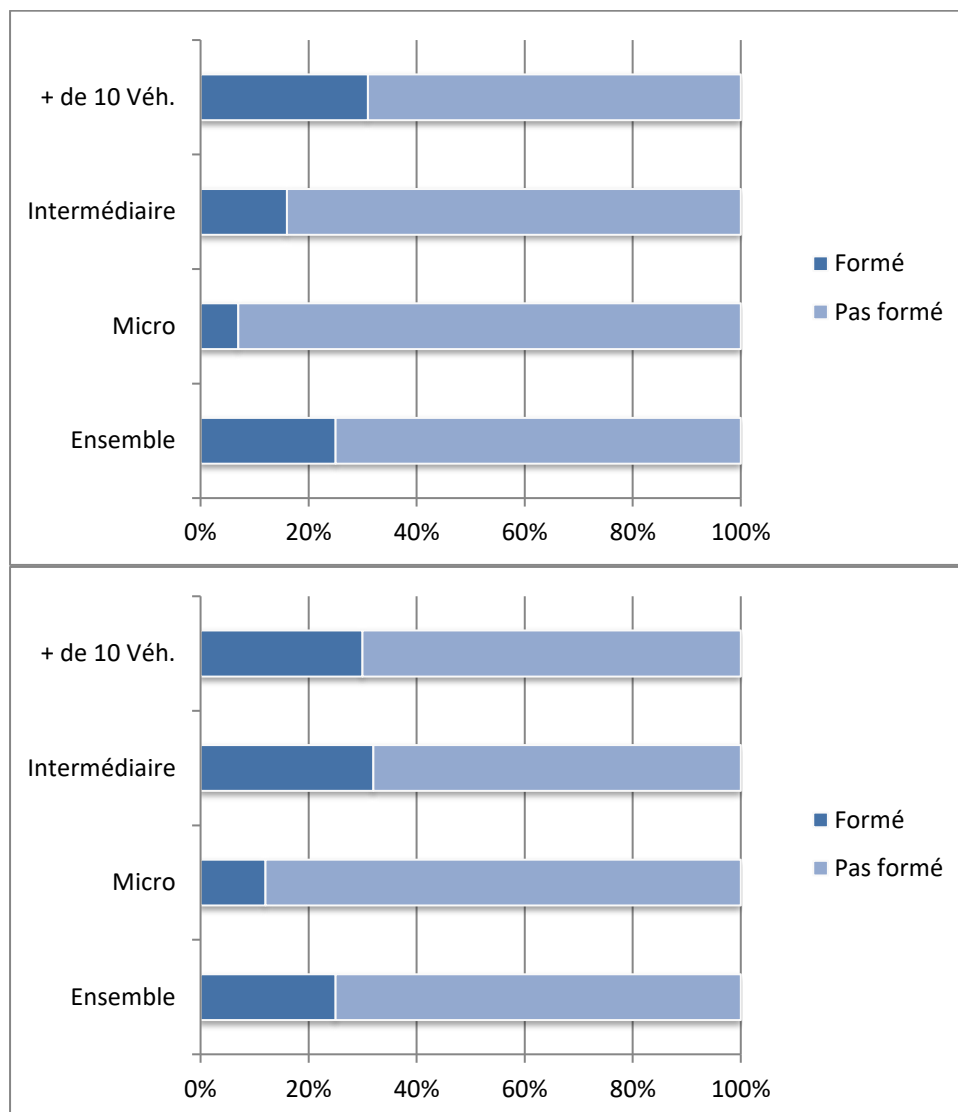
Graphique 11: Formation des chauffeurs avant et après le recrutement (en haut la formation avant, en bas après le recrutement)



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Quand les formations des chauffeurs sont analysées en fonction du type d'entreprise, il apparaît que les chauffeurs des entreprises de grandes tailles (plus de 10 véhicules) sont ceux qui reçoivent le plus des formations avant le recrutement. Toutefois, après le recrutement les entreprises intermédiaires réalisent des efforts en vue d'améliorer la formation de leurs chauffeurs. En effet, la proportion des chauffeurs des entreprises de plus de 10 véhicules ayant été formé avant leur recrutement est de 30 tandis que cette proportion est de 16 pour les entreprises de catégorie intermédiaire. Après le recrutement, cette proportion est quasiment la même pour les deux catégories d'entreprises et se situe à approximativement 30%.

Graphique 12: Formation des chauffeurs avant et après le recrutement selon le type d'entreprise (en haut avant la recrutement et en bas après le recrutement)



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Dans le cadre du dispositif de renouvellement du parc automobile de transport public souhaité par les acteurs du secteur du transport, il y aura lieu de dynamiser ces différents centres existant dans la perspective de la formation des microentreprises transporteurs en vue de la professionnalisation du secteur. Il conviendra d'actualiser le contenu des formations, d'assurer la formation des formateurs et d'équiper les Centres en outils pédagogiques modernes pour qu'ils puissent répondre à la formation des transporteurs et des conducteurs routiers.

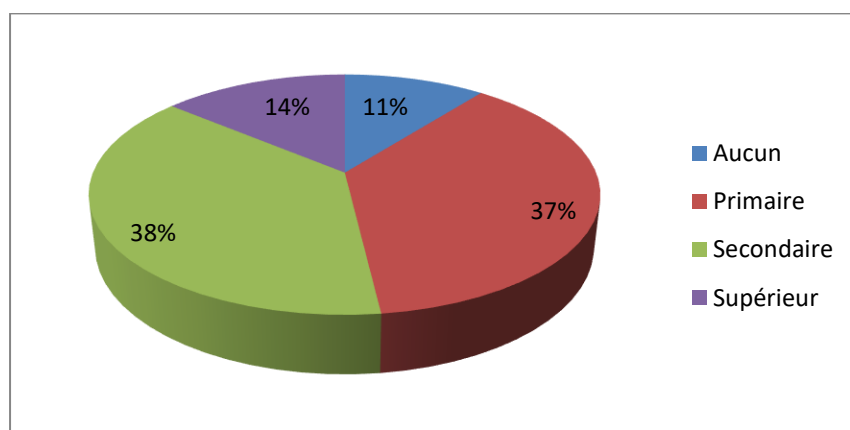
Il importe également d'envisager d'en créer d'autres pour répondre aux exigences du secteur qui est en perpétuelle croissance en nombre mais qui reste limité face aux nouvelles technologies.

Les transitaires mandataires sont regroupés en association et collectif comme indiqué plus haut. Ils sont recyclés périodiquement et suivent souvent des formations modulaires et à la carte organisées par eux-mêmes. Depuis un certain temps ces transitaires ne suivent plus de formation par manque de temps matériel, de moyens financiers surtout (selon leurs déclarations).

3.2.4 Niveau d'instruction et niveau de salaire dans le secteur

Le personnel des entreprises togolaises de transport routier de marchandises est d'un niveau d'éducation relativement acceptable. En effet, près d'une personne sur deux a au moins le niveau d'étude secondaire. Sur dix (10) employés du secteur, approximativement quatre (4) ont un niveau primaire. La proportion d'employés ayant aucun niveau d'étude est de 11%, soit un employé sur dix (10). Cette situation est bien meilleure que celle observée dans certains pays de l'Afrique de l'Ouest où la proportion des employés sans aucun niveau peut avoisiner les 40%.

Graphique 13: Répartition des employés des entreprises de transport de marchandises selon le niveau d'instruction



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Lorsque l'on désagrège l'analyse selon le type d'entreprise, il apparaît une différence dans la structure du personnel selon le niveau d'étude. En effet, la proportion de personnes avec un niveau d'instruction supérieur est importante au sein des intermédiaires comparativement aux autres catégories d'entreprise.

Tableau 11: Répartition du personnel des entreprises togolaises de transport de marchandise selon le niveau d'instruction

Catégorie	Aucun	Primaire	Secondaire	Supérieur	Ensemble
Micro : unipersonnel	10%	13%	66%	12%	100%
Intermédiaire	11%	36%	37%	16%	100%
Plus de 10 véhicules	11%	40%	36%	13%	100%
Ensemble	11%	37%	38%	14%	100%

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Le niveau du salaire dans le secteur de transport de marchandises est relativement bas au Togo. En effet, le salaire moyen mensuel, toutes catégories confondues, est de 70 878 F CFA avec une différence de salaire entre les hommes et les femmes. Les hommes travaillant dans ce secteur gagnent en moyenne par mois moins que les femmes avec respectivement un salaire moyen mensuel de 70 480 F CFA pour les hommes et 80 815 F CFA pour les femmes.

Le niveau du salaire moyen des femmes est relativement plus élevé que le salaire moyen des hommes pour toutes les catégories sauf pour le personnel de direction. En effet, dans chacune des catégories du personnel autre que la direction, le salaire moyen des hommes est plus bas que de celui des femmes. Par exemple, le personnel d'entretien de sexe masculin des entreprises de transport gagne en moyenne 42 726 F CFA par mois tandis que les femmes de cette même catégorie gagnent approximativement 60 000 F CFA.

Cette situation est toutefois différente de celle que l'on observe pour le personnel du top management. En effet, dans cette catégorie, le salaire moyen des hommes est 1.3 fois plus élevé que celui des femmes de la même catégorie.

Tableau 12: Statistiques sommaires sur les salaires du personnel du secteur des transports

	Direction		Chauffeur		Personnel d'entretien		Autres	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
N obs.	131	32	161	8	52	2	24	13
Moyenne	143 168	110 312	60 664	61 125	42 726	60 000	45 648	62 384
Min	10 000	30 000	20 000	30 000	5 000	60 000	10 000	15 000
1^{er} quar.	80 000	50 000	50 000	52 500	20 000	60 000	30 000	46 000
2^{ème} quar.	100 000	80 000	50 000	57 500	35 750	60 000	37 500	60 000
3^{ème} quar.	180 000	110 000	60 000	70 000	60 000	60 000	47 500	80 000
Max	500 000	400 000	315 000	99 000	135 300	60 000	80 000	100 000

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Lorsque nous prenons en compte le type d'entreprise de transport, il apparaît également une disparité entre les salaires par catégorie d'employés. En effet, les salaires moyens sont plus élevés dans les entreprises de transport de plus de 10 véhicules comparativement aux autres entreprises. Par exemple, les personnes de sexe masculin exerçant dans les directions des entreprises de transport de plus de 10 véhicules gagnent en moyenne 201 600 F CFA contre 149 642 F CFA pour la même catégorie d'employés dans les entreprises de transport intermédiaire.

Aussi, le précédent résultat sur le fait que les salaires des femmes seraient plus élevés que celui des hommes pour la catégorie « personnel d'entretien » semble le fait des entreprises de type de plus de 10 véhicules. Pour la catégorie « autre personnel », le salaire des femmes est plus élevé que celui des hommes quel que soit le type d'entreprise.

Tableau 13 : Salaire moyen du personnel des entreprises de transport selon le type d'entreprise et le sexe

	Direction		Chauffeur		Personnel d'entretien		Autres	
	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme	Homme	Femme
Micro unipersonnel	106 700	144 000 ³	49 659	64 750	16 250	-	62 500	-
Intermediaire	149 642	90 357	60 337	57 650	41 956	60 000	30 643	63 100
Plus de 10 véhicules	201 600	118 846	79 000	60 000	49 115	60 000	45 187	60 000
Ensemble	143 168	110 312	60 664	61 125	42 726	60 000	45 648	62 384

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

L'analyse qualitative fait ressortir que, dans la plupart des entreprises de transport de marchandises, c'est la parenté et parfois les relations amicales et ethniques qui constituent le mode dominant de recrutement dans le domaine du transport au Togo. Les avis de recrutement se feraient de bouche à oreille à travers les amis, les parents ou les syndicats. Le recrutement des employés ne se ferait pas selon un contrat formel. Les salaires varieraient de 30 000 à 350 000 FCFA. Toutefois, de façon générale, bien de chauffeurs seraient payés par voyage. Le reste du temps ils seraient au chômage et sans salaire. Selon les chauffeurs ce salaire n'inclut pas les frais de route qui oscilleraient entre 100 000 et 150 000 FCFA et serviraient à gérer divers problèmes tout au long du trajet.

3.2.5 Conditions de travail des chauffeurs

Conditions générales de travail

Les chauffeurs travaillent en moyenne six jours dans la semaine. En considérant le type d'entreprise, les chauffeurs travaillant pour des transporteurs intermédiaires et professionnels la moyenne est de six tandis qu'elle est de cinq pour les micros.

Par ailleurs, les heures de travail sont régulières pour 54% des chauffeurs. Cette proportion est de plus de 70% et 52% pour les chauffeurs travaillant dans les entreprises professionnelles et intermédiaires respectivement. Par contre, moins du tiers des chauffeurs des entreprises micros disposent des heures de travail régulières. Ainsi, plus l'entreprise est professionnelle plus les chauffeurs travaillent à des heures régulières.

En outre, moins du tiers (28%) de l'ensemble des chauffeurs peuvent obtenir des congés. La durée moyenne de ces congés est d'au plus 15 jours pour le tiers et d'un mois pour les deux tiers des chauffeurs obtenant des congés. Pour la majorité (71%) de ces chauffeurs travaillant pour les micro-transporteurs, les congés ont une durée comprise entre 2 et 7 jours. Par contre,

³ Le fait que le salaire des femmes des microentreprise soit plus élevé que celui des hommes pourrait être le fait d'une meilleure gestion des entreprises dirigées par le fait qui permettrait une meilleure rémunération du gérant. De plus, le parenté étant un mode dominant de recrutement, on pourrait pensé que la femme gestionnaire soit, soit propriétaire soit épouse du propriétaire, ce qui conduirait à des salaires élevés.

plus de 81% des chauffeurs des transporteurs semi-professionnels et professionnels, bénéficiant des congés, obtiennent des congés durant un mois.

Tableau 14 : Conditions générales de travail des chauffeurs selon le type d'entreprises

	Micro Unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Nombre de jours de travail par semaine				
Moyenne	5	6	6	6
Min	1	3	1	1
Max	7	7	7	7
Régularité des heures de travail				
Régulière	31,03	52,17	70,45	53,78
Irrégulière	68,97	47,83	29,55	46,22
Obtention de jour de repos				
Congés	24,14	23,91	36,36	28,57
Durée moyenne des congés				
2 à 7 jours	71,43	18,18	0,00	20,58
10 à 15 jours	14,29	0,00	18,75	11,76
1 mois	14,29	81,82	81,25	67,65

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Conditions de voyage

La conduite de véhicule nécessitant une capacité de réaction très importante, il est nécessaire que le chauffeur puisse se reposer en cours de route surtout pour les longs trajets. Les chauffeurs de transport de marchandises se reposent en moyenne deux fois durant le trajet. Cette moyenne varie en fonction de la longueur du trajet. Une pause est généralement prise pour les trajets de moins de 500 km et au-delà, deux à trois pauses sont prises. Les chauffeurs des entreprises professionnelles prennent en moyenne cinq poses pour les trajets d'au moins 1000 km (cf. Tableau 15).

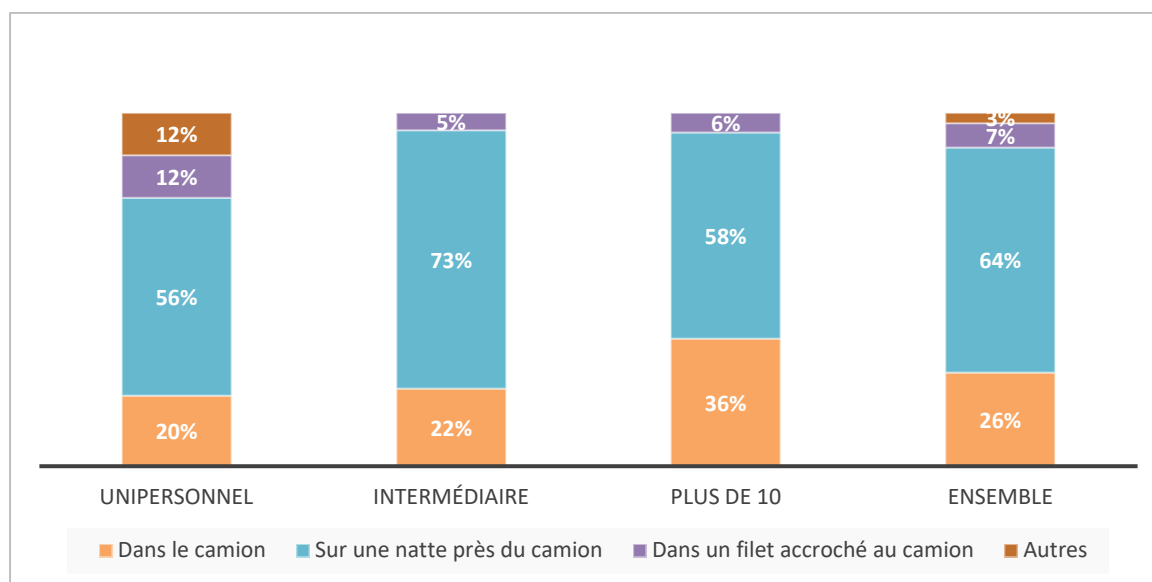
Tableau 15 : Nombre moyen de pauses selon la distance et le type d'entreprise

	Unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Moins de 100 km	1,00	1,44	1,00	1,57
[100 ; 500[2,00	1,67	1,25	1,44
[500 ; 1000[2,00	2,91	1,92	2,59
1000 km et plus	3,25	2,75	5,00	3,40
Ensemble	2,09	2,26	1,91	2,20

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les pauses ne sont pas toujours prises dans les conditions normales nécessaires au repos du chauffeur. En effet, presque la quasi-totalité des chauffeurs (97%) prennent leur pause près du camion sur une natte ou dans un filet ou à l'intérieur du camion. Cette proportion est de 100% pour les entreprises intermédiaires et de plus de 10 camions. Pour une proportion de 12% des chauffeurs des micros, la pause consiste à prendre un repas ou à s'étendre sous un arbre.

Graphique 14 : Lieux de repos des chauffeurs selon le type d'entreprise

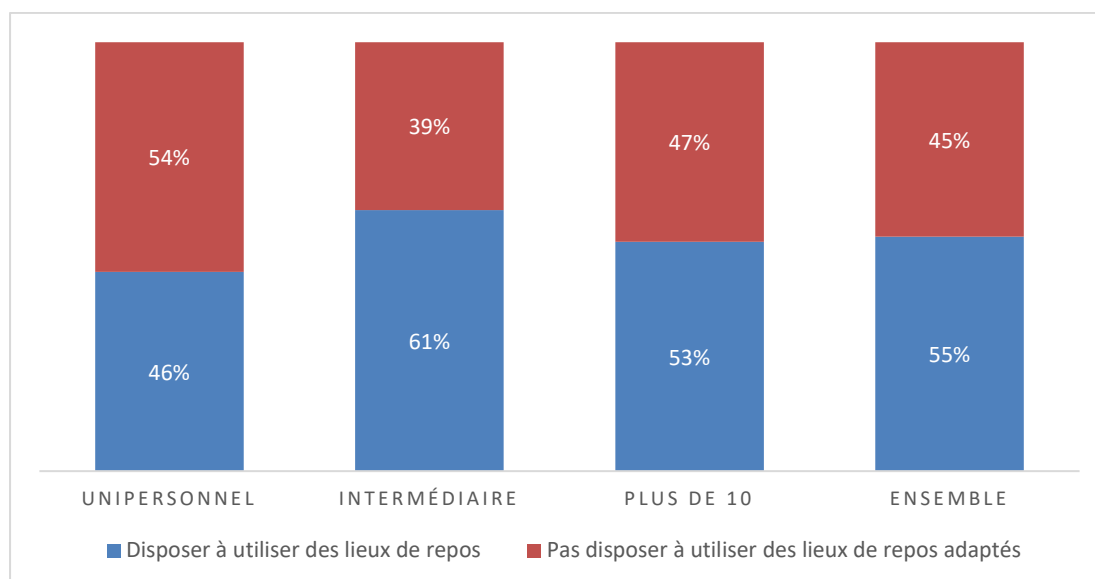


Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les lieux de repos n'étant pas adaptés, plus de la moitié des chauffeurs ont déclaré être disposés à recourir à des points de repos plus adaptés s'ils existaient. Il s'agit surtout des chauffeurs des entreprises intermédiaires (53%) et de plus de 10 camions (61%). La majorité de ceux des entreprises micros ont déclaré qu'ils ne sont pas disposés à recourir à ces points de repos adaptés.

Les transporteurs qui souhaitent utiliser les lieux de repos, sont disposés à payer en moyenne la somme 3062 FCFA pour un repos adéquat. Ce consentement à payer varie en fonction du type de l'entreprise. Le paiement moyen est de 2 355 FCFA, 3 257 FCFA et 3 900 FCFA les chauffeurs des entreprises micro, intermédiaires et professionnelles respectivement. Ainsi, plus l'entreprise tend à être professionnelle, plus les chauffeurs sont disposés à payer plus cher pour des lieux de repos adéquats.

Graphique 15 : Recours aux lieux de repos adaptés selon le type d'entreprise



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Tableau 16 : Consentement moyen à payer pour un lieu de repos adéquat

	Unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Moyenne	2 355	3 257	3 900	3 062
Min	300	1000	300	300
Max	10 000	12 000	20 000	20 000

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.3 La flotte

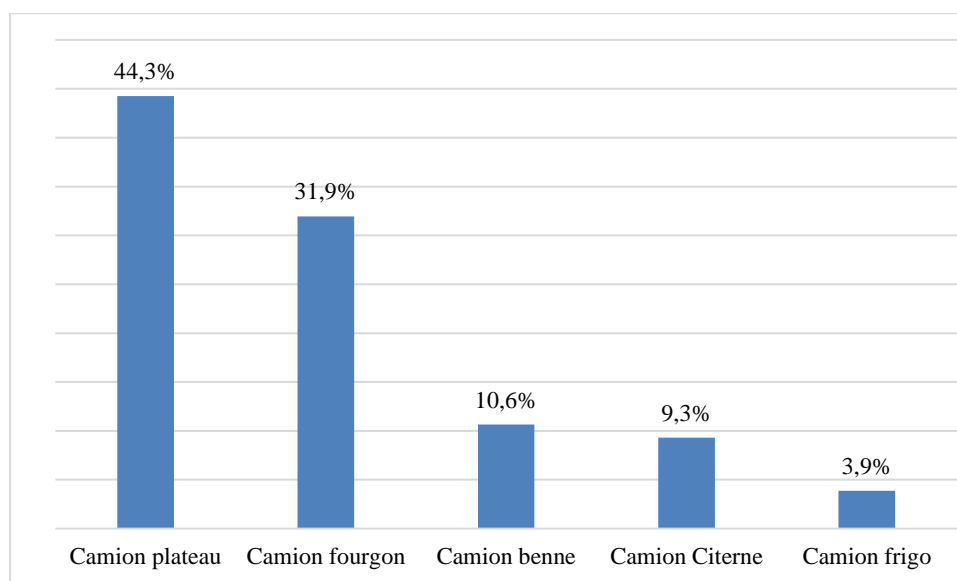
L'analyse de la flotte ne concerne que les véhicules dont les caractéristiques ont été données par les enquêtées. Ces informations ont été généralement fournies par 90,40% des enquêtés. Elles portent sur 650 véhicules de transport de marchandises.

3.3.1 Nature et structure de la flotte

Les transporteurs de marchandises du Togo disposent en moyenne de quatre véhicules pour leur activité professionnelle. Ces véhicules sont de plusieurs types. Cependant, les camions plateaux et les camions fourgon constituent l'essentiel de la flotte. Ces deux types de camions représentent 76% de la flotte des transporteurs de marchandises.

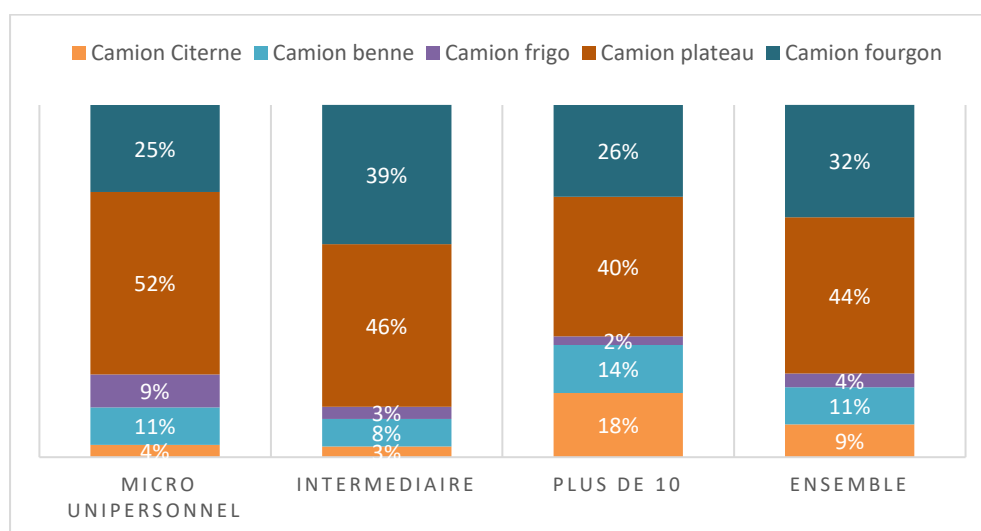
Quel que soit le type d'entreprise, les camions fourgons et les camions plateaux sont les véhicules dont disposent le plus de transporteurs de marchandises. Les camions citernes sont détenus par les transporteurs qu'on pourrait qualifier de professionnel et disposant en général de plus de dix véhicules.

Graphique 16 : Types de véhicules de transport de marchandises



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Graphique 17 : Type de véhicules de transport de marchandises selon le type d'entreprises



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

L'âge moyen des véhicules utilisés par les transporteurs est de 17 ans. Ces derniers véhicules avaient généralement 10 ans à l'achat.

En considérant le type d'entreprise, il ressort que ces âges moyens (actuel et à l'achat) diminuent avec le niveau de professionnalisation de l'entreprise (cf. Tableau 17).

Tableau 17 : Age de la flotte selon le type de transporteurs

Age des véhicules	Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Age à l'acquisition	14,27	11,59	7,41	10,19
IC 95%	[12,42 ; 16,10]	[10,19 ; 12,98]	[6,41 ; 8,39]	[9,39 ; 10,99]
Age actuel	20,02	18,34	14,09	17,06
IC 95%	[17,73 ; 22,30]	[16,69 ; 19,99]	[12,77 ; 15,40]	[16,06 ; 18,06]

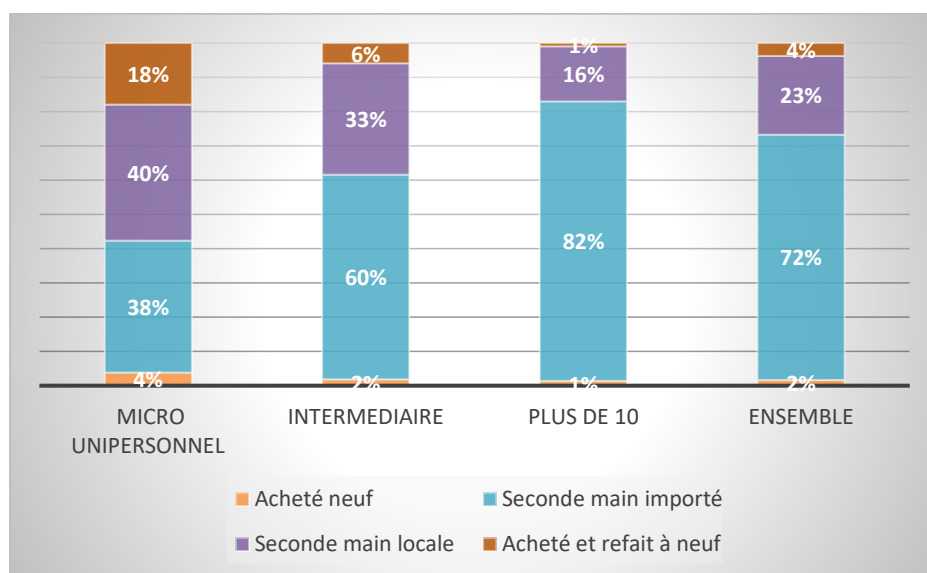
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.3.2 Stratégies d'acquisition et de renouvellement des véhicules

Etat des véhicules à l'acquisition et achats envisagés

Les véhicules utilisés par les transporteurs de marchandises sont généralement des véhicules de seconde main importés d'autres pays ou achetés avec des vendeurs locaux. En effet, les véhicules de seconde main, importés ou achetés au Togo, représentent 94% du parc auto des transporteurs de marchandises. Quel que soit le type de l'entreprise, neuf véhicules sur dix n'ont pas été acquis neufs (Tableau 19). Seulement 4% de transporteurs disposent de véhicules neufs.

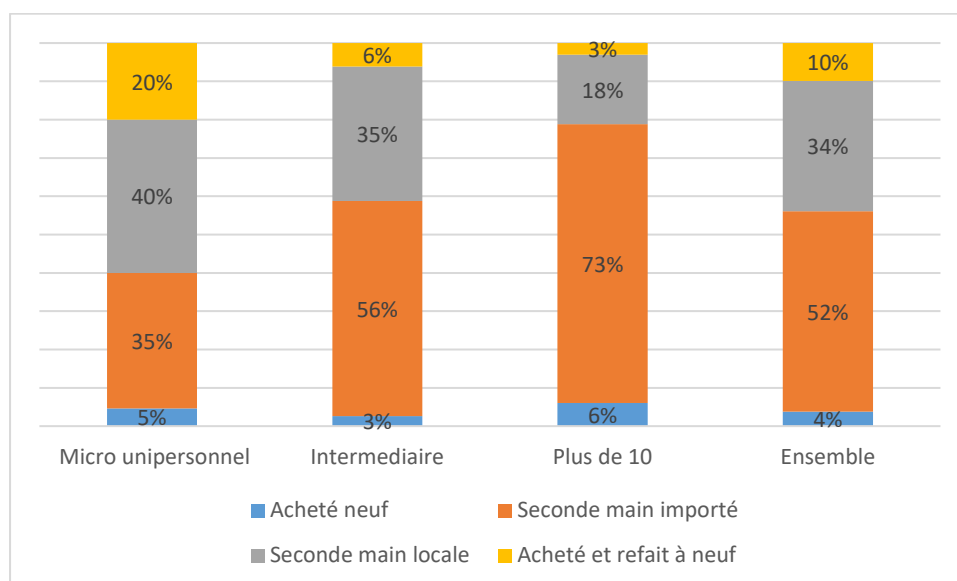
Graphique 18 : Répartition des véhicules existant selon le mode d'acquisition et le type d'entreprises



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les véhicules acquis neufs sont plus le fait des transporteurs disposant de plus de dix camions (6%). Des micro (5%) et des intermédiaires (3%) déclarent avoir acquis des véhicules neufs. Ces derniers véhicules ont été fournis par des concessionnaires.

Graphique 19 : Répartition des transporteurs selon le type d'entreprises et le mode d'acquisition des véhicules existant



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Moins de la moitié (45%) des transporteurs enquêtés envisage acquérir des véhicules de transport de marchandises dans les douze mois à venir. Ces achats envisagés semblent concerner en majorité les véhicules déjà utilisés. En effet, 62% des véhicules dont l'achat est prévu dans les douze mois sont des véhicules de seconde main. Toutefois, plus du tiers des achats envisagés sont des véhicules neufs.

Tableau 18 : Répartition des achats envisagés selon le type d'entreprises et mode d'acquisition

	Micro unipersonnel	Intermediaire	Plus de 10	Ensemble
Acheté neuf	26,67	54,86	24,08	36,05
Seconde main	68,89	39,58	70,16	58,42
Acheté et refait à neuf	4,44	5,56	5,76	5,53
Ensemble	100	100	100	100

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Fournisseurs des véhicules

Les fournisseurs de véhicules des transporteurs de marchandises sont constitués de concessionnaires, d'importateurs de véhicules de seconde main (appelé couramment "France au revoir") et les particuliers. Ces particuliers sont des personnes que les transporteurs connaissent en qui ils ont confiance. Il s'agit d'anciens employeurs, des amis transporteurs, etc., avec lesquels ils ont établi une certaine affinité. Cependant, les plus nombreux sont les importateurs de véhicules de seconde main. Ils représentent plus de 64,6% des fournisseurs.

Les importateurs de véhicules de seconde main sont les fournisseurs de plus de sept sur dix transporteurs intermédiaires ou professionnels, tandis que, les transporteurs micro achètent leurs camions aussi bien auprès des importateurs (48%) que des particuliers (38,5%).

Tableau 19 : Type de transporteur et choix du fournisseur

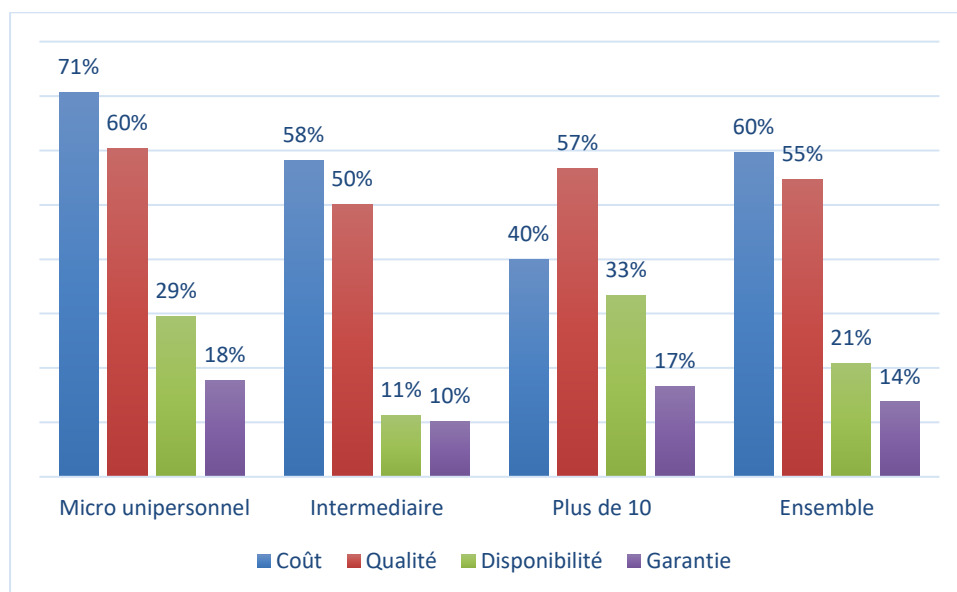
Fournisseurs	Type d'entreprise			
	Micro unipersonnel	Intermediaire	Plus de 10	Ensemble
Particulier	38,46	18,75	11,54	24,05
Importateur	48,08	72,5	73,08	64,56
Concessionnaire	13,46	8,75	15,38	11,39
Ensemble	100	100	100	100

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les raisons guidant le choix du type de fournisseurs sont, pour un transporteur sur dix, le coût et la qualité. La disponibilité et la garantie ne sont citées que par respectivement 21% et 14% des transporteurs.

Cependant, en considérant le type d'entreprises, l'ordre des raisons est quelque peu différent. Si pour les micro-transporteurs et les intermédiaires, le premier élément qui guide le choix du fournisseur de véhicule de transport de marchandises est le coût, pour les transporteurs professionnels la qualité du véhicule est d'abord primordiale. Le coût est indiqué par 40% de ces dernières comme raisons du choix du fournisseur.

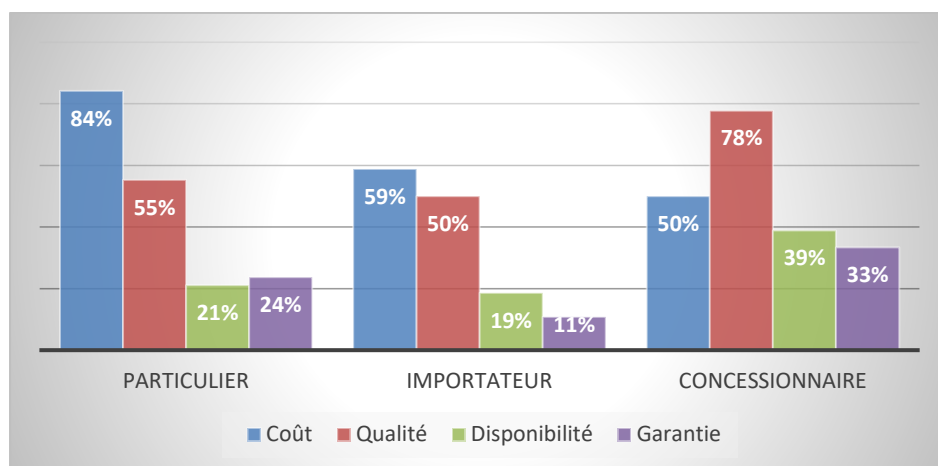
Graphique 20 : Type de transporteur et raisons du choix du fournisseur



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

En croisant les raisons du choix du fournisseur et le type de fournisseurs, il ressort que les particuliers et les importateurs sont choisis principalement pour les prix de vente qu'ils pratiquent (84% et 59%) puis pour la qualité des véhicules (55% et 50%). Par contre, le choix des concessionnaires est d'abord guidé par la qualité des véhicules (78%), ensuite par le coût (50%). La disponibilité et la garantie sont aussi des raisons du choix du concessionnaire par plus du tiers des transporteurs.

Graphique 21 : Raisons du choix selon le type de fournisseur



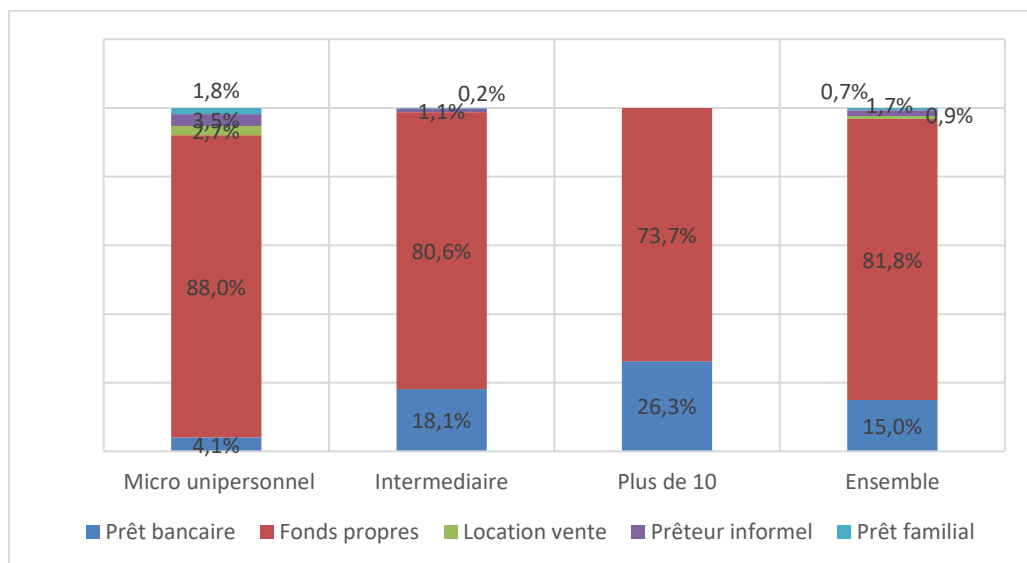
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.3.3 Stratégies de financement

Les derniers achats des véhicules de transport de marchandises ont été financés essentiellement sur fonds propres des entreprises de transport (82%). Seulement 15% des enquêtés ont accédé à un prêt bancaire qui a permis de financer une partie de l'achat de ces véhicules. Ce financement bancaire ne représente en moyenne que 33% du coût d'achat des véhicules pour les transporteurs bénéficiant de prêt.

En considérant le type de transporteurs, les professionnels sont les transporteurs qui ont plus obtenu les prêts bancaires pour les achats des véhicules. Quant aux micro, bien que finançant majoritairement les acquisitions de leurs véhicules sur fonds propres, ils ont recours à diverses stratégies de financement que sont la location-vente, les prêts informel et familial.

Graphique 22 : Mode de financement des achats des véhicules de transport de marchandises



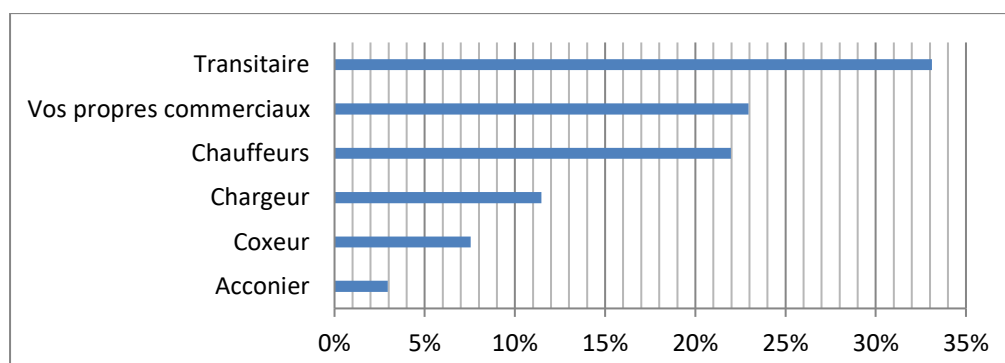
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.4 Accès au fret

Le principal mode d'accès à la cargaison par les entreprises togolaises de transport de marchandises est par le biais des transitaires. En effet, comme l'illustre la **Figure 3**, approximativement 33% des entreprises de transport affirment obtenir leur marché par les transitaires. Outre ce mode d'accès à la cargaison, les entreprises de transport obtiennent le fret via leurs propres commerciaux ou encore par le biais de leurs chauffeurs. En effet, environ 23% des entreprises affirment avoir obtenu des marchés par le biais de leurs commerciaux ou par celui des chauffeurs.

En dehors de ces principaux modes d'accès au fret, les entreprises obtiennent le fret soit par chargeurs (11%) ou encore par les coxeurs (8%). Une proportion relativement faible (3%) obtient leur fret par le biais des acconiers.

Figure 3: Mode d'obtention des marchés des entreprises de transport de marchandises au Togo (en % des réponses)



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

La distribution du mode d'accès au fret varie peu selon le type d'entreprise de transport. En effet, l'obtention du fret par le biais des transitaires est le principal mode d'accès au fret pour les micro entreprises unipersonnel et les entreprises intermédiaires. Les entreprises de grande taille quant à elles accèdent principalement au fret par la recherche de leurs commerciaux. L'accès au fret pour les entreprises de transport de marchandises par le biais des transitaires ne vient qu'en deuxième position.

Tableau 20: Mode d'obtention des marchés des entreprises de transport de marchandises par type d'entreprise

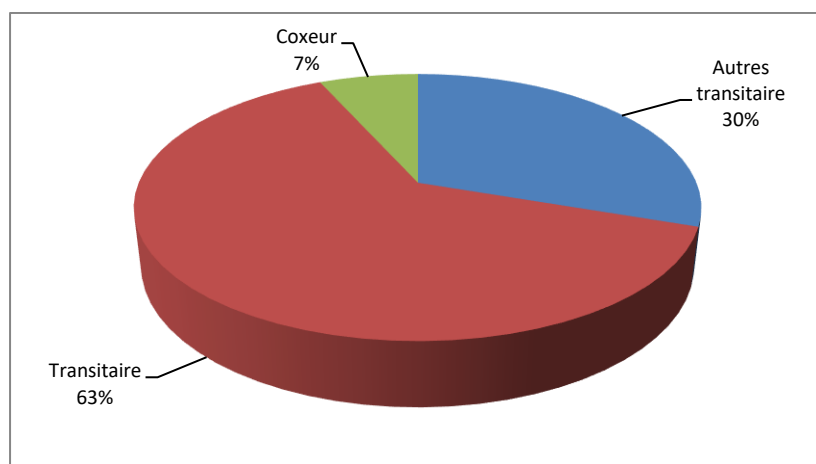
Type entreprise	Mode d'obtention des marchés						Ensemble
	Acconier	Coxeur	Chargeur	Chauffeurs	Vos propres commerciaux	Transitaire	
<i>Micro-entreprise</i>	2%	5%	8%	28%	21%	36%	100%
<i>Intermédiaire</i>	3%	10%	15%	21%	20%	32%	100%
<i>Plus de 10</i>	5%	7%	7%	12%	40%	30%	100%
Total	3%	8%	11%	22%	23%	33%	100%

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.4.1 Accès au fret des transitaires

Le principal mode d'accès au fret par les transitaires togolais est le fait des entreprises elles mêmes. En effet, comme l'illustre le **Erreur ! Source du renvoi introuvable.**, approximativement 63% du fret est obtenu par l'entreprise elle-même et près de 30% par les entreprises sœurs du secteur (autres transitaires). Outre ces deux modes d'accès à la cargaison, les transitaires obtiennent aussi du fret par le biais des coxeurs (7%).

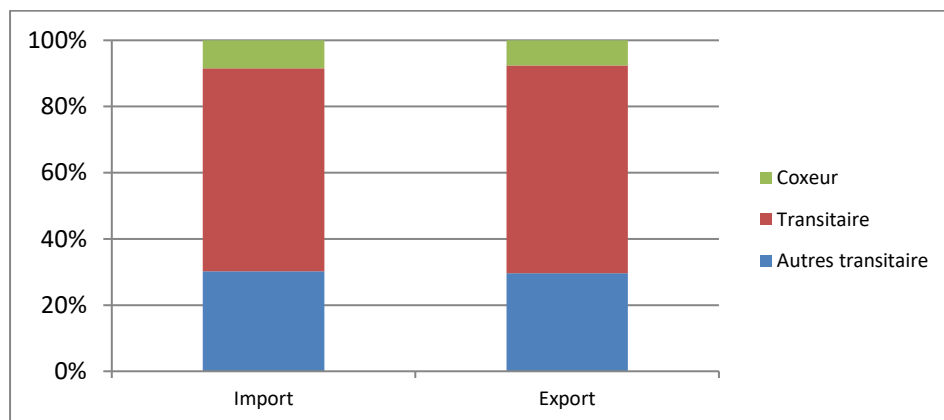
Figure 4 : Mode d'obtention des marchés des transitaires au Togo (en % de réponse)



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Le mode d'accès au fret des transitaires est le même que ce fret soit à l'importation ou à l'exportation. En effet, l'analyse de la structure du mode d'accès au fret est la même que ce soit en importation comme en exportation. La recherche du fret par l'entreprise transitaire elle-même demeure le principal mode d'accès au fret des transitaires.

Graphique 23: Mode d'obtention des marchés des transitaires au Togo selon le type de fret (en % de réponse)



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.4.2 Difficultés d'accès au fret

Dans cette section, nous analysons le mécanisme de fixation des prix pour le transport de marchandises ainsi que l'évolution de la demande adressée aux entreprises de transport.

3.4.2.1 Influence sur les prix

L'analyse du mode de fixation des prix permet de comprendre l'influence des acteurs sur le mécanisme de fixation des prix et l'aisance avec laquelle les entreprises peuvent accéder au fret.

L'analyse du mode de fixation des prix révèle la présence de deux pratiques : un mode de négociation des prix et un second de rigidité des prix. En effet, près de 43% des transporteurs affirment que les prix pratiqués sont le fruit d'une négociation avec les clients tandis qu'une proportion non négligeable de 32% affirme que les prix pratiqués sont ceux fixés par les associations de transporteurs.

Outre ces deux principaux modes de fixation des prix, il arrive également que des entreprises de transport de grande taille se conforment au prix standard qu'elles pratiquent. En effet, près de 21% des entreprises de transport de plus de 10 véhicules affirment que les prix qu'elles pratiquent sont des prix standard qu'elles publient.

Tableau 21: Mode de fixation des prix

Influence	Ensemble (%)	Micro unipersonnel	: Intermédiaire	Plus de 10 véhicules
Prix standard publié par le transporteur	4,79	1,52	2,15	20,69
Prix standard pratiqué par le client	3,72	3,03	3,23	6,9
Prix négocié avec le client	43,09	37,88	48,39	37,93
Prix fixé par les associations de transports	31,91	39,39	30,11	20,69
Prix du marché	10,11	10,61	10,75	6,9
Autres	6,38	7,58	5,38	6,9
Ensemble	100	100	100	100

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.4.2.2 Évolution du nombre des principaux clients

Globalement, les transporteurs ont en moyenne 7 principaux clients. Cette moyenne est plus élevée pour les microentreprises qui comptent en moyenne 9 principaux clients tandis que les entreprises de plus de 10 véhicules comptent 5 principaux clients. Aussi faudrait-il noter que 50% des microentreprises ont au plus trois principaux clients.

Aussi la distribution du nombre de client des entreprises de grande taille est sensiblement la même pour les entreprises comptant moins de 25 clients principaux. Les microentreprises quant à elles ont une distribution différente du nombre de clients de celles des deux autres catégories d'entreprise.

L'analyse de l'évolution du nombre de clients principaux sur les cinq dernières années révèle qu'environ 75% des transporteurs ont vu le nombre de leurs principaux clients baisser ou inchangé. Ce qui traduit la difficulté relative pour les transporteurs de conquérir de nouveaux marchés sur le long terme. La proportion de transporteurs dont le nombre de principaux clients reste inchangé (39,8%) est substantiellement supérieure à la proportion de ceux dont le nombre de principaux clients a baissé (33,67%). La proportion de transporteurs ayant connu une hausse du nombre de clients est de 26%, soit une entreprise sur quatre. Ainsi, la proportion de transporteurs dont le nombre de principaux clients baisse reste plus élevée que celle des transporteurs qui accroissent leur nombre de principaux clients (26,53%). (Tableau 22).

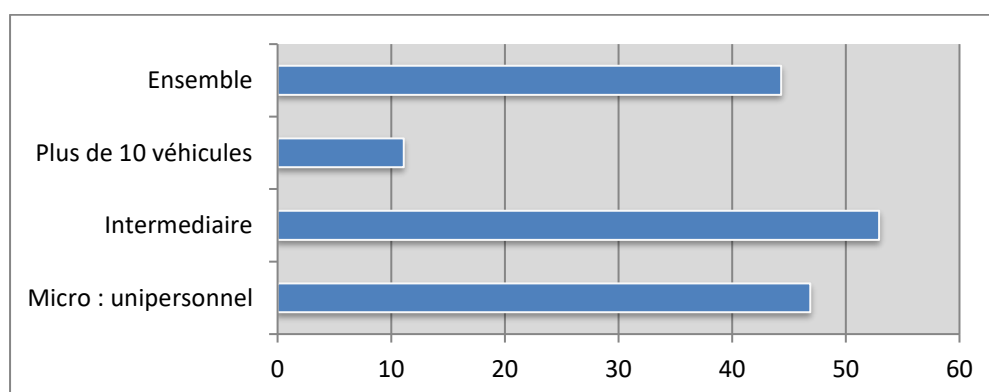
L'analyse selon le type d'entreprise indique que toutes les catégories ne sont pas logées à la même enseigne. En effet, la proportion des microentreprises ayant connu une hausse du nombre de clients principaux est de 26% alors que cette même proportion est de 31% pour les intermédiaires et 17% pour les entreprises de plus de 10 véhicules. Aussi, la proportion des microentreprises ayant connu une baisse est la plus faible (32%). Cette proportion est de 34% pour les autres catégories d'entreprises.

Tableau 22: Evolution du nombre de principaux clients au cours des 5 dernières années

Type de transporteur	Proportion hausse(%)	en Proportion inchangé (%)	Proportion baisse (%)	Ensemble
Micro : unipersonnel	26,47	41,18	32,35	100
Intermédiaire	31,7	34,15	34,15	100
Plus de 10 véhicules	17,39	47,83	34,78	100
Ensemble	26,53	39,8	33,67	100

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Aussi, toutes les entreprises n'ont pas de clients principaux. En effet, environ une entreprise sur deux (44,32%) n'a aucun client principal. Ce type de transporteur est beaucoup plus fréquent au sein des entreprises intermédiaires (50,86%) que chez les transporteurs formels (25%). Il s'agit ici des transporteurs qui n'ont aucune garantie quant à l'accès au fret (Cf. Graphique 24).

Graphique 24: Proportion de transporteur sans principaux clients

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

3.4.3 Sous-traitance

La sous-traitance est une activité très peu développée parmi les transporteurs de marchandises au Togo. En effet un peu moins d'une entreprise sur dix a recours à la sous-traitance. Cela permettrait de dire que la grande majorité des transporteurs ne sont jamais à saturation de leurs capacités, ce qui pourrait traduire une insuffisance de l'accès au fret. Généralement, la sous-traitance est beaucoup plus présente parmi les transporteurs de grande taille (17,78%) que parmi les autres types de transporteurs (presque 0% chez les microentreprises et 7,58% chez les intermédiaires).

En somme, le secteur du transport au TOGO est dominé par des micro-entreprises qui sont exclusivement dépendantes du transport. Le secteur est composé d'individus ayant un niveau d'instruction relativement acceptable (secondaire) et a un parc relativement jeune (âge moyen de 10 ans).

4 Prix et coûts du transport de marchandises

La structure des coûts des transporteurs est analysée selon quatre composantes : les coûts fixes (frais généraux), les coûts d'exploitation, les coûts intermédiaires et les autres coûts sur la route.

4.1 Structure des coûts des transporteurs

4.1.1 Coûts fixes du transporteur

Les entreprises de transport de marchandises du Togo interviewées supportent en général des frais généraux d'environ 934 607 FCFA par mois. Ces frais sont constitués de la rémunération des employés (cotisations sociales et avantages compris) et des frais relatifs aux installations et à leur fonctionnement payé mensuellement.

La plus grande partie de ces frais concerne les rémunérations. Elles représentent 61% des frais généraux. Cette tendance se reflète au niveau de la structure des frais généraux des entreprises de plus de dix véhicules dont 71% de ces frais sont des rémunérations. Par contre, pour les entreprises micro, les frais hors rémunérations constituent plus de la moitié des frais généraux (Tableau 23). Cela s'explique par le fait que les micro-transporteurs ne disposent pas ou ont peu de personnel. La rémunération du personnel ne représente donc qu'une faible part des frais généraux. Tandis que les transporteurs intermédiaires et de plus de 10 véhicules disposent non seulement de chauffeurs mais aussi de personnel de l'entretien, de la direction et de la logistique. Ainsi, les rémunérations du personnel pèsent plus dans leurs frais généraux comparativement aux micros. Mais de manière absolue les frais généraux hors rémunérations des transporteurs et les intermédiaires et de plus de 10 véhicules sont largement supérieurs à ceux des micro-transporteurs.

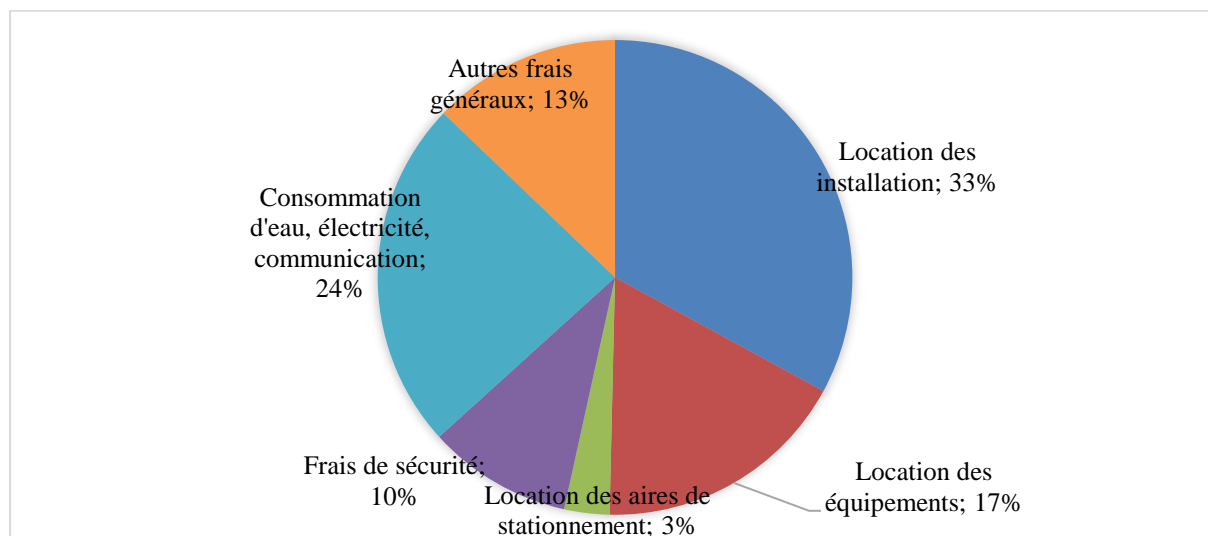
Tableau 23 : Structure des frais généraux mensuels selon le type d'entreprise

	Frais généraux moyens mensuelles (FCFA)	Part des rémunérations mensuelles (%)	Part frais généraux mensuels hors rémunération (%)
Micro unipersonnel	441 101,80	42,43	57,57
Intermédiaire	810 122,50	61,80	38,20
Plus de 10	3 128 916,80	70,85	29,15
Ensemble	934 607,50	60,76	39,24

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les frais généraux hors rémunérations sont essentiellement les frais de location des installations (33%), les frais de consommation (24%), les frais de location des équipements (17%) et les frais de sécurité (10%).

Graphique 25 : Structure des frais généraux hors rémunérations des entreprises de transport



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

En considérant le type d'entreprise, il ressort que la structure générale des frais hors rémunération se reflète au niveau des entreprises intermédiaires et des entreprises de plus de 10 camions. Par contre pour les micro, les frais de consommation (45%) sont les plus importants, les frais de location des installations ne représentant que 19% des frais généraux hors rémunération.

Tableau 24 : Structure des frais généraux mensuels hors rémunération par type d'entreprise

	Micro unipersonnel	Intermediaire	Plus de 10
Montant moyen	277 884	337 001	844 529
Location des installations (%)	19,2	36,6	35,3
Location des équipements (%)	1,8	16,3	15,7
Location des aires de stationnement (%)	5,4	4,1	2,9
Frais de sécurité (%)	8,6	7,9	10,8
Consommation d'eau, électricité, communication (%)	45,3	23,1	23,7
Autres frais généraux (%)	19,8	12,0	11,6

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

4.1.2 Coûts d'exploitation

Les coûts d'exploitation sont principalement constitués des frais de carburant (40%), les frais de lubrifiant (20%), les coûts de réparations et maintenance (17%) et l'achat des pièces de rechange (16%).

Les transporteurs professionnels ont une structure des coûts d'exploitation proches de celle de l'ensemble des transporteurs enquêtés. Par contre, si pour les micro et les intermédiaires, le carburant constitue plus de 40% des frais d'exploitation, les coûts d'achat du lubrifiant ne représentent que 8% des coûts d'exploitation contrairement aux professionnels dont la part du lubrifiant est de plus de 27%.

Tableau 25 : Structure des coûts d'exploitation

	Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Coût mensuel	821 222	2 977 756	12 000 000	3 517 029
Réparations et maintenance	17,95	17,26	16,43	16,78
Réparation pour accident	7,90	12,87	2,44	6,42
Pneus	1,27	0,76	2,06	1,55
Carburant	49,93	44,44	37,51	39,65
Lubrifiant	8,36	8,32	27,66	19,97
Pièces de réchange	14,59	16,35	13,89	15,64

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les coûts d'exploitation constituent plus de la moitié des charges des transporteurs (59,7%). Les frais de route (18%) et les rémunérations représentent respectivement 18% et 11,8% des charges. Cette tendance de la répartition des coûts se reflète au niveau des transporteurs intermédiaires et de plus de 10 camions. Par contre, les coûts d'exploitation et les frais de route sont presque au même niveau (36% et 33%) pour les micro transporteurs.

Tableau 26 : Structures des coûts par type de transporteur

	Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
Coût moyen	1 509 615	3 427 609	18 446 682	4 821 277
Part des frais généraux mensuels hors rémunérations	15,99	9,03	4,94	8,48
Part des rémunérations	12,40	14,61	12,02	11,78
Part des coûts d'exploitation moyens	36,20	57,55	65,05	59,70
Part des frais de route	33,28	17,16	16,11	18,20
Part des coûts des intermédiaires	2,14	1,66	1,88	1,83

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Encadré 1 : exemple de frais selon un trajet type

Pour illustrer les coûts du transport sur un trajet international, un transporteur a relaté le fait suivant :

« Pour le transport de fret de Lomé à Ouagadougou le propriétaire du fret paie au transporteur 1 250 000 FCFA mais à la fin, on se retrouve avec une marge brute (avec laquelle il faut encore couvrir les frais généraux, le personnel, et l'amortissement du véhicule) d'à peine 500 000 FCFA. Ceci parce qu'on dépense plus de 700 000 FCFA qui comprend les frais de gaz oil (1200 litres), les frais de route, les faux frais, les frais de pneumatique etc...). Le PCJ de Cinkassé a renchéri les coûts avec un temps de traversée long qui se situe entre 3 et 4 jours. Pour traverser le PCJ, il faut 35 000 FCFA à l'aller et 10 000 FCFA au retour car le camion retourne à près de 100% vide. Nous remettons l'argent au chauffeur. Il fait toutes les dépenses et nous remet le reste de l'argent non utilisé à son retour. »

4.1.3 Coûts des intermédiaires

L'intermédiaire que les transporteurs utilisent le plus dans la recherche de chargements est le transitaire. En effet, plus de 52% des transporteurs enquêtés affirment recourir au transitaire pour les voyages aller et 33% pour les voyages retour. Les transporteurs micro et intermédiaires sont ceux qui ont le plus recours à ce dernier. Les transporteurs de plus de 10 camions ont, quant à eux, plus recours à leurs commerciaux surtout à l'aller (56%).

Tableau 27 : Pourcentage de recours aux acteurs pour la recherche de chargement

Acteurs	Acconiers	Chargeurs	Coxeurs	Transitaire	Commerciaux de l'entreprises	Chauffeurs entreprises	Autres
Recourt chargement à l'aller (%)							
Micro unipersonnel	2,94	13,24	7,35	57,35	32,35	44,12	25
Intermédiaire	5,21	23,96	15,63	51,04	32,29	33,33	19,79
Plus de 10	6,67	10	10	43,33	56,67	16,67	16,67
Ensemble	4,64	18,04	11,86	52,06	36,08	34,54	21,13
Recourt pour un voyage retour (%)							
Micro unipersonnel	-	0,00	0,00	50,00	44,44	66,67	11,11
Intermédiaire	-	41,67	8,33	16,67	41,67	41,67	7,69
Plus de 10	-	0,00	0,00	40,00	40,00	60,00	0,00
Ensemble	-	19,23	3,85	33,33	42,31	53,85	7,41

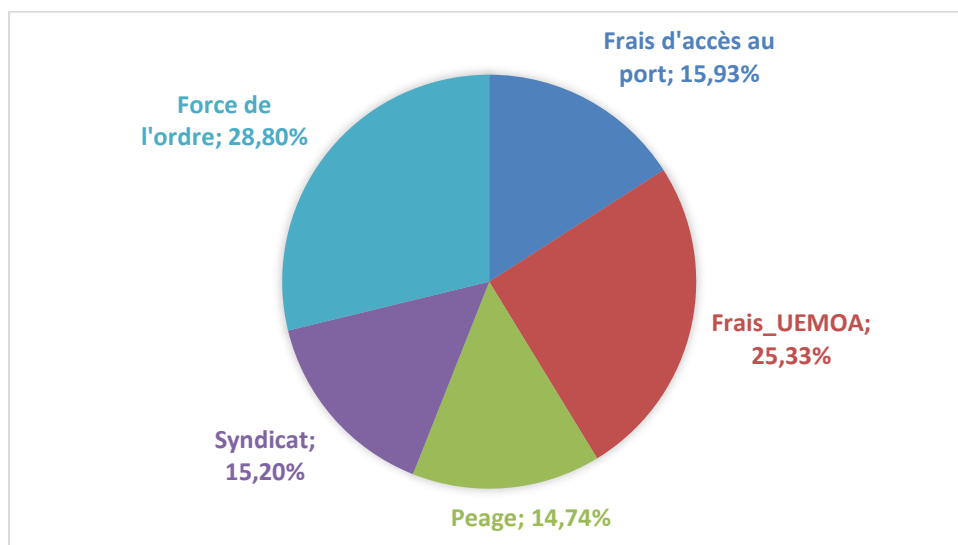
Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

4.1.4 Autres coûts sur les routes

Les frais payés par les transporteurs pour le dernier voyage sont constitués des paiements aux forces de l'ordre (29%), des frais UEMOA (25%), le coût d'accès au port (16%), les paiements aux syndicats (15%) et les frais de péage (15%).

Les frais UEMOA tels que décrits par certains transporteurs semblent être des frais de dossiers «papier UEMOA ». Il s'agit des frais réglementés par l'UEMOA et reconnus par les transporteurs. Ce sont des frais appliqués réglementairement dans tous les pays de l'UEMOA.

Graphique 26 : Répartition des paiements routiers du dernier voyage



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

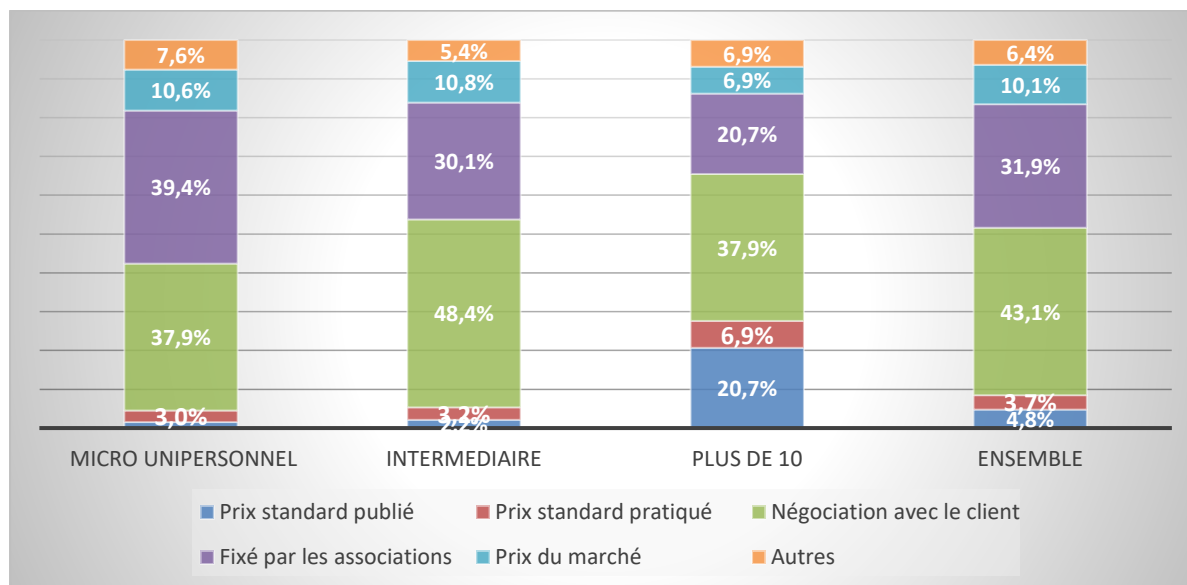
4.2 Analyse de la rentabilité du transport

4.2.1 Prix du transport

Le prix du transport de la marchandise peut être fixé suivant plusieurs modalités. Toutefois, les transporteurs interviewés privilégient le prix négocié avec le client (43%) et le prix fixé par les associations de transporteurs (40%).

Quel que soit le type d'entreprises, ces deux modes de détermination des prix sont utilisés par plus de la moitié des transporteurs. Le prix négociation est surtout appliqué par les intermédiaires puisque près de cinq de ces transporteurs sur dix y ont recours.

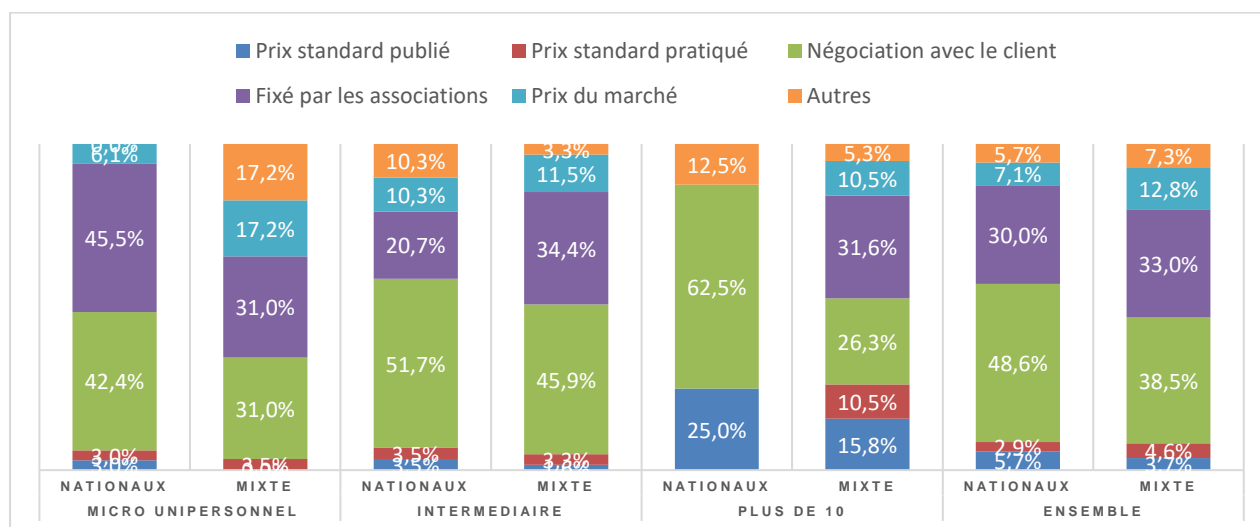
Graphique 27 : Répartition des transporteurs selon le mode de fixation des prix du transport et le type d'entreprise



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

En considérant le type d'axe, il ressort que les transporteurs dont tous les axes sont nationaux, sont plus nombreux à appliquer les prix négociés avec le client.

Graphique 28 : Répartition des transporteurs selon le mode de fixation des prix du transport et le type d'entreprise et les itinéraires



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Différents mode de fixation des prix étant utilisés, le prix varie donc selon le type de l'entreprise et suivant le caractère international ou national de l'axe (Tableau 28). Le prix de la tonne sur les axes internationaux est supérieur à celui appliqué pour les axes nationaux quel que soit le type de l'entreprise.

Tableau 28 : Prix moyen du transport de la tonne des deux derniers voyages

Axe	Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
National	12 690	15 358	15 968	14 572
International	43 206	39 376	44 958	41 361
Ensemble	30 835	30 242	36 905	31 368

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Par contre, le prix à la tonne kilométrique reste faible à l'intérieur du Togo comparativement aux axes internationaux pour les entreprises disposant de plus de dix véhicules de transport de marchandises, tandis que pour les micro et les intermédiaires, c'est le contraire. En effet, pour ces deux types d'entreprises, le prix à la tonne kilométrique pour le transport au sein du Togo est supérieur celui des axes internationaux (Tableau 29). Ce prix à la tonne kilométrique au sein de la ville de Lomé et sa banlieue est beaucoup plus élevé pour ces transporteurs micro et intermédiaires.

Tableau 29 : Prix moyen du transport de la tonne kilométrique des deux derniers voyages

Axe		Micro unipersonnel	Intermédiaire	Plus de 10	Ensemble
National	Intérieur	43,3	56,1	35,4	47,5
	Lomé et Banlieue	168,0	110,4	29,2	115,3
International		35,8	51,2	50,0	46,4

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

4.2.2 Fréquence de rotation

Le nombre moyen d'axes sur lesquels les entreprises de transport sont actives est d'environ cinq pour les entreprises de transport interviewées. Ce nombre diffère selon le type de transporteurs. Il est d'environ quatre pour les micro, cinq pour les intermédiaires contre environ neuf pour les transporteurs professionnels. Par contre le nombre d'itinéraires internationaux diffère peu avec le type de l'entreprise. Seulement les transporteurs de plus de 10 camions ont un nombre d'itinéraires internationaux (environ 3) supérieur à la moyenne qui est de près de deux itinéraires.

Les transporteurs professionnels disposent du plus grand nombre d'itinéraires internationaux. En effet, les itinéraires internationaux sont utilisés à plus de 58% pour ces derniers tandis qu'ils sont de 48% et de 32% pour les intermédiaires et les micros.

Quant à la rotation sur les itinéraires, il ressort que le nombre moyen de voyages en un mois sur les principaux itinéraires est de neuf en général. Cette fréquence de rotation est faible pour les entreprises intermédiaires et les micro (sept en moyenne) comparativement aux

entreprises professionnelles qui enregistrent une moyenne de plus de 27 voyages sur les itinéraires principaux.

Tableau 30 : Nombre d'itinéraires et de voyages selon le type d'entreprise

Nombre d'itinéraires	Nombre moyen d'itinéraires	Proportion des itinéraires internationaux (%)	Nombre moyen mensuel de voyages pour les itinéraires principaux
Micro unipersonnel	3,67	32,28	7,69
Intermédiaire	4,74	48,19	7,25
Plus de 10	9,04	58,69	27,13
Ensemble	4,94	43,94	11,18

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

4.2.3 Marge du transporteur

Il ressort de l'analyse de la marge des transporteurs deux grandes catégories de transporteurs : celle des transporteurs qui réalisent des bénéfices et celle qui subit des pertes. Toutefois, il convient de signaler que du fait de la non déclaration des coûts d'acquisition, les marges sont déterminées sans tenir compte de l'amortissement des véhicules.

De manière générale la majorité des transporteurs (53%) subissent des pertes chaque mois. En considérant le type d'entreprise, l'on constate que plus de la moitié des micro transporteurs arrivent à réaliser un bénéfice mensuellement tandis que plus de 57% des intermédiaires et 50% des plus de 10 camions font des pertes.

Tableau 31 : Répartition des transporteurs selon la marge et le type d'entreprise

	Proportion d'entreprise réalisant des gains (%)	Proportion d'entreprise réalisant des pertes (%)
Micro unipersonnel	53,85	46,15
Intermédiaire	42,19	57,81
Plus de 10	50,00	50,00
Ensemble	47,11	52,89

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

La marge moyenne mensuelle par véhicule des transporteurs réalisant un profit est d'environ 654 mille de F CFA. Les transporteurs de plus de 10 camions réalisent le profit le plus faible. En effet, ces derniers ont une marge moyenne par véhicule de 371 mille de F CFA qui représente presque la moitié de celle de micro.

La moitié des transporteurs réalisant un bénéfice obtiennent un montant inférieur à la moyenne (médiane=594 779). Seulement 10% de ces transporteurs arrivent à atteindre un bénéfice de un million de FCFA par mois.

Tableau 32 : Synthèses de la marge par véhicule des entreprises ayant réalisé une perte

	Micro unipersonnel	Intermediaire	Plus de 10	Ensemble
<i>Moyenne</i>	661 052	742 687	371 161	653 949
<i>Minimum</i>	57 997	21 362	23 589	21 362
<i>1^{er} décile</i>	209 978	39 257	23 589	57 997
<i>1^{er} quartile</i>	314 013	340 072	63 290	314 013
<i>Médiane</i>	594 779	650 052	289 658	594 779
<i>3^{ème} quartile</i>	947 906	1 117 733	595 833	947 906
<i>9^{ème} décile</i>	1 201 994	1 568 320	968 460	1 475 354
<i>Maximum</i>	1 409 134	1 978 765	968 460	1 978 765
<i>Ecart type</i>	408 837	572 741	340 018	495 156

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Les entreprises de transport de marchandises font face à des coûts élevés ce qui conduit à des pertes importantes au niveau des résultats des entreprises. En effet, un peu plus de la moitié de ces entreprises réalisent des pertes. Toutefois, certaines entreprises réalisent des profits qui sont en moyenne de 650 000 F CFA par mois.

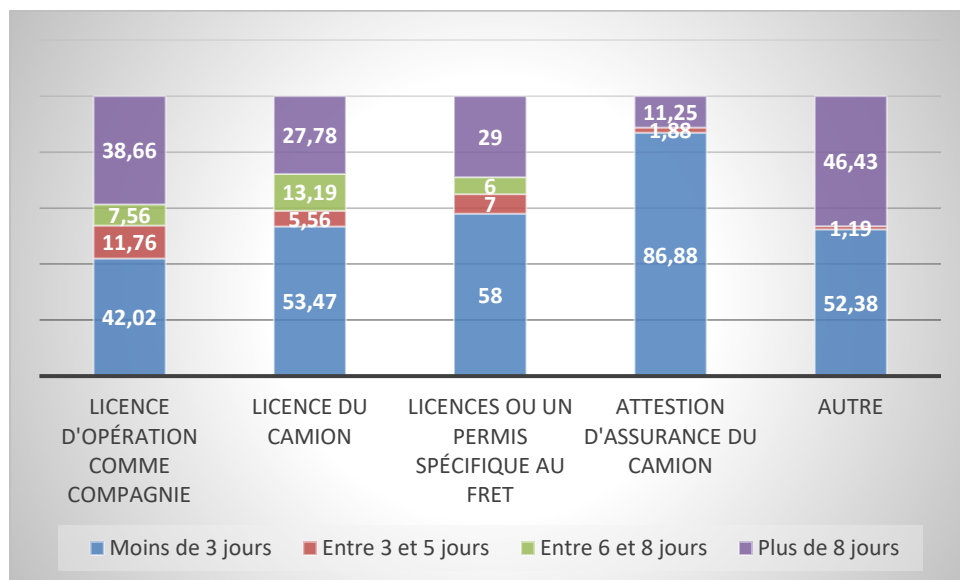
5 Défis et réformes du secteur

5.1 Défis

La norme pour l'obtention de certains documents administratifs en rapport avec l'activité de transport de marchandises ne peut excéder trois jours. Cette norme semble être respectée dans la plupart des cas. Elle n'est toutefois pas respectée dans certains cas tels que l'obtention de la licence d'opération.

En effet, selon les gestionnaires, environ 55% des entreprises obtiennent une licence pour opérer comme compagnie de transport en moins de trois jours. Toutefois, pour certains (environ 22%), il faut attendre plus de huit jours pour obtenir cette licence. En outre, environ 65% des entreprises obtiennent la licence du camion en moins de trois jours ; seulement 15% environ devront attendre plus de 8 jours pour l'obtenir. L'obtention des licences ou de permis spécifiques au fret et de l'attestation d'assurance du camion dure dans la plupart des cas moins de trois jours.

Graphique 29 : Durée de l'obtention de documents nécessaires pour l'activité selon les transporteurs



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

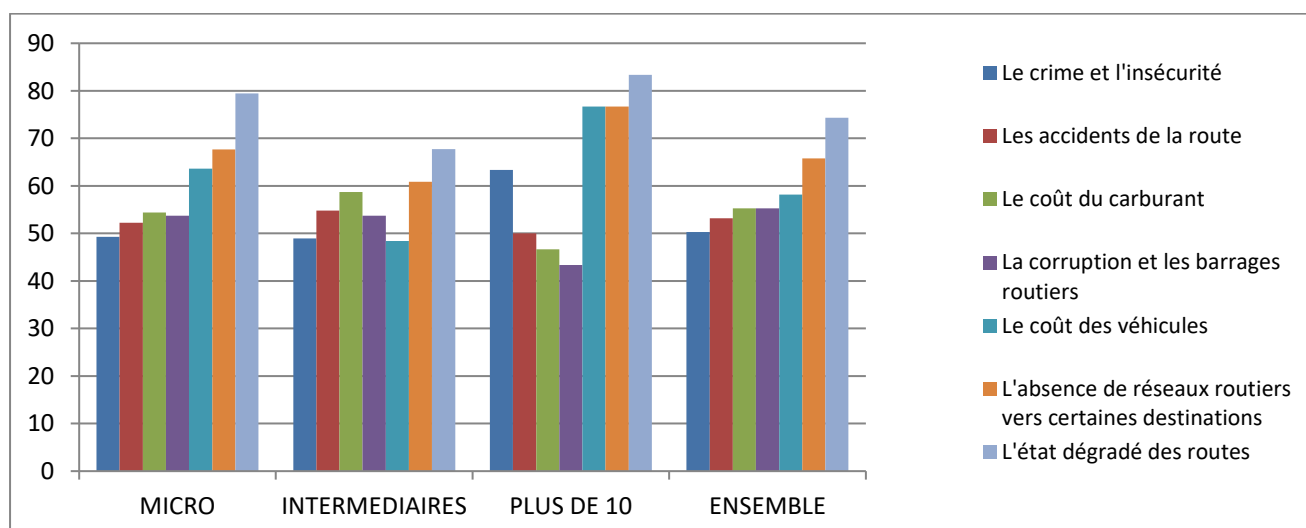
Les contraintes du secteur les plus relevées par les transporteurs de marchandises enquêtés concernent essentiellement le réseau routier, le coût des véhicules, le coût du carburant, la corruption et les accidents de la route. Ces contraintes sont plus décriées par les transporteurs internationaux. Elles ne semblent donc pas seulement liées au territoire togolais mais à l'ensemble des pays desservis par les transporteurs. Aussi, les travaux de construction de routes dans le nord du Togo, entrepris par le Gouvernement togolais pendant l'étude, obligeaient les transporteurs à utiliser de routes de contournement qui ne sont pas en bon état. L'usage de ces routes de contournement peut donc influencer considérablement la perception des enquêtés.

Tableau 33 : Evaluation des difficultés dans le secteur du transport selon les itinéraires

	Nationaux	Mixte	Ensemble
L'état dégradé des routes	65,28	82,41	75,56
L'absence de réseaux routiers vers certaines destinations	58,33	72,23	66,67
Le coût des véhicules	57,75	60,75	59,55
Les coûts du carburant	56,95	56,08	56,42
La corruption et les barrages routiers	50,00	57,01	54,19
Les accidents de la route	43,06	59,82	53,07
Le crime et l'insécurité	40,27	55,14	49,17
La répartition du fret	38,89	50,47	45,76
Coût d'entretien et des pièces détachées	49,29	42,86	45,46
Les pratiques du secteur informel	44,44	44,34	44,38
Le franchissement des frontières	30,99	41,12	37,08
La concurrence nationale	33,33	32,38	32,76
Les coûts du travail	27,78	35,85	32,58
Le Régime de transit	25,35	36,80	32,20
La concurrence internationale	20,83	39,62	32,02
La réglementation et les licences	23,94	24,29	24,16
La concurrence avec le l'industrie ferroviaire	14,28	12,87	13,45

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Graphique 30 : Répartition des producteurs selon les obstacles majeurs et très graves

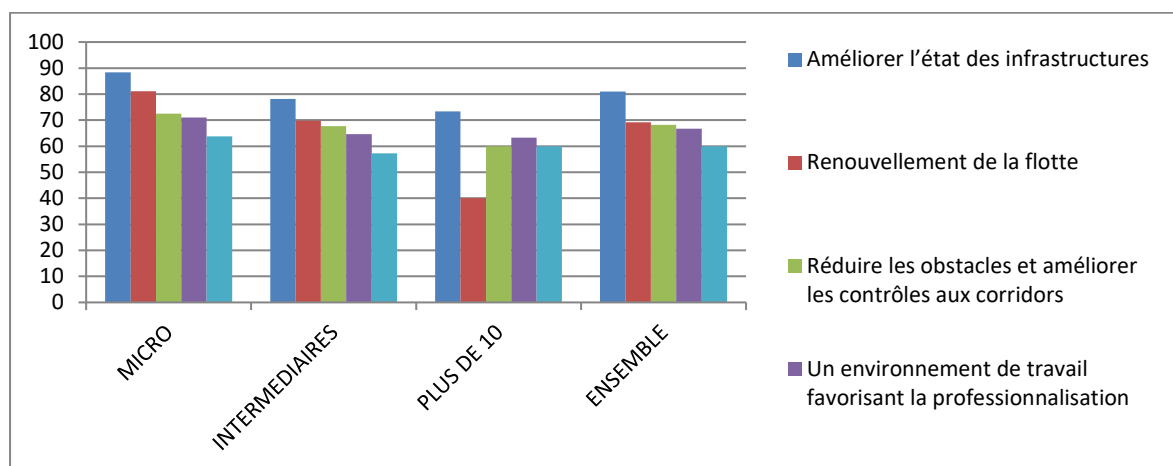


Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

5.2 Réformes du secteur

Neuf enquêtés sur dix souhaitent une réforme du secteur de transport de marchandises quel que soit le type de l'entreprise.

Graphique 31 : Répartition des transporteurs selon les réformes souhaitées et le type d'entreprise



Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Tableau 34 : Effets probables de la réforme

	Micro	Intermediaires	Plus de 10	Ensemble
Amélioration des conditions de travail	85,51	86,46	73,33	84,1
Réduction du nombre de barrages routiers	76,81	70,83	50	69,74
Réduction du nombre d'accidents	72,46	65,63	43,33	64,62
Fluidité du transport	73,91	62,5	43,33	63,59
Modernisation des entreprises	68,12	62,5	50	62,56
Réduction des coûts du transport	60,87	54,17	43,33	54,87
Réduction de surcharge	69,57	48,96	36,67	54,36
Retrait des véhicules vétustes	57,97	48,96	33,33	49,74
Disparition des artisans transporteurs	46,38	37,5	16,67	37,44
Réduction du nombre d'entreprises de transport	33,33	22,92	10	24,62
Destruction d'emplois	17,39	7,29	6,67	10,77

Source : EITM-ALCO-ENSEA, 2016

Le secteur des transports au TOGO fait face à des contraintes dont les plus importantes concernent le réseau routier, le coût des véhicules, le coût du carburant, la corruption et les accidents de la route. C'est donc à juste titre de mentionner que les défis à relever dans le secteur sont l'amélioration de l'état des routes, l'amélioration des contrôles et la réduction des barrages.

Conclusion

Cette étude s'est inscrite dans le cadre de la réorganisation du secteur du transport de marchandises au TOGO. Elle avait pour objet de décrire l'organisation du secteur de transport de marchandises et d'en comprendre le fonctionnement en vue d'identifier les contraintes auxquelles font face les acteurs du secteur. Les principaux résultats de cette étude sont :

1. A l'instar de plusieurs pays de la sous-région, le secteur des transports au TOGO comporte de nombreux acteurs. Cette multitude d'acteurs est souvent perçue comme une source des coûts élevés du transport et d'une relative mauvaise organisation du secteur.
2. Le secteur des transports de marchandises au TOGO est dominé par des micro-entreprises qui sont exclusivement dépendantes du transport. Le secteur est composé d'individus ayant un niveau d'instruction relativement acceptable (secondaire) et a un parc relativement jeune (âge moyen de 10 ans).
3. Au TOGO, les entreprises de transport de marchandises font face à des coûts élevés ce qui conduit à des pertes importantes au niveau des résultats des entreprises. En effet, un peu plus de la moitié de ces entreprises réalisent des pertes. Toutefois, certaines entreprises réalisent des profits qui sont en moyenne de 650 000 F CFA le mois.
4. Le secteur des transports au TOGO fait face à des contraintes dont les plus importantes concernent le réseau routier, le coût des véhicules, le coût du carburant, la corruption et les accidents de la route. C'est donc à juste titre que les défis à relever dans le secteur sont l'amélioration de l'état des routes⁴, l'amélioration des contrôles et la réduction des barrages.

En somme, le TOGO aurait dans un premier temps bénéficié d'un contexte politique défavorable de la crise en Côte d'Ivoire et d'une bonne performance économique, ce qui aurait entraîné une hausse de la demande de biens et services intérieur et en transit. Cette hausse de la demande en transport se serait traduite par une hausse croissante de création d'entreprises de transport et d'importants investissements. Toutefois, cet investissement aurait été fait non seulement tardivement (retard dans la réponse de l'offre) mais aussi le contexte récent des pays de la zone CEDEAO (la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Nigeria, le Niger), combinant fragilité pour certains pays de l'hinterland (du côté de la demande) et embellie pour d'autres, auraient eu un impact négatif sur la demande de transport au TOGO.

Malgré les difficultés, des perspectives importantes sont à envisager pour le Togo en ce qui concerne le secteur des transports. Il y a un potentiel capital humain dans le secteur. La plupart des employés du secteur y compris les chauffeurs sont jeunes et instruits. Un investissement dans la formation et le renforcement de capacité devrait, à moyen et long terme, conduire à une amélioration des performances. Aussi, la structure des coûts des

⁴ D'importants chantiers ont été engagés par le Ministère en charge du Transport pour l'amélioration des routes. Certaines opérations étaient en cours au moment de la réalisation de la présente étude.

entreprises de transport de marchandises au TOGO laisse présager l'existence d'économie d'échelle. Ainsi, des réformes qui encourageraient les regroupements devraient permettre d'améliorer la performance du secteur des transports de marchandises au TOGO.

Annexe

A1. Conception et méthodologie de l'étude

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 :
 - les chauffeurs ;
 - les transitaires ;
 - 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.

1. Questionnaire gestionnaire	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.
2. Questionnaire chauffeur	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.
3. Questionnaire chargeur	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.
4. Questionnaire transitaire.	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.
5. Questionnaire coxeur.	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 coxeur et les clients dont il fait transporter la marchandise.
<i>Section C : Activités avec les clients</i>	Description des relations du coxeur avec ces clients qui lui confie la marchandise à transporter.
<i>Section D : Activités de coxeur intermédiaire</i>	Description des activités du coxeur en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur.
<i>Section E : Perspectives</i>	Perception du secteur : organisations de coxeurs, 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 résident 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.

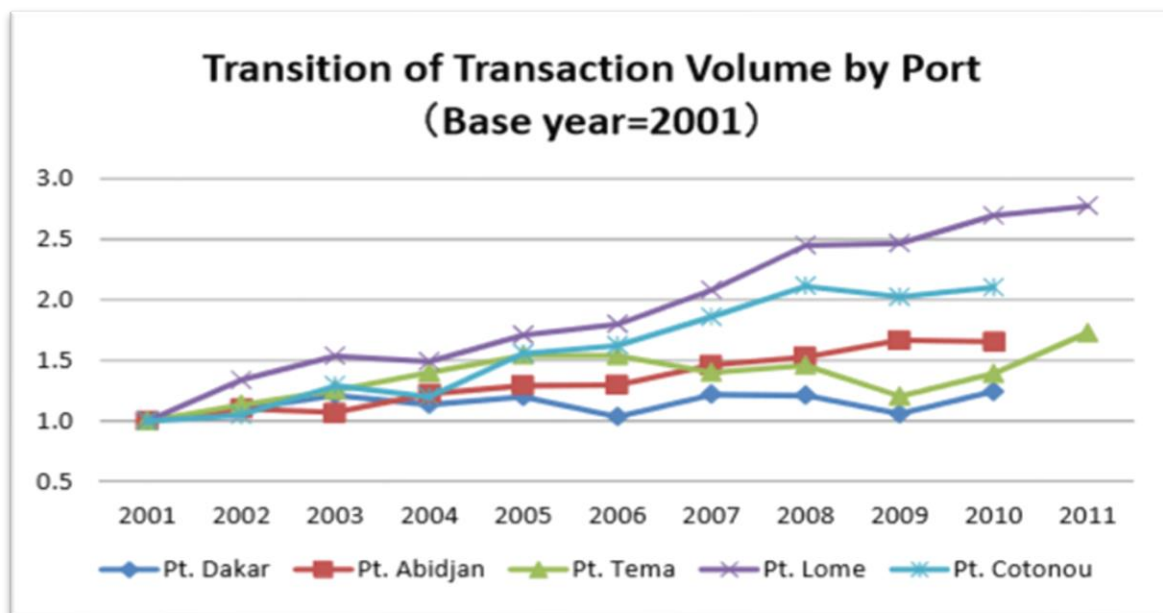
L'analyse des données a adopté une démarche principalement descriptive avec une méthodologie particulière pour l'analyse des coûts d'exploitation tel que présenté dans le corps du rapport.

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

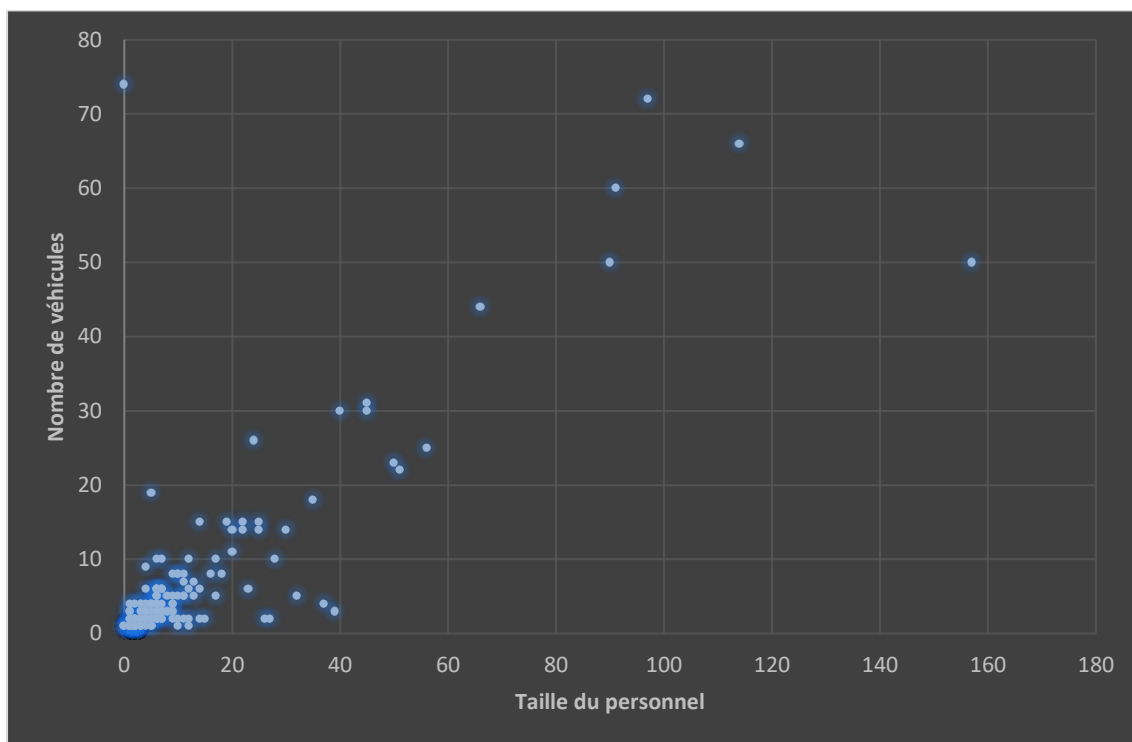


A3. Prix et coûts

Tableau 35 : Synthèses de la marge par véhicule des entreprises ayant réalisé une perte

	Micro unipersonnel	Intermediaire	Plus de 10	Ensemble
<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^{er} décile</i>	-1 369 904	-1 395 100	-553 557	-1 135 625
<i>1^{er} quartile</i>	-908 401	-800 422	-463 603	-908 401
<i>Médiane</i>	-644 536	-527 015	-279 747	-512 690
<i>3^{ème} quartile</i>	-346 221	-196 573	-208 336	-202 455
<i>9^{ème} 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



A5. Termes de références

West Africa Trucking Surveys: Togo

Context

Transport prices in West Africa are high, and the quality of service is low, with long and often unpredictable delays. An analysis conducted in 2012 on the West Africa corridors assessed the total logistics costs for importing goods, taking into account not only the financial cost of the logistics services from the maritime gateway to the final destination, but also the economic impact of delivery time and the uncertainties of that time. Inland transport costs constitute the main cost item, followed by maritime gateway costs, which comprise several sub-items corresponding to different fees and logistics services.

The first priority to reduce trade transaction costs is therefore to reduce transport prices. By tradition most of the interventions are targeting the reduction of vehicle operating costs by improving the road transport infrastructure. For instance, the Highway Development and Management Model⁵ (HDM-4) calculates the effect of improved roads condition on the vehicle operating costs. However, it has been demonstrated in the World Bank study

⁵ Developed by the British Overseas Development Administration, the Asian Development Bank, the Swedish National Road Administration, the Inter-American Federation of Cement Manufacturers, and the World Bank as an international effort for improved road investment appraisal methods

Transport Costs and Prices in Africa: a Review of the Main International Corridors'⁶ that reduction in vehicle operating costs does not necessarily translate into lower prices to the shipper, for reasons linked to the prevailing characteristics of the transport market and the industry. In West Africa, the conditions are not met to ensure that only interventions on vehicle operating costs will guarantee a reduction of the transport prices.

Togo trade and logistics services competitiveness project will address the factors linked to cartels and competition both within and outside the trucking industry (through the reform of the access to the transport market for trucking companies) and the factors linked to the trucking companies fixed and variable costs (through the reform of the access to the profession).

In order to assess the impact of the reform on the trucking industry, it is necessary to establish a baseline. In addition, there is need to measure the gap between the current characteristics of the trucking companies and what would be required to comply with a stricter regulatory environment in order to determine the scope and magnitude of the accompanying measures for the reform.

Scope of work and activities

(1) Trucking industry

a) Census of the trucking industry

Establish the characteristics, mode of operation and ownership of truck fleet registered in Togo. The information should notably include trucks licensed by a trucking company to operate as commercial truck, by a business to operate under own account transport, or not licensed at all.

b) Construction of the sample

The sample will be drawn from the census of trucking companies and individuals, whether involved in commercial transport or for own account.

(2) Other key players

The consultant needs to collect the information on the conditions for accessing freight by the truckers and trucking company from the stakeholders constituting the demand side: shippers, clearing and forwarding agents, and intermediaries of all kinds.

(3) The surveys

The survey questionnaire for truck operators (formal or not) will include the following key issues:

- Characteristics of the trucking operators: form, principle and ancillary activities, linkages with other companies, assets and facilities (staff and truck fleet are addressed as separate issues), location, and year of establishment ;

⁶ 'Transport Costs and Prices in Africa: a Review of the Main International Corridors', S. Teravaninthorn and G. Raballand, World Bank 2008

- Truck fleet: nature and structure of the fleet, acquisition and renewal strategies, financing strategies ;
- Staff: composition (management, administrative support staff, drivers, mechanics) and size, age and gender structure, level of education and level of salaries, family structure (number of dependents);
- Access to freight: multiple options can coexist within the same company, own-account transport for own goods or for goods owned by the group (for instance, if the trucking company is the specialized subsidiary of a trading or industrial group), established contracts or spot demand originating from shippers, clearing and forwarding agents or other intermediaries;
- The position of the trucking companies on challenges faced, and capacity to engage into the reform process.

The access to freight, characteristics and staff sections will be expanded to form the basis of the questionnaire for the other key players (shippers, clearing and forwarding agents, and intermediaries). The staff section will be expanded to form the basis of the questionnaire for drivers.

Considering the nature of the issues to investigate, the survey will mix qualitative and quantitative information.

- (4) Gather supplementary information to the abovementioned trucking survey from C&F agents at the main inland borders (Cinkanse, Hilla Condji), in order to inform the social impact assessment.

(5) Analysis

The survey information collected above will need to be analyzed to answer the following questions with the view to provide sufficient analysis on the potential social impact of the proposed reforms, and to design mitigation measures:

- What is the total number of employment, by informal/formal, level of education, gender, ethnic group, and degree of impact to reforms?
- What is the total number of trucking operators by main category defined in the typology?
- What are other operators outside truck operators who will be seriously affected by the proposed reforms?
- What are the positive and negative impacts of the proposed reforms on the target groups identified above? Quantify the impact where possible.
- What is the likely loss of jobs as a result of the reforms?
- What are the most vulnerable groups?
- What is the likely cost savings for the private sector?
- What is the likely increase in revenue for the private sector?

Deliverables:

1. Work plan to be jointly submitted by ENSEA and ALCO (upon signing contract)
2. Results of the census in the form of a database, capturing trucks, owners, etc. to be submitted by ALCO
3. Final questionnaires and proposed sample to be submitted by ENSEA, with ALCO's endorsement
4. Information on the conditions for accessing freight from shippers, clearing and forwarding agents, and other intermediaries
5. Database of the captured responses to the questionnaire of the trucking survey to be jointly submitted by ENSEA and ALCO (within four weeks of the commencement of the assignment)
6. Database of the information captured from the survey of C&F agents at the border to be submitted by ALCO (within four weeks of the commencement of the assignment)
7. Draft report on the analysis of the trucking survey responses to be submitted by ENSEA (within six weeks of the commencement of the assignment)
8. Validation workshop where both ENSEA and ALCO should be present
9. Final report to be delivered by ENSEA (two weeks after reception of the consolidated comments on the draft report)

Criteria and qualification of the Consultant

- Strong track record in undertaking surveys
- Strong track record in statistical analysis and report writing
- High professional standards
- Access to necessary information for the study
- Extensive and in-depth knowledge of the local context
- Presence on the ground
- The team should be composed of a statistician, an industry expert and a group of surveyors, led by a researcher of social science