

Termes de références

Enquêtes sur le camionnage en Afrique de l'Ouest : Togo

Contexte

Les prix du transport en Afrique de l'Ouest sont élevés et la qualité du service est faible, avec des retards longs et souvent imprévisibles. Une analyse réalisée en 2012 sur les corridors ouest-africains

évalué les coûts logistiques totaux liés à l'importation de marchandises, en tenant compte non seulement des coût financier des prestations logistiques depuis la porte maritime jusqu'à la destination finale, mais aussi l'impact économique du délai de livraison et les incertitudes de ce délai. Les coûts du transport terrestre constituent le principal poste de coût, suivis par les coûts de la passerelle maritime, qui comprennent plusieurs sous-postes correspondant à différents tarifs et prestations logistiques.

La première priorité pour réduire les coûts des transactions commerciales est donc de réduire les prix du transport. Traditionnellement, la plupart des interventions visent à réduire les coûts d'exploitation des véhicules en améliorant les infrastructures de transport routier. Par exemple, le modèle de développement et de gestion des routes(HDM-4) calcule l'effet de l'amélioration de l'état des routes sur la

les frais d'exploitation des véhicules. Cependant, il a été démontré dans l'étude de la Banque mondiale

⁵Développé par l'Administration britannique pour le développement à l'étranger, la Banque asiatique de développement, l'Administration nationale suédoise des routes, la Fédération interaméricaine des fabricants de ciment et la Banque mondiale dans le cadre d'un effort international visant à améliorer les méthodes d'évaluation des investissements routiers.

Coûts et prix du transport en Afrique : une revue des principaux corridors internationaux⁶ que la réduction des coûts d'exploitation des véhicules ne se traduit pas nécessairement par une baisse des prix pour le chargeur, pour des raisons liées aux caractéristiques dominantes du marché du transport et du secteur. En Afrique de l'Ouest, les conditions ne sont pas réunies pour que seules les interventions sur les coûts d'exploitation des véhicules garantissent une réduction des prix du transport.

Le projet de compétitivité des services commerciaux et logistiques du Togo abordera les facteurs liés aux cartels et à la concurrence à l'intérieur et à l'extérieur de l'industrie du transport routier (à travers la réforme de l'accès au marché du transport pour les entreprises de transport routier) et les facteurs liés aux coûts fixes et variables des entreprises de transport routier. (à travers la réforme de l'accès à la profession).

Afin d'évaluer l'impact de la réforme sur l'industrie du camionnage, il est nécessaire d'établir une base de référence. En outre, il est nécessaire de mesurer l'écart entre les caractéristiques actuelles des entreprises de transport routier et ce qui serait nécessaire pour se conformer à un environnement réglementaire plus strict afin de déterminer la portée et l'ampleur des mesures d'accompagnement de la réforme.

Portée du travail et des activités

(1) Industrie du camionnage

a) Recensement de l'industrie du camionnage

Établir les caractéristiques, le mode de fonctionnement et la propriété du parc de camions immatriculé au Togo. Les informations doivent notamment inclure les camions agréés par une entreprise de camionnage pour fonctionner comme camion commercial, par une entreprise pour opérer pour son propre compte, ou sans licence du tout.

b) Construction de l'échantillon

L'échantillon sera tiré du recensement des entreprises de camionnage et des particuliers, qu'ils soient impliqués dans le transport commercial ou pour leur propre compte.

(2) Autres acteurs clés

Le consultant doit collecter les informations sur les conditions d'accès au fret par les camionneurs et les entreprises de transport routier auprès des acteurs constituant la demande : chargeurs, transitaires et intermédiaires de toute nature.

(3) Les enquêtes

Le questionnaire d'enquête destiné aux opérateurs de camions (formels ou non) comprendra les questions clés suivantes :

- Caractéristiques des opérateurs de camionnage : forme, principe et activités auxiliaires, liens avec d'autres entreprises, actifs et installations (le personnel et la flotte de camions sont traités comme des questions distinctes), localisation et année d'établissement ;

⁶« Coûts et prix du transport en Afrique : une revue des principaux corridors internationaux », S. Teravaninthorn et G. Raballand, Banque mondiale 2008

- Flotte de camions : nature et structure de la flotte, stratégies d'acquisition et de renouvellement, stratégies de financement ;
- Personnel : composition (encadrement, personnel d'appui administratif, chauffeurs, mécaniciens) et taille, structure par âge et sexe, niveau d'éducation et niveau des salaires, structure familiale (nombre de personnes à charge) ;
- Accès au fret : plusieurs options peuvent coexister au sein d'une même entreprise, transport pour compte propre de marchandises propres ou de marchandises appartenant au groupe (par exemple, si l'entreprise de transport routier est la filiale spécialisée d'un groupe commercial ou industriel), contrats établis ou spot. la demande émanant des expéditeurs, des agents de compensation et de transit ou d'autres intermédiaires ;

- La position des entreprises de transport routier sur les défis rencontrés et leur capacité à s'engager dans le processus de réforme.

L'accès aux rubriques fret, caractéristiques et personnel sera élargi pour constituer la base du questionnaire destiné aux autres acteurs clés (expéditeurs, transitaires et intermédiaires). La section réservée au personnel sera élargie pour constituer la base du questionnaire destiné aux conducteurs.

Compte tenu de la nature des questions à étudier, l'enquête mélangera des informations qualitatives et quantitatives.

- (4) Recueillir des informations complémentaires à l'enquête sur le camionnage mentionnée ci-dessus auprès des agents C&F aux principales frontières intérieures (Cinkanse, Hilla Condji), afin d'éclairer l'évaluation de l'impact social.

(5) Analyse

Les informations de l'enquête recueillies ci-dessus devront être analysées pour répondre aux questions suivantes en vue de fournir une analyse suffisante de l'impact social potentiel des réformes proposées et de concevoir des mesures d'atténuation :

- Quel est le nombre total d'emplois, par informel/formel, niveau d'éducation, sexe, groupe ethnique et degré d'impact des réformes ?
- Quel est le nombre total d'opérateurs routiers par catégorie principale définie dans la typologie ?
- Quels sont les autres opérateurs, autres que les transporteurs routiers, qui seront sérieusement touchés par les réformes proposées ?
- Quels sont les impacts positifs et négatifs des réformes proposées sur les groupes cibles identifiés ci-dessus ? Quantifiez l'impact lorsque cela est possible.
- Quelle est la probabilité de perte d'emplois suite aux réformes ?
- Quels sont les groupes les plus vulnérables ?
- Quelles sont les économies probables pour le secteur privé ?
- Quelle est l'augmentation probable des revenus du secteur privé ?

Livrables :

1. Plan de travail à soumettre conjointement par l'ENSEA et l'ALCO (à la signature du contrat)
2. Résultats du recensement sous forme de base de données, reprenant les camions, les propriétaires, etc., à soumettre par l'ALCO
3. Questionnaires finaux et échantillon proposé à soumettre par l'ENSEA, avec l'aval de l'ALCO
4. Informations sur les conditions d'accès au fret auprès des expéditeurs, des agents de douane et de transit et autres intermédiaires
5. Base de données des réponses saisies au questionnaire de l'enquête sur le camionnage à soumettre conjointement par l'ENSEA et l'ALCO (dans les quatre semaines suivant le début de la mission)
6. Base de données des informations recueillies lors de l'enquête auprès des agents C&F à la frontière, à soumettre par l'ALCO (dans les quatre semaines suivant le début de la mission)
7. Projet de rapport sur l'analyse des réponses à l'enquête sur le camionnage à soumettre par l'ENSEA (dans les six semaines suivant le début de la mission)
8. Atelier de validation où l'ENSEA et l'ALCO devraient être présents
9. Rapport final à remettre par l'ENSEA (deux semaines après réception des commentaires consolidés sur le projet de rapport)

Critères et qualification du Consultant

- Solide expérience dans la réalisation d'enquêtes
- Solide expérience en analyse statistique et rédaction de rapports
- Des normes professionnelles élevées
- Accès aux informations nécessaires à l'étude
- Connaissance étendue et approfondie du contexte local
- Présence sur le terrain
- L'équipe devrait être composée d'un statisticien, d'un expert du secteur et d'un groupe d'enquêteurs, dirigé par un chercheur de s