

Togo - Industrie du transport routier de marchandises Togo (2016)

Direction des transports routiers et ferroviaires (DTRF)

Rapport généré le: November 5, 2025

Vous pouvez consulter notre catalogue de données sur:

<http://160.242.193.218/nada/index.php>

Identification

ID DE L'ENQUÊTE

TGO-DTRF-ITRMT-001

TITRE

Industrie du transport routier de marchandises Togo (2016)

SOUS-TITRE

Aucun

ABRÉVIATION OU ACRONYME

ITRMT 2016

TITRE TRADUIT

Aucun

PAYS

Nom
Togo

TYPE D'ÉTUDE

Enquête sur les entreprises [en/oth]

INFORMATION SUR LA SÉRIE

Première étude sur l'industrie du transport routier de marchandises au Togo

RÉSUMÉ

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 routes⁵(HDM-4) calcule l'effet de l'amélioration de l'état des routes sur les frais d'exploitation des véhicules.

Cependant, il a été démontré dans l'étude de la Banque mondiale.

Coûts et prix du transport en Afrique : une revue des principaux corridors internationaux⁶que 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.

TYPE DE DONNÉES

Données échantillonnées [ssd]

UNITÉ D'ANALYSE

Entreprises de transport routier de marchandises formelles et informelles

Version

DESCRIPTION DE LA VERSION

Dernière version des fichiers de données après traitement

DATE DE LA VERSION

2016-11-19

NOTES SUR LA VERSION

Dernière version de la banse ayant permis le calcul des indicateurs et le document d'analyse ou le rapport de l'étude

Périmètre

NOTES

Le nombre total d'emplois, par informel/formel, niveau d'éducation, sexe, groupe ethnique et degré d'impact des réformes

Le nombre total d'opérateurs routiers par catégorie principale définie dans la typologie

Les autres opérateurs, autres que les transporteurs routiers, qui seront sérieusement touchés par les réformes proposées

Les impacts positifs et négatifs des réformes proposées sur les groupes cibles identifiés

La probabilité de perte d'emplois suite aux réformes

Les groupes les plus vulnérables

Les économies probables pour le secteur privé

THÈMES

Thème	Vocabulaire	URI
TRANSPORTS, VOYAGES ET MOBILITE [11]	CESSDA	Link
Emploi [3.1]	CESSDA	Link
Conditions de travail [3.6]	CESSDA	Link
Revenu, propriété, épargne et investissement [1.5]	CESSDA	Link
Langue et linguistique [7.3]	CESSDA	Link

MOTS-CLÉS

Mot-clé
Gestionnaire
Chauffeur
Chargeur
Transitaire
Coxer
Transporteurs
Transport
Entreprise
Routier
Marchandise

Couverture

COUVERTURE GÉOGRAPHIQUE

L'enquête est nationale

UNITÉ GÉOGRAPHIQUE

Niveau le plus bas couvert par les données est le pays

UNIVERS

L'enquête couvre l'ensemble des entreprises de transport routier de marchandises

Producteurs et sponsors

ENQUÊTEURS PRINCIPAUX

Nom	Affiliation
Direction des transports routiers et ferroviaires (DTRF)	Ministère des infrastructures et des transports

PRODUCTEURS

Nom	Abréviation	Affiliation	Rôle
Ecole nationale supérieure de statistique et d'économie appliquée	ENSEA	Partenaire technique	Appui technique
Organisation du corridor Abidja Lagos	OCAL	Partenaire technique	Appui technique

AGENCE DE FINANCEMENT/SPONSOR

Nom	Abréviation	Rôle
Banque mondiale	BM	Appui financier
Gouvernement du Togo	TGO	Ressources humaines et financement local

AUTRES IDENTIFICATIONS/REMERCIEMENTS

Nom	Affiliation	Rôle
AGBOKPE Kokou Délato	DTRF	Directeur
EDDY Kokouvi Antony	OCAL	Expert en facilitation
DAKITSE-BENISSAN Eugene	OCAL	Expert économiste des transports
DERMANE Tadjudini	DTRF	Chef de division du transport routier
YAKPO OSSOBE Edem	DTRF	Assistant en facilitation des transports
SEBABE Alourou	DTRF	Chargé des statistiques
HARTMANN Olivier	BM	Expert en facilitation des transports

Echantillonnage

PROCÉDURE D'ÉCHANTILLONNAGE

Enquête gestionnaire (décrire la population cible, le mode de sélection, la prise en compte de la dimension spatiale ; mettre un tableau définissant les zones géographiques, indiquer la distribution de l'échantillon)

Enquête transporteurs (idem)

Enquêtes transitaire (idem dans la mesure du possible)

Enquête coxneur

Mettre une carte du Togo dans la mesure du possible et pointer les points d'enquête

Mettre un schéma décrivant le processus

ECARTS PAR RAPPORT AU PLAN D'ÉCHANTILLONNAGE

Aucune

PONDÉRATION

La taille de l'échantillon à enquêter est déterminée à partir de la formule :

$$N_s = \frac{(N_p)(p)(1-p)}{((N_p-1) \cdot \frac{B}{C})^2 + (p)(1-p)}$$

= taille de l'échantillon ;

= niveau de confiance selon la loi normale centrée réduite (pour un niveau de confiance de 95%, $z = 1.96$, pour un niveau de confiance de 99%, $z = 2.575$) ;

= proportion estimée de la population qui présente la caractéristique (lorsque inconnue, on utilise $p = 0.5$ ce qui correspond au cas le plus défavorable c'est-à-dire la dispersion la plus grande) ;

= marge d'erreur tolérée (par exemple on veut connaître la proportion réelle à 5% près) ; et

= Nombre total des bénéficiaires.

Collecte de données

DATES DE COLLECTE DE DONNÉES

Début	Fin	Cycle
2016-06-30	2016-07-15	2 semaines

PÉRIODES DE TEMPS

Date de début	Date de fin	Cycle
2016-06-30	2016-07-15	2 semaines

MODE DE COLLECTE DE DONNÉES

Interview face à face [f2f]

SUPERVISION

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.

NOTES SUR LA COLLECTE DE DONNÉES

Deux approches ont soutenu la collecte.

D'une part, une approche qualitative a été mise en œuvre à travers des discussions en focus groups avec les différents acteurs bénéficiaires et de mise en œuvre du Projet. Les discussions en focus groups ont été organisées. D'autre part, l'enquête quantitative a été réalisée à l'aide d'un questionnaire structuré. 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.

COLLECTEURS DE DONNÉES

Nom	Abréviation	Affiliation
AGBOKPE Kokou Délato	DTRF	Directeur
DERMANE Tadjudini	DTRF	Chef division du transport routier
SEBABE Alourou	DTRF	Chargé des statistiques
YAKPO OSSOBE Edem	DTRF	Assistant facilitation des transports
EDDY Kokouvi Antony	OCAL	Expert en facilitation des transports

DAKITSE-BENISSAN Eugene	OCAL	Expert économiste des transports
HARTMANN Olivier	BM	Expert en facilitation des transports

Questionnaires

QUESTIONNAIRES

Questionnaire gestionnaire
 Questionnaire chauffeur
 Questionnaire chargeur
 Questionnaire transitaire
 Questionnaire coxeur

Traitement des données

EDITION DES DONNÉES

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.

Evaluation des données

ESTIMATIONS DE L'ERREUR D'ÉCHANTILLONNAGE

Marge d'erreur prévue pour l'échantillonnage est de 5%

Politique d'accès

CONTACTS

Nom	Affiliation	Email	URL
DERMANE Tadjudini	DTRF	derta_tg@yahoo.fr	dtrf.tg
EDDY Kokouvi Antony	OCAL	eanthony@ifc.org	dtrf.tg
SEBABE Alourou	DTRF	sebabealourou5@yahoo.fr	dtrf.tg

CONFIDENTIALITÉ

Toute utilisation des données produites ou gérées par le Système statistique national (SSN) doit faire l'objet d'une demande d'autorisation adressée à l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques et démographiques (INSEED) qui en assure la coordination. Il y sera clairement mentionné l'utilisation qui sera faite des données et une copie du projet d'étude et de l'attestation de recherche sera jointe à la demande. En cas d'avis favorable de l'INSEED, un formulaire d'engagement devra être renseigné et signé par l'intéressé. Ce dernier devra transmettre à l'INSEED une copie de son rapport d'étude à des fins utiles.

CONDITIONS D'ACCÈS

Le service ou l'organisation demandeur devra s'engager à respecter les conditions suivantes :

1. L'utilisateur devra se conformer à garantir l'anonymat des personnes physiques ou morales concernées par l'enquête ; et n'utiliser ces données qu'aux fins de diffuser ou de publier des résultats statistiques agrégés.
2. L'utilisateur est responsable de ses conclusions ou études tirées de ces données et en cela, la responsabilité de l'INSEED ne saurait être engagée de quelque manière que ce soit.
3. Les données ne devront être ni copiées ni transmises à d'autres personnes ou organisations, directement ou indirectement, sans l'accord écrit préalable de l'INSEED.
4. Une copie de tout rapport produit sur la base des données sera transmise pour information et commentaire à l'INSEED.
5. L'utilisateur est informé que l'INSEED se réserve le droit de recourir aux voies et moyens qu'il jugera utiles en cas de non respect de l'un quelconque de ces engagements, pour se faire restaurer dans ses droits.
6. L'utilisateur peut en cas de besoin s'adjoindre le concours de l'INSEED dans la réalisation de l'étude.

7. L'utilisateur citera la source comme indiquée à la rubrique "Citation".

EXIGENCES DE CITATION

Industrie de transport routier de marchandises au Togo ITRMT 2016, DTRF, Togo

AUTORISATION D'ACCÈS

Nom	Affiliation	Email	URL
Direction des transports routiers et ferroviaires	Ministère des infrastructures et des transports	dtrft22@gmail.com	dtrf.tg

Avis de non-responsabilité et droits d'auteur

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

L'utilisateur est entièrement responsable de ses conclusions ou études tirées de ces données et en cela, la responsabilité de l'INSEED ne saurait être engagée de quelque manière que ce soit.

DROITS D'AUTEUR

Droit d'accès réservé à la DTRF

Production de métadonnées

IDENTIFIANT DU DOCUMENT DDI

DDI-TGO-DTRF-ITRMT-001

PRODUCTEURS

Nom	Abréviation	Affiliation	Rôle
Direction des transports routiers et ferroviaires	DTRF	Ministère des infrastructures et des transports	Producteur de métadonnées
Banque mondiale	BM	Partenaire technique et financier	Appui financier
Ecole nationale supérieure de statistique et d'économie appliquée	ENSEA	Partenaire technique	Appui technique
Organisation du corridor Abidja Lagos	OCAL	Partenaire technique	Appui technique

DATE DE PRODUCTION DES MÉTADONNÉES

2024-08-26

VERSION DU DOCUMENT DDI

Version finale de la documentation (Novembre 2016)

Description des données

Fichier de microdonnées	le cas	Variables
<p>Chargeur</p> <p>Ce fichier contient des informations relatives aux chargeurs. Il aborde des questions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'identification d'un chargeur (localisation, et adresse), - du profil de l'entreprise du chargeur allant du statut légal à la description des activités, - de leur relation avec les transporteurs, - des défis du secteur - des reformes du secteur 	31	270
<p>Chauffeur</p> <p>Ce fichier contient des informations relatives aux chauffeurs. Il aborde des questions sur les :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, - Caractéristiques générales du chauffeur : nom, sexe, âge, formation, recrutement etc., - Etat des personnes qui assistent le chauffeur régulièrement, leur rémunération, la rémunération du chauffeur etc., - La section itinéraires permet de relever les axes habituellement empruntés par le chauffeur et les difficultés qu'il rencontre. - Conditions de travail du chauffeur, et - Propositions de réformes par le chauffeur et les effets qu'il attend de ces réformes. 	234	208
<p>Coxeur</p> <p>Ce fichier contient des informations relatives aux chargeurs. Il aborde des questions sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les caractéristiques permettant de distinguer les différents coxeurs enquêtés : localisation, nom, adresse, etc., - le profil du coxeur allant du statut légal à la description des activités, - la description des relations entre le coxeur et les clients dont il fait transporter la marchandise, - la description des relations du coxeur avec ces clients qui lui confie la marchandise à transporter, - la description des activités du coxeur en tant qu'intermédiaire entre le chargeur et le transporteur, - la perception du secteur : organisations de coxeurs, contraintes, évolution du secteur de transport de marchandises 	30	301
<p>Transitaire</p> <p>Ce fichier contient des informations relatives aux chargeurs. Il aborde des questions sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les caractéristiques permettant de distinguer les différents transitaires enquêtés : localisation, nom, adresse, etc., - le profil du chargeur allant du statut légal à la description des activités, - les informations relatives à la composition du personnel : formation, rémunération et avantages reçus, - la description des activités de transit et les autres activités de l'entreprise, - les propositions de réformes et indiquer les effets attendus des réformes. 	356	251