

CHAPITRE II
LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR
DU TRANSPORT ROUTIER DE
MARCHANDISES AU TOGO

Pour avoir une idée plus précise du fonctionnement du secteur des transports routiers de marchandises, nous allons nous tout d'abord dresser un tableau de son cadre réglementaire. Nous nous intéresserons ensuite au rôle des différents acteurs, après quoi nous tenterons une analyse de l'offre.

I- UN CADRE REGLEMENTAIRE PEU APPLIQUE

Le rôle réglementaire de l'Etat est loin d'être négligeable dans le fonctionnement du secteur des transports routiers de marchandises. La puissance publique intervient à différents niveaux : organisationnel, tarifaire, technique, fiscal... Cependant, même si le cadre juridique est incontestable, l'application des textes reste difficile à apprécier, tant ces derniers sont plus ou moins respectés (souvent moins que plus!).

Des textes réglementant le secteur on peut relever les principaux points suivants :

a)- L'accès à la profession de transport routier est libre. Il n'existe pas de licence de transport. Cependant, des autorisations se rapportant aux caractéristiques des véhicules donnent lieu à la délivrance de cartes de transport inter-urbains ou inter-Etats.

b)- Le transport mixte (personnes et marchandises) est interdit sauf pour les véhicules munis d'un caisson métallique.

c)- Longtemps fixée à 13 tonnes, la charge maximum admissible par essieu simple est maintenant de 11,5 tonnes (la charge utile d'un semi-remorque à 4 essieux est de 25 tonnes, 27 tonnes pour un 5 essieux).

d)- Il existe une tarification officielle (par groupe de produits) applicable aux transports nationaux et internationaux.

e)- Les transports internationaux sont régis par des accords bilatéraux fixant les conditions de partage du fret (1/3 pour les transporteurs togolais et 2/3 pour les transporteurs du pays destinataire).

Nous analyserons la réglementation successivement sur le plan technique, tarifaire et fiscal.

1- La réglementation technique : des transporteurs "en porte à faux" légal !

Il est important de souligner - et ce n'est pas particulier pour le seul Togo - que l'administration tend à entériner certaines pratiques des transporteurs mêmes si elles ne sont pas conformes aux recommandations techniques des constructeurs. Et, il est peu probable que l'on revienne en arrière.

1.1- Réglementation relative aux charges maxima

Elle est spécifiée dans l'arrêté ministériel MC/n° 19 du 07/10/82 qui concerne d'une part, les charges ponctuelles (par roue ou par essieu), d'autre part, le poids total en charge.

Si d'un point de vue technique c'est la charge ponctuelle qui importe, il est certain que du point de vue du contrôle, le PTAC est d'utilisation plus simple d'où la double approche utilisée par l'arrêté.

Les charges maxima autorisées sont les suivantes :

Type	Charge (tonnes) PTAC
* Roue simple isolée	5
Essieu simple	13
Essieu double	20
*Camion	
2 essieux (1,1) **	18
3 essieux (1,2)	30
*Ensemble articulé	
3 essieux (1,1,1)	30
4 essieux (1,1,2)	38
5 essieux (1,2,2)	42

** Les types de véhicule sont répertoriées en annexe 4

Une enquête effectuée par le Ministère des Transports en 1984, permet de retenir les poids à vide suivants :

Type de véhicule	Tracteur	Semi-rem.	Total
4 essieux (1,1,2)	6,5 t	6,5 t	13 t
5 essieux (1,2,2)	7,5 t	7,5 t	15 t

Les charges utiles légales et respectant la réglementation sur le PTAC maximum autorisé sont donc de :

38 - 13 = 25 tonnes pour le type 42 (1,1,2) et

42 - 15 = 27 tonnes pour le type 44 (1,2,2).

Mais dans la pratique, les charges utiles mentionnées sur les cartes grises sont rarement inférieures à 30 tonnes. Les pouvoirs publics autorisent légalement le dépassement des normes techniques requises par les constructeurs de véhicules. C'est pourquoi l'on est en droit d'avoir des doutes sur la portée pratique de la réglementation qui vient de baisser la charge utile par essieu de 13 à 11,5 tonnes.

On notera que le parc togolais est constitué à plus de 90 % d'ensembles utilisant des tracteurs à un pont moteur, type 42 (1,1,2).

1.2- Des contrôles techniques inefficaces... faute d'installations adéquates

Au Togo, les véhicules sont soumis à des visites techniques périodiques selon le type de véhicule :

- voitures particulières : tous les ans
- véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC : tous les 6 mois
- taxis : tous les 3 mois.

Ces visites sont assurées par la Direction des Transports Routiers à Lomé et par les délégations régionales des travaux publics dans les villes secondaires du pays. Elles devraient aider à vérifier la conformité de l'état général des véhicules aux exigences du Code de la route et de sécurité. Mais, dans la réalité, il ne s'agit que d'une simple formalité, faute d'installations adéquates.

2- Une tarification mal adaptée

L'arrêté ministériel n°024/MCT/DGT/DCIPC du 19 octobre 1981 fixe les modalités de la tarification des transports routiers de marchandises. Cette tarification est théoriquement révisée à chaque augmentation du prix des carburants. Elle ne tient donc pas compte de l'inflation frappant les autres composantes des coûts de transport. Les dernières modifications de la tarification ont été réalisées en 1980, 1982 et 1986 (tableau 2.1) alors que les prix des carburants ont été relevés en 1980, 1981, 1982 et 1984 (annexe 5). On constate que même à ce niveau il y a un léger décalage entre l'augmentation du prix des carburants et le réajustement qui en est fait au niveau des tarifs des transports routiers de marchandises.

Tableau 2.1
Evolution de la tarification routière (en F CFA/t-km)

MARCHANDISES	1980	1982	1986
Divers	23	24	28,6
Ciment, sel	19	20	24,6
Conteneurs	19	20	24,6
Produits chimiques	26	27	34,2
Produits agricoles	19	20	24,6
Produits agricoles : transport international (mini/maxi)	19/23	20/24	24,6/28,2

Source : Ministère du Commerce et des Transports, Lomé.

Est-il besoin de préciser que cette tarification officielle n'est pas strictement appliquée? Sur le plan national, elle est appliquée pour le transport des produits agricoles à l'exportation (café, cacao, coton) sur certains itinéraires. En effet, l'Office des Produits Agricoles du Togo (OPAT) qui a le monopole de la commercialisation des produits agricoles à l'exportation, ne paie que les prix officiels aux transporteurs. Ces prix sont fixés par arrêté ministériel au début de chaque campagne d'achat. Dans les autres cas, la tarification officielle ne sert que de base de discussion entre chargeurs et transporteurs (nous reviendrons bien évidemment sur cet aspect prix dans le chapitre 3 qui y est consacré).

A l'international, la tarification fait l'objet de négociations entre le Togo d'une part, le Burkina-Faso et le Niger d'autre part. La réunion des 6 et 7 mai 1986 entre les autorités togolaise, burkinabè et nigérienne établit une nomenclature par produit avec les tarifs correspondants (tableau ci-dessous).

Tableau 2.2
Tarifs transports internationaux de marchandises (en F CFA/t-km)

NOMENCLATURE	TARIFS
<u>I- Marchandises pauvres, aides</u> Ciment, sel, sacherie, café, cacao, arachide, mil, coton karité, riz, haricot, produits chimiques à usage agricole	25,6
<u>II- Marchandises diverses</u> Fer, quincaillerie, boissons, tissus, etc.	28,6
<u>III- Produits chimiques, produits dangereux</u> Explosifs, munitions, ...	34,2
<u>IV- Conteneurs</u>	24,6

NB : Les délais de chargement ou de déchargement sont fixés à 48 heures. Au delà, les frais d'immobilisation sont facturés à 1700 FCFA/tonne et par journée indivisible, la référence de charge utile étant prise sur la carte grise.

Source : Ministère du Commerce et des transports, Lomé.

Selon le Ministère du Commerce et des Transports, les tarifs officiels sont relativement respectés sur le Niger alors que sur le Burkina, les prix pratiqués sont en général inférieurs de 10 à 20 % au tarif officiel.

3- Réglementation fiscale

Le secteur routier de marchandises est assujetti à trois sortes de taxes importantes au Togo :

- les droits de douane portant sur l'importation des véhicules, pneumatiques et pièces détachées ;
- l'impôt sur le revenu des transporteurs routiers (I.R.T.R.) ;
- les taxes sur les carburants.

3.1- Les droits de douane

Les recettes douanières portent essentiellement sur l'importation de véhicules, de pneumatiques et de pièces détachées.

Un décret du 15 juin 1988 stipule que :

- l'importation de véhicules d'occasion, de pneumatiques et de pièces de rechange, ne peut être exercée que par des commerçants agréés, régulièrement installés au Togo ;
- seuls les véhicules d'occasion présentant un bon état technique, constaté par un expert agréé, peuvent être importés.

Cependant, quoi de plus facile que d'acheter à Lomé des pièces détachées du Nigéria auprès d'un commerçant dont on peut douter qu'il soit agréé. Les autorités togolaises s'inquiètent d'ailleurs de la part importante des véhicules d'occasion dans les importations. Un véritable marché de l'occasion constitué en général de véhicules réformés en Europe - que les Togolais appellent "*venus de France*" - s'est installé dans le périmètre du port de Lomé.

3.1.1- La taxation des véhicules importés

Il n'existe pas d'usines d'assemblage de véhicules au Togo. Cependant, on peut fabriquer sur place des remorques et des semi-remorques.

La taxation frappant les véhicules importés est calculée de la façon suivante :

- La taxe de droit fiscal définie comme un pourcentage de la valeur CAF, variable selon le type de véhicule :

5 % pour les tracteurs routiers,
20 % pour les remorques, semi-remorques et motos,
10 % pour les autres véhicules

- La taxe statistique qui représente 3 % de la valeur CAF du véhicule

- La taxe de transaction, 26 % du montant CAF + droit fiscal + taxe statistique

- Le timbre douanier, 4 % de la somme droit fiscal + taxe statistique + taxe de transaction

- La taxe générale sur les affaires (TGA) 3 % de la valeur CAF augmentée de toutes les taxes précédentes.

Recalculées en pourcentage de la valeur CAF, les taxes perçues sur chaque type de véhicule sont les suivantes :

Tableau 2.3
Taux de taxation des véhicules importés (en %)

	Tracteurs routiers	Remorques, semi-remorques	Autres véh. automobiles
Droit fiscal	5	20	10
Taxe statistique	3	3	3
Taxe transactions	28,08	31,98	29,38
Timbre douanier	1,44	2,20	1,70
TGA	4,13	4,72	4,32
Total	41,65	61,89	48,40

Source : Direction des Douanes, Lomé, 1988.

La valeur CAF des véhicules d'occasion est déterminée en se référant à l'argus. Dans la pratique, les services de douanes, suite à de nombreuses falsifications de pièces sur la valeur des véhicules usagés importés, utilisent leurs propres critères de calcul de la valeur CAF des véhicules. Ils appliquent ainsi un barème remontant très sensiblement la valeur des véhicules agés, dans l'espoir de décourager l'importation des véhicules en trop mauvais état.

Les possibilités d'"arrangements" de tous genres ne sont pas pour autant complètement éliminées!

3.1.2- La taxation des pneumatiques

Les droits sont les suivants :

Tableau 2.4
Taux de taxation des pneumatiques (en % du prix CAF)

	Pneus	Chambres à air
Droit fiscal	10	20
Taxe statistique	3	3
Taxe transactions	29,38	31,98
Timbre douanier	1,70	2,20
TGA	4,32	4,72
Total	48,40	61,89

Source : Direction des Douanes, Lomé, 1988.

3.1.3- La taxation des pièces détachées

Les taux calculés en pourcentage des prix CAF sont les suivants :

Tableau 2.5
Taux de taxation des pièces détachées (en %)

	Pièces tracteurs routiers	Pièces remorques	Autres pièces autos
Droit fiscal	10	20	10
Taxe statistique	3	3	3
Taxe transactions	29,38	31,98	29,38
Timbre douanier	1,70	2,20	1,70
TGA	4,32	4,72	4,32
Total	48,40	61,89	48,40

Source : Direction des Douanes, Lomé, 1988.

A l'importation, diverses autres taxes - il est vrai mineures dans leur montant - sont perçues, soit par le Port, soit par les Douanes. On peut en citer notamment :

- la taxe de péage perçue au profit de la ville de Lomé (200 F CFA par tonne); elle a pour but de dédommager la ville de Lomé pour l'utilisation de sa voirie par les véhicules évacuant les marchandises du port ;

- la taxe Chambre de Commerce, au taux de 300 F CFA par tonne de marchandises importées, marchandises en transit exclues ;
- une redevance d'appairage sur les marchandises en transit, au taux de 200 F CFA par tonne ;
- un fonds de garantie, constitué par le versement de 0,5 % de la valeur des marchandises en transit, permettant de dédommager l'Etat en cas de détournement de ces marchandises ; ce fonds est géré par la Chambre de Commerce qui est censée l'utiliser pour améliorer les moyens de transit, notamment le bureau de fret ;
- une taxe de transit payée par les véhicules en transit, à raison de 1 000 F CFA par véhicule (véhicule de plus de 1,5 tonne seulement).

3.2- L'Impôt sur le Revenu des Transporteurs Routiers (I.R.T.R.)

Jusqu'en 1980, les transporteurs n'étaient assujettis à aucune taxe particulière. En 1980, fut instituée la T.E.R.R. (Taxe d'Entretien du Réseau Routier) qui sera remplacée en 1983 (loi 83-22 du 30 Décembre 1983) par l'I.R.T.R. institué au profit du Budget Général. Sont assujettis à l'I.R.T.R., les transporteurs qui ne tiennent pas de comptabilité, en fait la majorité de l'ensemble du secteur. Cet impôt est forfaitaire, payable trimestriellement et variable selon la charge utile du véhicule. Il est dégressif selon l'âge du véhicule (50 % après 3 ans) et des abattements tenant compte - sur justificatif - des immobilisations éventuelles (plus de 15 jours) sont consentis.

Son montant est d'environ 600.000 FCFA la première année pour une semi-remorque de 30 tonnes de charge utile (détail des taux en annexe 4).

3.3- Les taxes sur les carburants

Le poste "carburants" est un poste très sensible pour le transporteur car il faut décaisser à chaque déplacement. Le prix du carburant à la pompe est identique sur toute l'étendue du territoire togolais grâce à un système de péréquation.

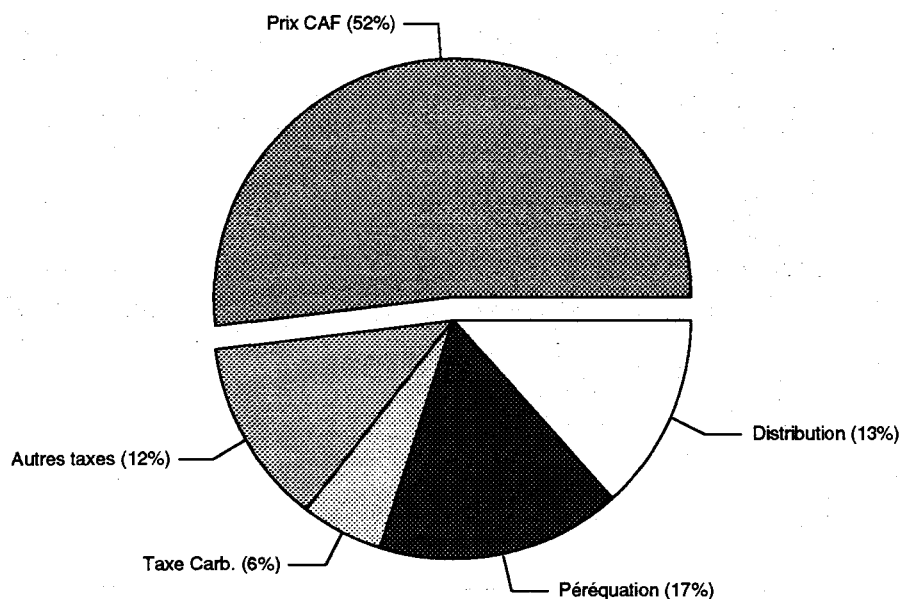
En 1984, les taxes sur le gazole représentent près de 48 % du prix du litre à la pompe (cette structure est aussi valable pour l'année 1988, annexe 3). Au fil des ans, les taxes ont tendance à baisser en % par rapport au prix du litre : de près de 62 % en 1979 pour le gazole, on est descendu à un peu moins de 48 % en 1988.

Tableau 2.6

Prix et taxation des carburants (en 1988)

Carburant	Prix /litre (FCFA)	Taxes (en %)
Super	205	51,8
Essence	200	53,1
Gazole	180	47,8

Source : Ministère du Commerce et des Transports, Lomé.



Graphique 2.1- Répartition du prix du litre de gazole (en % pour l'année 1988)

Un contexte institutionnel guère original par rapport à ce qui existe dans d'autres pays de la sous-région : des exigences réglementaires sans commune mesure avec les moyens mis en oeuvre pour leur respect.

Après avoir décrit le cadre réglementaire dans lequel s'organise le transport routier de marchandises, nous allons à présent, analyser le fonctionnement du secteur en étudiant le rôle des différents types d'acteurs qui y interviennent.

II- LES ACTEURS DU CAMIONNAGE

On peut classer ces acteurs en trois grandes catégories :

- les chargeurs ;
- les intermédiaires ;
- les opérateurs.

1- Les chargeurs

Il y a lieu de distinguer ici deux types de relations entre villes et campagnes :

- Les relations représentées par les flux de la campagne vers la ville (produits vivriers) et de la ville vers la campagne (produits manufacturés ou importés).
- Les relations strictement "campagne-port de Lomé" constituées par les produits d'exportation essentiellement café, cacao, coton.

Dans le premier cas, les chargeurs sont essentiellement des petits commerçants ou des grossistes, rarement des transitaires pour d'importantes quantités. Ces derniers exercent plutôt au port. Le second cas est constitué en grande majorité de grossistes qui collectent les produits auprès des producteurs pour les vendre en grandes quantités à l'OPAT (Office des Produits Agricoles du Togo) qui a le monopole de la commercialisation des produits d'exportation. Il n'est pas rare que certains producteurs disposant de grosses quantités et de moyens de transport vendent directement à l'OPAT.

1.1- Commerçants et transitaires

Les villes reçoivent des campagnes des produits agricoles pour leur alimentation et en contre-partie, redistribuent les marchandises reçues de l'extérieur ou fabriquées sur place.

a) Le drainage des produits agricoles vers les villes s'articule autour des marchés périodiques ruraux. Nombreux et divers dans le pays, ils jouent un rôle important de contact entre les marchands (plus souvent les marchandes) (1) des villes, arrivés en camions, et les paysans (ou paysannes) qui apportent, souvent à pied, dans un rayon qui va jusqu'à 10 km, leur production commercialisable.

Une cascade d'intermédiaires existe, du collecteur chargé de remplir quelques sacs pour une revendeuse au gros commerçant-transporteur qui vient remplir son ou ses camions pour les expédier directement en ville (2).

Hiérarchisés, de la collecte locale aux grands points de concentration, les marchés périodiques quadrillent les campagnes. Ils suivaient autrefois des calendriers traditionnels de trois, quatre ou six jours; ils sont maintenant pratiquement tous alignés sur la semaine de sept

(1) Comme dans d'autres pays africains, le commerce, surtout le petit commerce est l'affaire des femmes. Le fait particulier du Togo réside dans la main mise des femmes, les fameuses "nanas Benz", sur le gros commerce de tissus.

(2) Les relations entre chaque échelon (surtout à la base) sont loin d'être exclusivement marchandes. Il existe de forts liens sociaux entre vendeurs et acheteurs.

jours. Dans le sud du pays, il n'y a pas de jour où un village se trouve à plus de dix kilomètres d'un marché, tant le maillage de ceux-ci est serré (carte n° 8, annexe 6) (3).

Le trafic frontalier est difficile à évaluer. Ce pays aux limites étroites entretient cependant d'importantes transactions, licites ou non, qui entraînent sur certains marchés frontaliers d'importants trafics, en jouant sur les différences de prix, de valeur des monnaies et d'approvisionnement entre les cinq ou six pays environnants. Mais ce trafic est mal connu. Une étude actuellement en cours permettra peut-être d'y voir plus clair (4).

b) Les produits manufacturés transitent presque obligatoirement par Lomé, hormis ce qui est illicitement importé des pays voisins (le Ghana naguère gros fournisseur grâce à une monnaie totalement dévalorisée (5), le Nigéria encore pour beaucoup de produits de grande consommation).

Dans les deux cas, transporteurs et commerçants se connaissent de longue date et il s'est tissé entre-eux des liens sociaux de confiance et de fidélité. Les prix de transport pratiqués s'établissent à partir de cette relation de confiance et de fidélité. Un cas particulièrement révélateur de cet état d'esprit nous a été fourni par un transporteur dans le Nord du Togo : *"Bien que le tarif officiel (6) soit de 1.000 FCFA le sac de maïs, je peux prendre au retour ces sacs à 500 FCFA s'ils représentent une partie de la cargaison transportée à l'aller et qui n'a pu être vendue"*. C'est ici que le mot confiance prend toute sa signification car comment distinguer un sac de maïs qui n'a pu être vendu d'un autre sac de maïs qui vient d'être acheté, le même produit pouvant faire l'objet de transactions à l'achat comme à la vente ? Cette pratique, non seulement fidélise le chargeur mais assure aussi un fret retour au transporteur.

Les transitaires sont tous (ou presque) localisés à Lomé et opèrent principalement dans le périmètre du port. Les plus gros sont en général des filiales de sociétés de transit européennes ou datent de l'époque coloniale (SOCOPAO). Ces dernières années ont vu naître une multitude de petits transitaires individuels qui sont surtout spécialisés dans les activités connexes au transport maritime.

1.2- L'Office des Produits Agricoles du Togo (OPAT)

A l'instar de la Caisse de Stabilisation et de Péréquation en Côte d'Ivoire ou autre "Marketing Boards" au Ghana, l'OPAT est un organisme qui s'occupe de l'achat des produits agricoles à l'exportation, de leur transport et de leur commercialisation. Dans le passé, les tarifs que l'OPAT proposait aux transporteurs étaient insuffisants pour rémunérer ce type de transport qui se pratique souvent sur de mauvaises routes avec de petits véhicules et des temps d'attente importants. Il en est résulté une désaffection des transporteurs publics et l'obligation pour les sociétés d'Etat de se constituer leur propre parc (exemple de la SOTOCO pour le transport du coton).

1.3- Les industriels

L'affréteur le plus important sur le plan industriel est la CIMTOGO (cimenterie). Cette société est basée à Lomé. Elle devait s'allier avec les Chemins de Fer et lui fournir du fret (allant au nord du pays et vers les pays sahéliens) jusqu'au terminus ferroviaire de Blitta. La CIMTOGO devrait aider à installer à Blitta toute un système logistique permettant de gérer au

(3) LEBRIS (E.), Les marchés ruraux dans la circonscription administrative de Vo, ORSTOM, Paris, 1984, 95 P.

(4) INRA (Montpellier), UNB (Cotonou, Bénin), IRAM (Paris), Echanges régionaux, commerce frontalier et sécurité alimentaire en Afrique de l'Ouest, Rapport méthodologique, Club du Sahel, Ministère de la Coopération, CILSS (Ouagadougou), Juin 1988, 69 p.

(5) En 1981, le Cédi, la devise du Ghana, cotait 4,25 FCFA au marché parallèle de Lomé alors que le cours officiel était de 98,8 FCFA, soit une décote de plus de 95 %.

(6) Comprendre ici, le tarif habituellement pratiqué.

mieux la rupture de charge. Pour tout un tas de raisons, ceci n'a pu être réalisé et la CIMTOGO a eu à s'équiper d'un parc de véhicules qui d'ailleurs n'a pas résisté aux problèmes de gestion. Ce parc propre fut liquidé en faveur des transporteurs routiers publics.

2- Les intermédiaires

Au Togo, les intermédiaires du genre "cockers" (7) ivoiriens n'existent pratiquement plus. Le contact entre transporteurs et chargeurs se fait soit directement soit par l'intermédiaire du bureau de fret (au port) ou des syndicats. Les "bookers" n'interviennent plus qu'à l'occasion de ce qu'on appelle dans la profession "le fret perdu" c'est-à-dire le fret international qui ne passe pas par le port. Il est en général acheté à Lomé et acheminé sur le Mali, le Ghana, le Bénin ou le Nigéria (rarement en grandes quantités). Les commissions des intermédiaires sur ces destinations, varient en général entre 10 000 et 20 000 FCFA pour une cargaison de 30 tonnes, soit à peine 2 % du prix du fret. A titre comparatif, la rémunération des "cockers" ivoiriens atteint généralement 5 à 7 % du prix du transport, voire 10 % en période de faible activité (8).

Les "bookers" n'interviennent pas dans l'acheminement du fret sur le Burkina-Faso ou sur le Niger. En effet, toute expédition sur ces pays doit être accompagnée d'une déclaration de transport exigible pour les formalités douanières à la frontière. Ce document est délivré par le Conseil Burkinabé des Chargeurs (ou Nigérien) sis dans la zone portuaire de Lomé. Cette obligation de passer par le Conseil des Chargeurs élimine par conséquent les intermédiaires privés. La répartition du fret est à la charge du bureau de fret ou des syndicats.

2.1- Le bureau de fret

C'est un service officiel dépendant du Ministère du Commerce et des Transports. En tant que service public, il ne perçoit aucune taxe pour les services rendus aux transporteurs. Il est chargé de répartir le fret transitant par le port entre les différents pays intéressés (Togo, Burkina-Faso, Niger et Mali notamment) selon une règle pré-établie :

- le tiers pour les transporteurs togolais,
- les deux tiers pour les transporteurs du pays destinataire.

La part revenant aux transporteurs togolais se répartit de deux façons :

- 50 % reviennent automatiquement au transporteur, lorsqu'il a négocié le fret et qu'il en a eu la maîtrise depuis l'Europe ;
- une moitié va aux grands transporteurs structurés et l'autre moitié aux petits transporteurs, lorsque le fret a été déclaré au port par les pourvoyeurs.

La répartition ci-dessus décrite n'est pas souvent respectée mais c'est en gros la façon dont fonctionne le système.

Si le bureau de fret ne perçoit pas de taxes pour les services rendus aux transporteurs, ces derniers paient cependant une taxe "symbolique" dit-on à l'UNATROT, pour assurer le frais de fonctionnement du syndicat. Cette taxe est de 1 000 FCFA pour tout véhicule de transport international accédant au port et de 500 FCFA pour le transport national.

La répartition du fret se fait selon un système de tour de rôle, les transporteurs s'inscrivant à leur arrivée au port.

(7) Au Togo, le terme employé est : bookers

(8) INRETS-LET, "Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne, Cas de la Côte d'Ivoire, Rapport final, juin 1989, p. 93.

2.2- Les syndicats professionnels

Il existe deux grands syndicats dont il est parfois difficile (surtout dans les petites localités) de distinguer les rôles :

- l'Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT)
- l'Union des Syndicats de Chauffeurs du Togo (USYNDICTO).

2.2.1- L'UNATROT

Avant d'aboutir à sa forme actuelle, le syndicat des transporteurs a connu plusieurs transformations. En effet, c'est en 1958 qu'un syndicat des transporteurs a été créé mais il ne disposait pas de statut juridique réglementant ses activités. Ce n'est qu'en 1966 qu'il fut doté de ce statut lui conférant officiellement le rôle de syndicat national des transporteurs routiers du Togo. Il changera de dénomination en 1975 pour devenir Union Nationale des Transporteurs Routiers du Togo (UNATROT). De 1975 à 1987, le syndicat fonctionnera de façon formelle avec à la clé de graves crises de gestion surtout au niveau des instances dirigeantes. En novembre 1987, le syndicat a subi un profond renouvellement de la direction et s'est assigné comme but son "adaptation aux réalités socio-économiques actuelles".

Les objectifs du Syndicat

Comme toute organisation syndicale, l'UNATROT a pour but de défendre les intérêts économiques et sociaux de ses adhérents. Les objectifs du syndicat peuvent être résumés en quatre points (9) :

- représenter l'Union devant les instances autorisées ;
- organiser des séminaires de sensibilisation à la profession de transporteur ;
- contribuer à l'harmonisation des offres et des demandes de travail ;
- engager des actions pour améliorer les conditions de travail des transporteurs et des usagers.

Le bureau directeur national a consacré l'année 1988 à sillonner le pays afin de présenter ces objectifs aux sections locales.

L'organisation du syndicat

Un bureau directeur de 19 membres dirige le syndicat au niveau national. Quatre commissions spécialisées ont été créées : transport de marchandises et hydrocarbures, transport de passagers, contrôle et conciliations. Ces quatre commissions sont appelées à connaître et donner leurs avis sur les problèmes relevant de leur domaine respectif.

Au niveau des préfectures et des centres économiques importants, l'UNATROT est représentée par des sections locales dont le bureau est composé de cinq membres. En réalité, même dans les centres les plus reculés, il y a une section locale du syndicat.

(9) Ces objectifs nous ont été fournis par le secrétaire général du syndicat lors de l'entretien qu'il nous a accordé en 1988.

Fonds de fonctionnement du syndicat

En principe, les ressources du syndicat sont constituées:

- de droits d'adhésion,
- des cotisations des membres,
- des dons et legs,
- des intérêts des fonds placés ou déposés,
- des ressources allouées par les gestionnaires des gares routières.

Dans la pratique, les ressources du syndicat ne proviennent pour l'instant, que de la gestion des gares routières et de la taxe d'accès au port. Les fonds de la gestion des gares routières sont constitués de la vente des tickets de stationnement et de chargement des véhicules. Les prix des tickets sont en principe fixés par chaque section locale mais en général, ils sont de :

Catégorie de véhicule	Stationnement	Chargement	Total
< 12 tonnes	500 FCFA	1 500 FCFA	2 000 FCFA
> 12 tonnes	1 000 FCFA	1 500 FCFA	2 500 FCFA

Les sommes perçues sont partagées entre les deux syndicats et les collectivités locales après avoir dégagé un fixe pour les agents assurant le chargement des véhicules : 80 % pour les syndicats (35 % pour l'UNATROT et 45 % pour l'USYNDICTO) et 20 % pour les collectivités locales (mairie ou commune). Mais, afin de mieux équiper les gares, il est fortement question de changer (c'est déjà fait dans certaines sections) les règles du partage (une décision qui vient plutôt d'en haut!) : les syndicats ne percevront que 5 % des sommes collectées (2,5 % à chaque syndicat), 30 % serviront à rémunérer les agents du chargement, 50 % pour le Fonds Local et 15 % pour le Fonds National à Lomé. Le Fonds Local est représenté par la Mairie et c'est elle qui s'occupera désormais de la construction des gares et de leurs équipements (eau, électricité, sanitaires).

Est-il besoin de souligner que les sections syndicales acceptent plutôt mal cette nouvelle répartition?

2.2.2- L'USYNDICTO

Parallèle au syndicat des transporteurs, l'Usyndicto est chargé de défendre les intérêts des chauffeurs. Les deux syndicats travaillent en concertation pour la répartition du fret et des tours mais l'Usyndicto semble plus active en transport de personnes qu'en transport de marchandises.

3- Les opérateurs du transport routier de marchandises

Trois types d'opérateurs se partagent le transport routier de marchandises :

- les administrations et sociétés d'Etat
- les opérateurs privés effectuant le transport pour compte propre (TCP)
- les opérateurs de transport public de marchandises (TPM)

3.1- Les administrations et sociétés d'Etat

Ce sont les administrations et sociétés publiques dont les activités de transport de produits agricoles ou industriels entrent en concurrence avec les TPM.

Ce parc se compose des véhicules des Ministères et a été estimé à près de 1 400 véhicules en 1984 dont 395 camions et 60 ensembles articulés. Il faudrait y ajouter environ 150 camions immatriculés en série normale mais qui sont en fait mis à la disposition des Ministères.

Les Ministère des Mines et Travaux Publics (160 camions) et du Développement Rural (152 camions) possèdent les plus gros parcs.

Quant aux Sociétés d'Etat, l'exemple de la SOTOCO est significatif sur le créneau du transport de coton et accessoirement d'engrais. Cette société dispose de près de 34 % du parc total des sociétés d'Etat (70 camions et 52 semi-remorques) en 1984.

3.2- Le transport pour compte propre (TCP)

C'est généralement le fait de maisons de commerce et de firmes industrielles dont l'activité principale n'est pas le transport mais qui possèdent leur propre parc de véhicules utilisé de façon autonome comme support de l'activité principale. Ces véhicules opèrent souvent sur de courtes distances (navettes port-centre ville) ou pour alimenter des succursales. Ces sociétés ne paient pas la taxe I.R.T.R.. Un contrôle plus strict devrait s'opérer au niveau du TCP. En effet, certains propriétaires laissent souvent aux chauffeurs, la possibilité de chercher du fret retour pour assurer les frais de contrôles routiers et/ou de carburant. Les chauffeurs acceptent ainsi des tarifs bien en-deça du tarif officiel.

3.3- Les transports publics de marchandises (TPM)**3.3.1- Le cadre réglementaire**

Les particuliers ou sociétés engagés dans le TPM n'ont pas actuellement de statut particulier. Nous avons signalé dans le cadre institutionnel qu'il n'existe pas de système de licence de transport au Togo. Les transporteurs sont considérés comme des industriels indépendants non assujettis à la tenue de comptabilité. Le seul contrôle administratif s'effectue au niveau de leur parc.

Chaque véhicule doit posséder une carte d'autorisation de transport. Cette carte est délivrée pour une durée d'un an renouvelable. Elle n'est donc pas une licence et ne peut être louée ni vendue. Elle est délivrée si le véhicule est assuré, a passé la visite technique obligatoire et acquitté la taxe I.R.T.R..

3.3.2- Les catégories de transporteurs

Selon la ou les activité(s) du transporteur, on distinguera deux types de transporteurs (10) :

- ceux qui n'ont pour seule activité que le transport ; nous les appellerons transporteurs purs ;
- ceux pour qui le transport est une activité complémentaire à une autre activité, principalement le commerce ; on les appellera donc commerçants-transporteurs.

(10) Cette typologie est empruntée de l'étude effectuée par l'INRETS et le LET sur les coûts du camionnage dans trois pays d'Afrique sub-saharienne (Cameroun, Côte d'Ivoire et Mali).

a- Les transporteurs purs

Si l'on se place dans l'optique des structures modernes de type européen, deux catégories de transporteurs purs sont à différencier : les artisans-transporteurs et les entreprises modernes structurées.

Les artisans-transporteurs

En nombre, ils constituent la majorité (plus de 90 % de l'échantillon de transporteurs purs auprès duquel nous avons mené des entretiens approfondis ; cet aspect sera détaillé dans le chapitre 3) des transporteurs au Togo.

Leur parc est constitué de 1 ou 2 véhicules et ils sont en général chauffeur. En fait, ils sont devenus transporteurs (dans la majorité des cas) par suite d'un changement de statut : passage du statut de simple salarié en tant que chauffeur à celui de propriétaire, en rachetant le véhicule à l'ancien patron. Le remboursement se fera selon une périodicité pré-fixée (en général mensuelle) mais il arrive que le patron accepte ce que trouve son ancien chauffeur (le système fonctionne sur de fortes relations de confiance ou familiales).

L'exploitation du ou des véhicule(s) se fait sous deux formes :

- ou le propriétaire assure lui-même la conduite du véhicule (ou de l'un des véhicules, s'il en a deux). C'est un propriétaire-chauffeur dans ce cas ;
- ou bien il emploie un ou deux chauffeurs pour l'exploitation.

Dans les deux cas, le chauffeur est aidé par un ou deux apprenti(s) mais un seul fait les longs voyages (11). Le plus souvent, c'est le chauffeur qui choisit les apprentis ; toutefois, le propriétaire peut aussi en proposer au chauffeur. Ces apprentis sont en général un membre de la famille (du chauffeur ou du propriétaire) ou recommandés par des amis.

Le propriétaire s'occupe de tous les problèmes administratifs inhérents à l'exploitation de son parc, cherche le fret et négocie les prix ; il donne au chauffeur les frais de route (carburant, contrôles routiers, nourriture et divers autres frais).

Aucun contrat écrit ne lie le propriétaire au chauffeur. Le premier choisit le second principalement sur une base de confiance et peut, à tout moment, le renvoyer quand il juge que cette confiance n'existe plus.

L'entretien courant (comprendre les petits problèmes durant le voyage) est du ressort du chauffeur alors que l'entretien-réparation est assuré par le propriétaire sur recommandation du chauffeur. Ce dernier doit, après chaque voyage, signaler au propriétaire les entretiens-réparations à faire sur le véhicule. Le chauffeur a toute liberté pour négocier le fret retour s'il en trouve.

L'apprenti effectue les menus travaux : il change les pneus, répare les crevaisons et garde le véhicule la nuit (souvent il couche dans le véhicule). Même choisi par le propriétaire, l'apprenti est beaucoup plus dévoué au chauffeur qu'au propriétaire. Est-ce parce qu'il revient au chauffeur d'assurer les leçons de conduite à l'apprenti ? C'est certainement la raison fondamentale. Mais parfois, certains propriétaires se plaignent de la complicité entre chauffeur et apprenti, complicité qui se ferait aux dépens du propriétaire. Beaucoup plus

(11) Il faut signaler le cas de la région d'Anié, le premier marché périodique de produits vivriers du Togo, où l'on compte de 3 à 5 apprentis par véhicules. Ce nombre élevé d'apprentis s'explique par le fait que les camions sillonnent les fermes de la région pour ramasser les sacs de maïs ou de mil ; il faut donc du monde pour le chargement.

fréquente dans les transports routiers de personnes (12) - les propriétaires accusent parfois les chauffeurs de ne pas déclarer la totalité des recettes -, cette situation l'est moins en transport de marchandises. Moins fréquente en transport de marchandises, cette situation se reproduit cependant quelquefois :

- c'est le cas de ce propriétaire qui nous a déclaré avoir renvoyé son chauffeur et son apprenti parce qu'ils vendaient une partie du carburant et prétextaient une surconsommation du véhicule ;
- c'est aussi le cas de cet autre propriétaire qui soupçonne - "j'en ai la preuve" soutient-il - son chauffeur et l'apprenti de complicité, de ne pas lui déclarer la totalité du prix du fret retour négocié par le chauffeur.

La taille du parc mise à part, l'exploitation de l'artisan-transporteur est aussi caractérisée par une absence de comptabilité propre à l'activité de transport et une absence d'atelier intégré d'entretien et de réparation (on s'adresse plutôt au garagiste du coin). La plupart des transporteurs sont d'ailleurs satisfaits de leurs garagistes.

Les entreprises modernes

Nous en avons rencontrées quatre, toutes localisées à Lomé parmi lesquelles on compte une entreprise publique (Togoroute), deux qui sont la propriété d'expatriés et la dernière, dirigée par un national. Leur structure d'organisation est caractérisée par :

- une spécialisation des tâches : nette distinction entre les personnels administratif, d'entretien-réparations et de conduite ;
- des effectifs importants (plus de dix personnes au minimum) et un parc de véhicules à la hauteur des effectifs (en général plus de dix véhicules voire cinquante et plus).

b- Les commerçants-transporteurs

Pour cette catégorie de transporteurs, le transport est une activité complémentaire au commerce. En général, le commerce permet, dans un premier temps, d'acheter un véhicule de transport de personnes dont les revenus permettent de passer plus tard à l'achat d'un gros véhicule pour le transport de marchandises.

Il faudra ici aussi distinguer deux sous catégories :

- les petits commerçants qui ont 1 ou 2 véhicules (en général des camions porteurs, rarement des ensembles articulés).
- les gros commerçants disposant de deux véhicules et plus dont un gros porteur au moins ;

Les méthodes d'exploitation des petits commerçants-transporteurs sont proches de celles des artisans-transporteurs. La différence se situe au niveau de la recherche du fret. Chez les commerçants-transporteurs de l'intérieur du pays, le véhicule sert à la fois pour le compte propre et le compte d'autrui. C'est le cas de ce commerçant-transporteur (dans l'extrême-nord du Togo) qui venait de se lancer dans le transport en achetant un camion porteur de huit tonnes de charge utile. Son véhicule sert de moyen de transport pour ses propres marchandises au départ de Lomé mais aussi pour ses collègues commerçants qui ont de la marchandise à remonter de Lomé. Dans le cas où ni lui, ni ses collègues commerçants n'ont de cargaison à faire remonter de Lomé, le véhicule s'inscrit au tour de rôle au bureau de fret du port.

(12) "J'ai acheté mon véhicule pour les chauffeurs et les forces de l'ordre. Moi, ça ne me rapporte rien." nous a déclaré un propriétaire de véhicule de transport de personnes.

Les gros commerçants-transporteurs ont plutôt une stratégie basée sur la recherche de fret international pour leurs véhicules gros porteurs. Dans ce cas, les véhicules ne trouvent leur chargement qu'au port. Cependant, certains gros porteurs sont spécialisés dans le transport de ciment (compte propre et compte d'autrui) pour les dépôts de vente du nord du pays. La spécialisation reste pourtant des cas isolés hormis les transports spéciaux genre hydrocarbures.

Nous ne finirons pas cette présentation des différents acteurs du camionnage sans parler de la Société Togolaise de Crédit Automobile (STOCA) même si elle n'intervient plus beaucoup dans l'achat des gros véhicules de transport public de marchandises.

4- La Société Togolaise de Crédit Automobile (STOCA)

La STOCA est la seule société de crédit automobile au Togo. Créée en 1963 par les concessionnaires de marque, son capital de 50 millions de F CFA (il est actuellement de 100 millions de F CFA) est détenu à 80 % par les concessionnaires et à 20 % par des entreprises de transport (nous n'avons pas pu les identifier). Il n'y a donc pas de participation directe des banques au capital de la STOCA ; celle-ci se finance par avances bancaires (découvert).

Comme société de crédit, la STOCA finance aussi bien les achats de véhicules pour usage personnel que de transport public, les achats de véhicules neufs que de véhicules usagés. En transport public, ses actions sont beaucoup plus concentrées sur les achats de petits véhicules (taxis, mini bus et pick up). En fait, les conditions de crédit sont - de l'avis des transporteurs - trop rigides pour permettre aux petits transporteurs de faire appel à la STOCA. Ce sont surtout les conditions de garantie et de caution qui dissuadent les petits transporteurs. Les conditions de financement sont de 25 à 30 % d'apport avec un crédit de 15 à 30 mois (poids lourds et pick up) à un taux d'intérêt d'environ 16 % (annexe 9).

Entre 1980 et 1985, il y a eu quelques graves défaillances de paiement (200 millions d'impayés entre 1982 et 1983), ce qui entraîné la saisie et la revente d'une dizaine de gros véhicules avant la fin des contrats.

Sur 633 opérations réalisées en 1982/1983, seuls 42 financements (soit 6,6 %) ont porté sur des achats de camions de 5 à 12 tonnes. Depuis plusieurs années, il n'y a plus (ou presque pas) eu de financements de gros porteurs type semi-remorque.

A titre d'exemple, de janvier 1987 à février 1992, il y a eu 32 opérations de financement de véhicules de transport de marchandises, exclusivement des camions porteurs de moins de 15 tonnes de charge utile. Le taux de défaillance sur les 32 opérations a été de près de 10 %.

La principale spécificité togolaise au niveau des acteurs du camionnage réside dans le faible rôle des intermédiaires genre "cockers". En effet, ce rôle est principalement assuré par les syndicats à travers leurs représentations locales. En ce qui concerne le fret d'importation ou de transit arrivant au port de Lomé, cette fonction est réservée au bureau de fret. En ce qui concerne les chargeurs et les opérateurs, on retrouve les caractéristiques habituelles africaines à savoir, un milieu de chargeurs essentiellement constitué de commerçantes et de transitaires, des opérateurs se répartissant le transport public et le transport pour compte propre (tant pour les commerçants que pour les administrations et sociétés d'Etat).

III- L'OFFRE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES : LES CARENCES STATISTIQUES

Il est difficile de connaître avec exactitude l'importance du parc de véhicules en circulation au Togo. En effet, l'évaluation par le registre des immatriculations de véhicules - registre qui est d'ailleurs d'une qualité appréciable - n'est pas possible par manque de comptabilisation des mises hors circulation (Cf. l'annexe 1 sur les immatriculations). Nous nous contenterons donc d'estimations sur le parc de véhicules.

1- L'importance du parc de transport de marchandises

Une estimation réalisée en 1984 par la Direction des Transports Routiers donne les chiffres suivants sur le parc de véhicules consacré au transport de marchandises :

- 2 800 camionnettes
- 1 400 camions porteurs
- 350 ensembles articulés de type semi-remorque.

La répartition de ces véhicules en parc administratif et parc privé, pour ce dernier, en usage pour transport public ou pour compte propre, montre que le parc de véhicules disponibles pour le transport public de marchandises serait d'environ 1 100 camionnettes, 700 camions porteurs et 250 ensembles articulés soit une capacité globale d'environ 15 000 tonnes.

1.1- Le parc administratif

Il est relativement important eu égard à l'importance du parc global national. Il est constitué d'environ 1 400 véhicules dont 545 camions porteurs et 60 ensembles articulés (en 1984).

Ces véhicules sont à la disposition des Ministères et des Sociétés d'Etat. Les Ministères des Mines, Energie, Ressources Hydrauliques et Travaux Publics (160 camions) et de l'Aménagement et du Développement Rural (152 camions) possèdent les parcs les plus importants. Quant aux sociétés d'Etat, la SOTOCO (Société Togolaise de Coton) possède plus d'un tiers du parc total avec ses 70 camions et 52 semi-remorques.

1.2- Le parc togolais de transport international de marchandises

Ce parc peut être saisi par le dépouillement des autorisations de transport inter-Etats (T.I.E.). Ce dépouillement donne pour 1984 une soixantaine de camions porteurs et 187 semi-remorques.

Ce parc est essentiellement basé à Lomé, les autres villes de l'intérieur d'où opèrent quelques véhicules étant Sokodé et Dapaong principalement.

L'offre internationale représente une capacité d'environ 6 300 tonnes.

1.3- Le parc des petits transporteurs nationaux

Les petits transporteurs n'interviennent que dans les transports nationaux surtout à courte et moyenne distance. Certains ne font que les navettes du port vers le centre de Lomé (une quinzaine de kilomètres) en camions porteurs.

Ce parc peut être évalué à 1 100 camionnettes, 500 camions et quelques rares semi-remorques.

2- Les catégories de véhicules

En matière de transport de marchandises, on distinguera trois catégories de véhicules :

a)- Les camionnettes (communément appelées "bâchées") sont utilisées pour les transports de courtes distances. Leur charge utile varie entre 1,4 et 1,9 tonne. Elles font souvent du transport mixte, passagers et marchandises.

b)- Les camions porteurs : au Togo, ils sont ordinairement du type 21 (Cf. annexe 2). Ils sont surtout actifs en transport de marchandises inter-urbains. Leur charge utile varie entre 3,5 et 16 tonnes avec une concentration autour de 8 tonnes pour ceux faisant du transport national et de 11/12 tonnes pour ceux, plus rares, actifs en transport international.

c)- Les ensembles articulés (tracteur routier plus semi-remorque) : le parc togolais est composé en grande majorité d'ensembles articulés de type 42 (Cf. annexe 2), tracteur à deux essieux avec semi-remorque à essieu double. La charge utile de ce type de véhicule est assez théorique. Les cartes grises indiquent une charge utile de 30 tonnes en général mais les charges réelles dépassent largement ces chiffres théoriques (13).

3- Un parc vieillissant

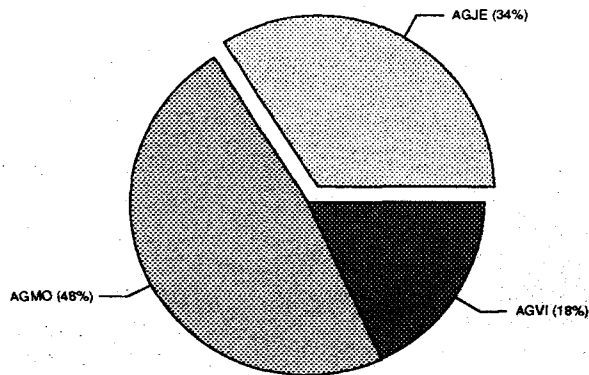
L'absence de contingentements à l'importation de véhicules permet aux transporteurs d'importer ou d'acheter sur place tout véhicule neuf ou usager. Avec les effets de la crise, on remarque que le parc a tendance à vieillir.

Selon la Direction des Transports Routiers, en 1984, 37 % des véhicules nouvellement immatriculés (tous genres) sont des véhicules achetés d'occasion. En 1986, sur 166 camions nouvellement immatriculés, seuls 25,3 % d'entre eux étaient neufs. Ce taux n'est que de 10,6 % sur les 132 ensembles articulés immatriculés cette même année.

Les résultats de nos enquêtes corroborent parfaitement cette tendance. Sur un échantillon de 390 véhicules (tous genres confondus en 1988) actifs en transport public de marchandises, 34 % ont moins de 5 ans, 48 % entre 5 et 10 ans et 18 % plus de 10 ans (graphique 2.2). Cette tendance diffère très peu si l'on considère les types de véhicules. Seuls les pick up semblent s'écarter - quoi que très légèrement - de cette structure (graphique 2.3); les camions et semi-remorques y sont plutôt proches. Environ la moitié des camions et semi-remorques ont entre 5 et 10 ans avec une concentration autour de 7-8 ans (graphiques 2.4 et 2.5).

Bref, le parc togolais de véhicules de transport de marchandises est d'un âge moyen relativement élevé.

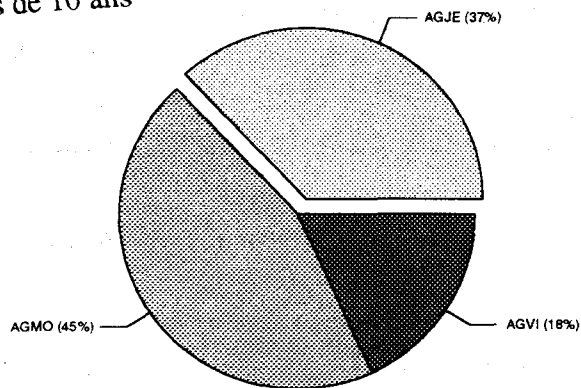
(13) Les fiches techniques des constructeurs indiquent une charge utile de 25 tonnes pour ce type de véhicule.



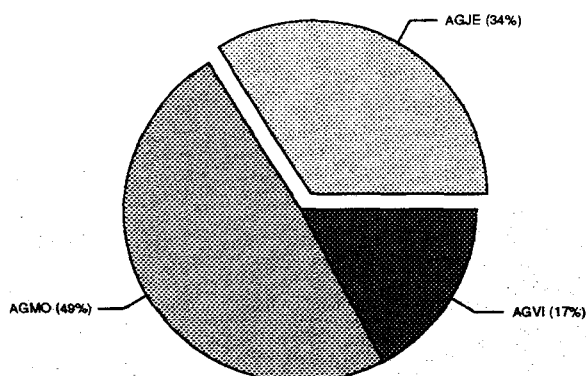
Graphique 2.2- Age du parc de véhicules (tous véhicules)

AGJE
AGMO
AGVI

Moins de 5 ans
De 5 à 10 ans
Plus de 10 ans



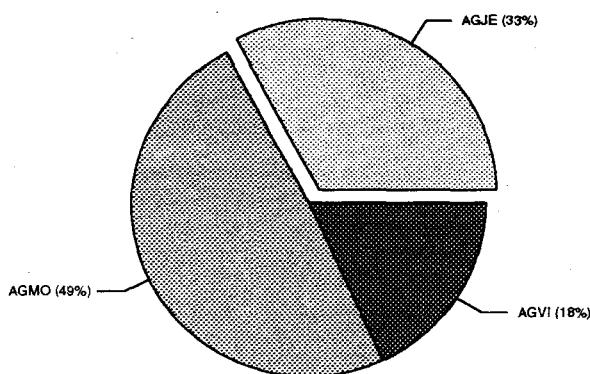
Graphique 2.3- Age du parc de pick up



Graphique 2.4- Age du parc de camions

AGJE
AGMO
AGVI

Moins de 5 ans
De 5 à 10 ans
Plus de 10 ans



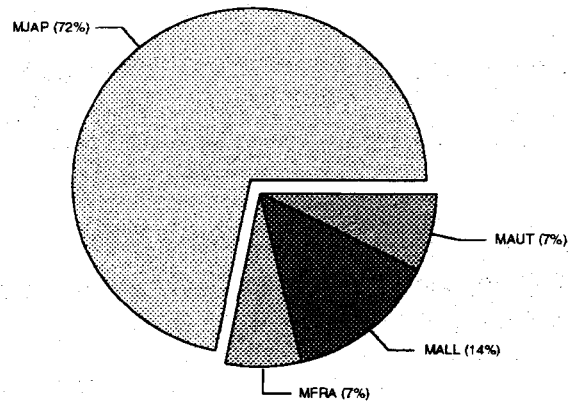
Graphique 2.5- Age du parc de semi-remorques

4- Les marques de véhicules : l'hégémonie japonaise...Mercedes dans les ensembles articulés

Sur un échantillon de 192 véhicules enquêtés en 1988, il ressort que le parc togolais de transport routier de marchandises est dominé dans sa globalité par les marques japonaises (72 % des véhicules sont de marque japonaise) comme le montre le graphique 2.6. Cependant, cette constatation mérite d'être affinée selon les types de véhicules.

Les marques japonaises sont majoritaires dans les petits et moyens porteurs (camionnettes et camions, 91 % dans les deux cas, graphiques 2.7 et 2.8).

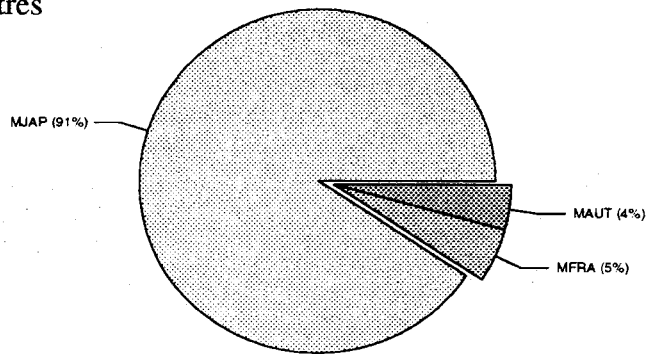
Cette hégémonie est complètement battue en brèche dans le cas des ensembles articulés (graphique 2.9) : les marques allemandes (surtout Mercedes) dominent le marché avec plus de 60 % de part. Dans ce domaine, Renault Véhicules Industriels (le constructeur français) occupe une bonne seconde place dans notre échantillon avec 19 % alors que les marques françaises font piètre figure dans les camions (3 %) et camionnettes (5 %).



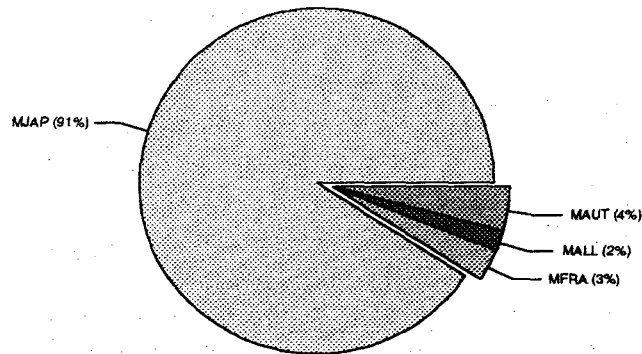
Graphique 2.6- Les différentes marques de véhicules (tous véhicules)

MJAP
MFRA
MALL
MAUT

Japon
France
Allemagne
Autres



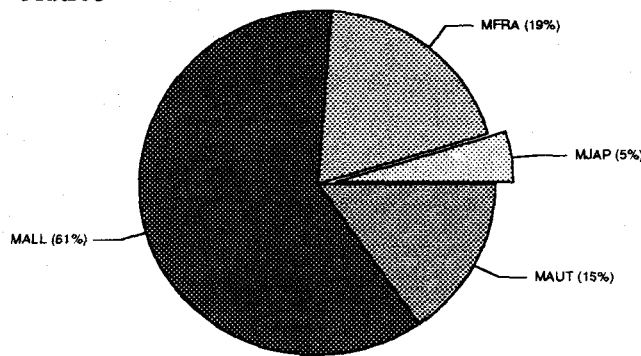
Graphique 2.7- Les différentes marques de pick-up



Graphique 2.8- Les différentes marques de camions

MJAP
MFRA
MALL
MAUT

Japon
France
Allemagne
Autres



Graphique 2.9- Les différentes marques d'ensembles articulés

Nous retiendrons donc que dans le parc national togolais, le poids du parc administratif est considérable. Un autre trait dominant de ce parc est sa vétusté. En ce qui concerne les marques, nous noterons la forte prédominance des japonaises dans petits et moyens porteurs, et des allemandes dans les ensembles articulés. Il faut par ailleurs souligner que le déficit de données relatives au parc rend toute évaluation difficile.

En fin de compte, nous sommes en présence d'un secteur des transports routiers de marchandises dont le fonctionnement ne reflète en rien le cadre réglementaire censé le régir. En effet, si la réglementation actuelle était effectivement appliquée, elle devrait garantir un meilleur fonctionnement du système. Pour ce qui est des acteurs, nous garderons à l'esprit la spécificité togolaise résidant dans la quasi absence d'intermédiaires de type "cockers", laquelle devrait constituer un facteur amoindrissant des coûts. Nous avons repéré par ailleurs deux grandes catégories de transporteurs - elles-mêmes divisibles en sous-catégories - les

transporteurs "purs" et les commerçants-transporteurs. Ceci nous a permis d'établir une typologie à laquelle nous nous tiendrons pour la suite de notre analyse. Quant au parc, il est particulièrement affecté par la situation de crise actuelle qui se traduit par un faible taux de renouvellement des véhicules.

Nous allons maintenant pouvoir aborder la question des prix et des coûts de transport routier de marchandises.