

ELEMENTS DE CONCLUSION

Notre démarche se proposait de répondre à la nécessité d'éclairer les actions des acteurs du camionnage en Afrique sub-saharienne - à travers le cas du Togo - en apportant des propositions qui soient stratégiques et opérationnelles. Après avoir mis en évidence que les coûts du camionnage sont en Afrique sub-saharienne plus élevés qu'ailleurs, nous avons ensuite identifié des zones de "surcoûts" et proposer des mesures susceptibles de réduire ces coûts.

Objectif et résultats de la recherche

La démarche suivie a permis d'établir les constats suivants :

- La route constitue le mode prépondérant dans l'acheminement des marchandises au Togo. A côté de quelques rares sociétés de transport, subsiste une multitude d'artisans et de commerçants-transporteurs dont l'activité de transport ne dépasse pas le simple véhiculage.
- Malgré des spécificités propres au cadre togolais (Cf. existence de petits porteurs à l'"international", absence d'intermédiaires, genre "cocksers", entre transporteurs et chargeurs), ce secteur est fortement hiérarchisé, que ce soit en terme d'acteurs, de prix ou de coûts.
- Le fonctionnement du secteur ne reflète en rien le cadre réglementaire et institutionnel censé le régir. Le système réglementaire est un système sur-réglementé de droit et presque totalement libéralisé de fait, ce qui engendre de multiples effets pervers dont le péage clandestin n'est pas des moindres.
- L'ensemble des opérateurs fonctionne dans une logique de survie à très court terme. Le principe de recherche de fret ne permet pas un fonctionnement optimal des mécanismes de marché. Aussi, malgré la crise et la baisse des prix de fret notamment à l'international, les transporteurs les moins efficaces subsistent-ils par la surcharge et la fraude généralisée, empêchant ainsi toute adaptation de l'offre à la demande.

Face à ces constats, notre réflexion nous conduit à suggérer deux types de mesures se situant à deux niveaux différents mais complémentaires :

- au niveau des transporteurs, la mesure la plus importante de toutes est incontestablement celle qui permettrait d'améliorer la formation et l'information des opérateurs ;
- au niveau de l'Etat, instaurer une réglementation minimale qui soit effectivement contrôlable et contrôlée.

Pour être à même de véritablement entreprendre des actions en ce sens, des efforts préliminaires s'avèrent indispensables. Ils s'expriment en terme de collectes de données et de coordination des politiques au niveau régional.

La carence des données statistiques

Il est clair que nous n'annonçons pas un *scoop* en parlant de carences de données. D'autres avant nous y ont été confrontés ; à moyen terme, il est certain que ces difficultés subsisteront encore. Dans le cadre de notre recherche, force est de reconnaître que nous avons eu beaucoup de peine à collecter des données sur le secteur. A titre d'exemple, l'annexe n° 1 est significative à ce propos. Alors que la nomenclature que nous présentons dans ce tableau est celle utilisée par la Direction des Transports Routiers (DTR) pour les immatriculations de véhicules de 1975 à 1987 et en 1989, le tableau de 1988 ne concernait que les autorisations de transport de marchandises accordées par la DTR.

Il est donc indispensable de revoir tout le système de collecte de données. Il est par conséquent essentiel :

- de définir avec précision les données à recueillir et qu'on harmonise les nomenclatures et les définitions ;
- de définir également les traitements qu'on doit faire et les diffusions à assurer ;
- et enfin, de répartir clairement les tâches entre les différentes administrations.

Ces actions supposent que les administrations concernées soient dotées de moyens suffisants tant en personnel qualifié qu'en équipements matériels.

Il est souhaitable que soit instaurée une véritable cellule de coordination des transports capable de :

- coordonner la collecte et le traitement des données concernant les transports,
- mettre au point, tenir à jour et piloter l'application d'un plan de transport, puis en contrôler les résultats.

Notre méthode d'investigation basée sur des observations empiriques de terrain n'en a eu que plus de mérite mais elle constitue aussi, à certains égards, les limites de cette étude.

Toutefois, la seule mise en place de mesures nationales ne suffit pas pour garantir un fonctionnement optimal du secteur. Eu égard aux inter-relations entre les différentes politiques dans la sous-région, certaines des mesures préconisées ne sont viables que si elles sont mises en oeuvre dans un cadre de concertation régionale (1).

La nécessaire régionalisation des mesures politiques

Nous l'avons évoqué, les problèmes en matière de transport sont de plus en plus régionaux. Les solutions doivent par conséquent être pensées et discutées dans un cadre régional.

A ce sujet, les chercheurs peuvent apporter leur contribution à l'éclairage des solutions possibles. En la matière, la constitution de réseaux de recherche à l'échelle sous-régionale semble une voie incontournable. Ces réseaux devraient viser à :

- favoriser la constitution ou le renforcement d'équipes de recherche en économie des transports,
- permettre une meilleure connaissance du secteur des transports en Afrique subsaharienne,
- apporter aux différents acteurs, les éléments leur permettant d'orienter efficacement et durablement leurs actions.

Ainsi, certaines des mesures préconisées ne seront efficaces que si elles sont adoptées au niveau régional. Trois de ces mesures nous semblent importantes à mettre en oeuvre rapidement :

Les contrôles de la surcharge

Il faudrait arriver à harmoniser rapidement au sein des organismes régionaux, CEDEAO (Communauté Economique des États de l'Afrique de l'Ouest) notamment, les différentes législations nationales sur la charge à l'essieu. Après quoi, des politiques éventuelles de taxation à l'essieu mais surtout les méthodes de contrôle et de sanction de la surcharge doivent être définies dans un cadre régional.

Les imbrications entre les différentes économies de la sous-région sont importantes et les réactions des usagers immédiates (2). Dans le cadre du transport de transit, la concurrence entre les différents corridors (Togo, Bénin, Côte d'Ivoire et maintenant Nigéria) est si vive

(1) Cf. à ce sujet : ADOLEHOUME (A.) et MANDON (B.), *Transports et Communications : l'intégration par la recherche, L'approche du réseau SITRASS*, Communication pour la Conférence Internationale sur l'Intégration de l'Afrique de l'Ouest, Centre de Recherche et de Développement International, Dakar, janvier 1993, 12 p.

(2) L'anecdote que l'on cite souvent à ce sujet concerne les tonnages de café et de cacao vendus par le Togo, souvent supérieurs à la production locale. En effet, malgré les fréquentes fermetures de frontières entre le Togo et le Ghana pour "d'obscurs" problèmes politiques, les producteurs ghanéens viennent vendre leurs productions au Togo où les prix d'achat sont plus rémunérateurs. La réaction des producteurs togolais a été identique le jour où les prix d'achat nationaux ont été diminués par les pouvoirs publics togolais et se sont trouvés inférieurs à ceux pratiqués au Bénin voisin.

qu'une action unilatérale de contrôle de la surcharge ne poussera qu'au transfert du trafic d'un corridor à un autre.

Si le Togo prend une telle mesure, il y aura transfert de trafic de la voie togolaise à la voie béninoise ; si le Bénin et le Togo l'adoptent alors que le Nigéria n'en fait pas de même, il y a de fortes chances que le trafic de transit sur le Niger se reporte principalement sur la voie nigérienne alors que celle-ci bénéficie déjà de conditions dont on peut douter qu'elle soient "loyales", notamment en raison des spéculations qui pèsent sur le naïra, la devise nigérienne.

Le contrôle des véhicules d'occasion à l'importation

Il est indispensable qu'à ce niveau la concertation soit aussi la règle. Une norme commune devrait être adoptée par les différents pays de la sous-région pour fixer le niveau de vétusté acceptable pour les véhicules usagés importés (nous avons préconisé trois ou quatre ans maximum).

Le développement incontrôlé de ce trafic constitue l'une des causes actuelles du vieillissement du parc et de la surcapacité de l'offre en ce qui concerne les gros porteurs. Tous les pays de la sous-région sont touchés par ce phénomène. Nous avons évoqué le marché de véhicules d'occasion dans le périmètre du port de Lomé. Au Niger, ce sont surtout des véhicules importés à travers le Sahara et qui sont ensuite revendus à Agadez, Zinder ou Niamey, fréquemment dans les cours d'hôtels. Une limitation de ces importations à des véhicules récents aurait ainsi le double effet de limiter le vieillissement du parc et de ralentir le développement de l'offre de fret.

La lutte contre l'extension excessive des marchés parallèles

Des trois mesures que nous préconisons, ce n'est pas la plus facile à mettre en oeuvre, en raison de l'incertitude qui pèse sur l'évaluation de ces trafics parallèles.

L'efficacité de cette mesure suppose principalement :

- une action concertée des organismes internationaux, FMI et BIRD notamment, à l'occasion de leurs interventions pour la restructuration des économies des différents pays de la sous-région ;
- une coordination des actions de restructuration des différents pays ; ces actions doivent intégrer non seulement les échanges internationaux officiels, mais aussi les échanges parallèles. Une bonne connaissance de ces échanges parallèles s'impose donc.

Pour terminer, il nous semble que seule une véritable volonté politique est à même de mener à bien les mesures préconisées. Nous reprendrons ici la principale conclusion - à notre avis - des réflexions du premier séminaire sur le camionnage en Afrique sub-saharienne (SITRASS 1) : la volonté de substituer progressivement un état de droit à un état de fait (3). Malgré les difficultés actuelles du Togo vers la démocratisation, la solution viendra certainement de ce côté là. L'espoir demeure !

(3) INRETS-LET, op. cit., "Rapport de synthèse", p. 54. C'est nous qui soulignons.