

INTRODUCTION

1- La dure réalité des faits

Le bilan des années quatre-vingts est un sombre tableau pour l'Afrique subsaharienne : une croissance réelle infime du P.I.B., peu de recettes à l'exportation, des investissements insuffisants. Au total, cette décennie a laissé de nombreux pays plus pauvres qu'au moment de leur accession à l'indépendance avec une progression significative de la pauvreté à l'horizon 2000 (1).

Le problème de la dette qui ne s'était guère posé durant les décennies passées est devenu une sérieuse entrave au développement. De plans d'ajustement structurel (PAS) en programme spécial d'assistance (PSA) pour l'Afrique subsaharienne, il apparaît aujourd'hui que les ressources disponibles sont de plus en plus limitées (2) alors que les "actions à réaliser sont nombreuses et urgentes" (3).

Des expériences de projets manqués aux développements qui n'étaient pas au rendez-vous, en passant par les gaspillages en infrastructures sur-dimensionnées, beaucoup a été écrit sur les erreurs commises de part et d'autre pour expliquer la situation actuelle de l'Afrique subsaharienne. Nous ne nous attarderons ici ni sur les causes, ni sur les circonstances aggravantes, ni même sur les conséquences de la crise qui sévit partout mais dont les conséquences sont particulièrement dramatiques pour cette sous-région de l'Afrique. Toutefois, nous prendrons acte de la raréfaction des ressources disponibles (4). Cette situation amène à poser la question du "que faire avec des ressources limitées et de plus en plus rares ?".

Cette question est éminemment fondamentale car, pour un pays en développement (P.E.D.) (5), opérer des choix alors que tout semble *a priori* prioritaire, est d'une redoutable cruauté. La contrainte de rareté est à tous les niveaux, que ce soit en matière de santé, de consommation, d'éducation et, bien sûr de transport. A cela, une des réponses qu'apporte la science économique se résume à : une allocation optimale des ressources (6). Une situation optimale est la meilleure possible compte tenu des contraintes qui caractérisent un contexte

(1) Sur la période 1980-1989, les données de la Banque Mondiale sont claires : 1 % de taux de croissance réelle du P.I.B., une stagnation du taux de croissance du volume des exportations, une baisse du P.I.B. par habitant (Cf. rapports annuels de la Banque Mondiale 1990, 1991 et 1992).

(2) Au sommet de Toronto, en 1988, la France a entraîné ses partenaires du groupe des sept principaux pays industrialisés à consentir des réductions de dettes importantes au profit des pays endettés les plus pauvres. Mais annuler des dettes qui, de toutes façons, ne pouvaient être remboursées, ne permet pas de rétablir des flux financiers suffisants ou efficaces.

Dans un document de la Cour des Comptes de la CEE (Cf. La Tribune de l'Expansion du 25 mars 1991), il ressort qu'une bonne partie de l'aide communautaire à l'Afrique subsaharienne a servi à financer les dépenses des administrations, sans répondre aux besoins des populations.

(3) NINNIN (B.), "Projets routiers en milieu rural dans les pays en développement : synthèse critique", Paradigme, Caen, novembre 1988, p. 3.

(4) Quoi qu'on en dise, les grands événements qui ont marqué le monde depuis la fin des années 80 ont sonné le glas des espoirs des pays les plus pauvres du monde : de plus en plus de ressources seront consacrées aux anciens pays de l'Europe de l'Est afin de les aider à réussir leur passage à l'économie de marché ; les pays producteurs de pétrole vont de plus en plus réinvestir chez eux leurs pétrodollars, à la différence des années 70 où ils en affectaient une part à l'aide aux pays pauvres. Qui plus est, l'Afrique subsaharienne semble "piégée" par la rente sur les produits de base dont les cours ne cessent de baisser continuellement.

(5) Nous n'entrerons pas ici dans la controverse ni des termes ni des définitions pour désigner le sous-développement. D'aucuns préfèrent le concept de "Pays Sous-développés", d'autres celui de "Pays en voie de développement", d'autres encore celui de "Tiers-Monde", de "Pays Pauvres" ou de "Pays Arriérés". Au total, René GENDARME a recensé vingt et une définitions parmi les auteurs contemporains et Hans W. SINGER a finalement estimé qu'un pays sous-développé ressemblait à une girafe : difficile à définir mais facile à reconnaître lorsqu'on en rencontre (Cf. FREYSSINET (J.), "Le concept de sous-développement", Mouton Editeur, La Haye-Paris-NY, 1966, pp. 3-6).

(6) C'est nous qui soulignons.

particulier. Le qualificatif meilleur souligne qu'il ne s'agit pas seulement d'une maximisation puisque, outre les critères quantitatifs, des considérations qualitatives entrent en ligne de compte.

Ce concept de recherche d'allocation optimale des ressources est d'autant plus impérieux pour les P.E.D. que leurs ressources sont - et seront de plus en plus - faibles. Mais, alors qu'une allocation optimale ne peut se réaliser qu'en connaissance de cause, il se pose le problème de la carence de l'information nécessaire pour l'atteindre. Une illustration de ce phénomène est la faible compréhension que l'on a de l'articulation entre le transport et le développement.

Nous n'allons pas ici revenir sur les différentes controverses nées des positions des uns et des autres sur cette articulation entre transport et développement. Soulignons tout simplement que, malgré cette faible compréhension du phénomène, il est admis aujourd'hui que le transport ne suffit pas pour déclencher le développement, mais que les effets pervers du premier peuvent entraver le second. Il est aussi admis que c'est du développement que naissent les besoins de transport, et non l'inverse. Le mythe du désenclavement a fait long feu. L'expérience le prouve : dans un premier temps le rapprochement entre deux régions d'importance inégale se traduit par une aggravation du contraste centre-périphérie. Vraie pour les pays développés, cette relation l'est encore plus pour les P.E.D. où l'offre reste faible et la politique de transport - qui a pour objet de faire en sorte que les besoins de déplacement des biens et des personnes soient satisfaits aux moindres coûts économiques et sociaux pour la collectivité - difficile à définir. Cette difficulté d'une définition de la politique de transport pour les P.E.D. tient au fait que, comme le souligne A. BONNAFOUS, "les concepts, les principes les plus solidement établis dans les pays industrialisés supportent mal le voyage Nord-Sud" (7). En effet, cette conception de besoins de transport ne peut être transposée sans précaution dans les P.E.D. pour au moins deux raisons :

- d'une part, l'existence même d'une offre de transport peut être la condition d'émergence d'activités à défaut desquelles le besoin ne peut se manifester ;
- d'autre part, satisfaire les besoins aux moindres coûts suppose que l'on soit dans une situation où le degré de satisfaction des besoins est élevé. Lorsque l'on est loin de cette situation - comme c'est le cas dans les P.E.D. -, l'idée même de satisfaire les besoins n'est pas réaliste et l'on sait bien que les arbitrages consistent non seulement à hiérarchiser leur satisfaction, mais encore à choisir ceux qui resteront pour longtemps insatiables.

Pour un P.E.D. tel que le Togo, les besoins de transport englobent aussi bien les besoins qui doivent naître d'un développement potentiel que les besoins d'amélioration du système de transport là où ses carences génèrent des "surcoûts" et, d'une certaine manière, accroissent artificiellement les distances.

Une bonne politique de transport doit donc chercher à harmoniser les évolutions spatiales de l'activité économique et les efforts consentis pour améliorer le système de transport. Il est plus opportun d'attendre de celui-ci qu'il "n'entrave pas le développement et qu'autant que possible, il l'accompagne".

Si l'on conjugue cet objectif qu'il est primordial d'assigner à la politique de transport avec la contrainte d'allocation optimale des ressources, la problématique de cette recherche apparaît clairement.

(7) BONNAFOUS (A.), *La tyrannie des grands axes*, in "Entwicklung Développement", n° 32, octobre 1990, DDA Information, Berne, pp. 2-5.

Mais avant d'expliciter cette problématique, il nous semble important de souligner la démarche qui est la nôtre. Elle peut paraître quelque peu opérationnelle - même un peu trop aux yeux de certains - pour une recherche universitaire. Compte tenu des contraintes ci-dessus évoquées, il nous a paru indispensable d'adopter une démarche qui s'écarte un peu de la démarche universitaire de type classique qui ne permet pas de déboucher sur des propositions concrètes. A notre avis, une recherche en P.E.D. doit, aujourd'hui, être indissociable des grands enjeux internationaux et sa problématique empreinte d'une volonté de parvenir à des recommandations stratégiques et opérationnelles - cela ne signifie pas que le chercheur doive pour autant dicter aux Etats la politique qui doit être la leur (8). Aussi, précisons-nous brièvement la position des organismes internationaux (Banque Mondiale et Commission Economique pour l'Afrique notamment) sur le problème avant d'en venir à notre problématique.

2- Un problème d'une réelle actualité

De nombreux pays d'Afrique sub-saharienne sont entrés dans de vastes programmes de réformes économiques dès le début des années 80. A mesure qu'avançaient ces réformes, ces pays ont pris conscience que la concrétisation des bénéfices attendus implique d'importantes réformes dans le secteur clef des transports.

En 1986, la Banque Mondiale a ainsi pris l'initiative d'un vaste programme sur les transports en Afrique sub-saharienne : *Sub-Saharan Africa Transport Program*, communément appelé le SSATP, en coordination avec la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) et le Programme des Nations-Unies pour le Développement (PNUD). Cette initiative à elle seule, précise-t-on, ne sera responsable ni de la pose d'un mètre de rail, ni de la construction d'un seul kilomètre de route. Elle a plutôt pour objectif d'aider les pays africains à "déterminer les réformes nécessaires et comment les mener à bien". Ce programme est axé sur cinq priorités : (9)

- protéger et réhabiliter les éléments essentiels de l'infrastructure de transport, notamment les routes ;
- arriver à un meilleur équilibre financier des entreprises et des systèmes de transport grâce aux mesures suivantes : fixation de prix plus adéquats, réduction des coûts (la recherche sur les coûts du camionnage s'inscrit ici) et renforcement des compétences du personnel ;
- développer les transports ruraux par le biais de solutions locales, autonomes et viables ;
- développer les transports urbains ;
- élaborer des politiques qui encourageront l'intensification des échanges entre les pays africains.

Les organisations régionales ne sont pas non plus en reste pour souligner l'importance des transports dans le développement de l'Afrique. Après une première décennie des

(8) Nous partageons tout à fait la conclusion de X. GODARD au séminaire de Yamoussoukro sur les coûts du camionnage quand il souligne qu'"il n'appartient pas aux chercheurs de dicter ce que doivent être les politiques du camionnage, il leur revient d'éclairer les enjeux des décisions et d'expliquer les mécanismes du fonctionnement de ce secteur d'activité essentiel pour les P.E.D.", in INRETS-LET, "Economie et politiques du camionnage", Actes du SITRASS 1, Yamoussoukro, novembre 1989, 280 p.

(9) Source : Afrique Transport, Bulletin trimestriel du SSATP, n° 1, avril 1989, Banque Mondiale, Division Infrastructure, Washington D.C..

transports pour l'Afrique (1978-1988) (10) dont les résultats ont été plutôt en demi-teinte (11), l'Assemblée Générale des Nations-Unies a proclamé la période 1991-2000, deuxième Décennie des Nations-Unies pour les Transports et Communications en Afrique (UNTACDA II). Comme la première, cette deuxième décennie est placée sous l'égide de la Commission Economique pour l'Afrique.

Les différents programmes ont aussi mis l'accent sur d'une part, le rôle prépondérant des transports routiers et de ses coûts élevés (12) et d'autre part, les conséquences de la crise économique avec comme corollaire une diminution de plus en plus sensible des ressources disponibles en Afrique sub-saharienne. L'objectif commun à tous ces programmes est sans aucun doute l'amélioration du système de transport. La CEA estime que si l'on arrivait à réduire les coûts unitaires du transport routier de 10 % grâce à des réformes appropriées, l'économie annuelle pour l'Afrique serait de 12 milliards de dollars (13). Les réformes appropriées passent donc par une meilleure prise en compte de la contrainte de rareté en matière de transport.

3- La problématique

Nous partons du constat que les coûts du camionnage sont en Afrique sub-saharienne plus élevés qu'ailleurs. Or, pour la majeure partie de cette sous-région, l'importance de la route est indéniable. Même là où le chemin de fer devrait trouver son domaine de prédilection, c'est-à-dire sur les longues distances, il est rarement le mode dominant. Dans le cas du Togo, cette position de la route est encore plus accentuée : la plus longue ligne de chemin de fer n'atteint pas 300 kilomètres et ainsi, pour certains produits, la route assure la totalité du trafic (une situation qui s'élargit de plus en plus à l'ensemble des produits).

Si donc la route a des coûts élevés, c'est tout à la fois les activités liées à la production domestique et celles liées au commerce international (exportations, importations et transit) qui s'en trouvent affectées. Dans le cadre togolais, cette situation pose trois principales interrogations :

- dans la perspective d'un développement dit auto-centré basé sur les produits vivriers donc sur une autosuffisance alimentaire (14), des coûts de transport élevés signifient que les marchés locaux ne pourront être ravitaillés que par des produits de l'immédiate périphérie, ce qui réduit par conséquent les aires de production

(10) Les objectifs de cette première décennie étaient de mettre en place un système intégré de transports et communications sur le continent tout entier, en insistant en particulier sur l'harmonisation, la coordination et la modernisation, essentiellement dans le but d'appuyer des secteurs clefs tels que le commerce, l'industrie et l'agriculture.

(11) La CEA justifie ces mauvais résultats par la coïncidence des premières années du programme avec une forte détérioration de la situation économique en Afrique, aggravée par une série de crises et de remous socio-politiques sans précédent qui ont influé négativement sur la mise en oeuvre du programme. Toutefois, l'incidence de la Décennie a été très évidente dans le domaine de l'orientation en ce sens qu'elle est devenue de facto "la politique africaine en matière de transports et de communications". La Décennie a été intégrée dans les programmes de toutes les organisations régionales ou sous-régionales africaines.

Source : Commission Economique pour l'Afrique, "UNTACDA II", CEA, Addis Ababa, avril 1991, pp. 1-3.

(12) A la deuxième réunion du Comité consultatif international du SSATP, tenue en novembre 1988 à OSLO (Norvège), M. A. ADEDEJI, sous-secrétaire général des Nations-Unies et secrétaire exécutif de la Commission Economique pour l'Afrique a souligné que "... les systèmes de transport des pays sub-sahariens sont loin d'être aussi performants qu'ils devraient l'être en termes de coûts, d'efficacité et de qualité de service".

(13) CEA, "UNTACDA II", op. cit. p. 6

(14) Cf. B. KEITA qui a montré dans le cas du Mali comment l'organisation du transport des produits vivriers est une condition permissive du développement.

KEITA (B.), "Transport et enjeux vivriers en Afrique : le cas du Mali", Paradigme, Caen, novembre 1988, 304 p.

concernées. Cela signifie aussi que sur les marchés urbains qui sont en général les plus grands marchés de consommation, les produits locaux arriveront à des prix excessifs par rapport à ceux de produits importés ;

- des coûts de transport élevés signifient que les produits manufacturés et les intrants agricoles parviendront à des prix excessifs dans les zones rurales, ce qui est pernicieux dans une perspective d'augmentation des productions agricoles ;
- le troisième problème se pose au niveau de la compétitivité du corridor togolais en tant que corridor de desserte des pays sahéliens. Cette compétitivité passe en effet, par des coûts de transport moins élevés par rapport à ceux des corridors concurrents, ivoirien et béninois notamment.

En regard de ces différents enjeux, le camionnage apparaît comme un secteur clef pour le développement du Togo et tout effort susceptible de réduire ses "surcoûts" se justifie par un surplus capable d'alimenter ce développement. Mais pour arriver à ce résultat, il faut être en mesure de déceler les "surcoûts", de comprendre leur processus de formation et enfin de définir les voies et moyens par lesquels on pourrait résorber ces "surcoûts".

Certains facteurs de coûts élevés propres à l'Afrique sub-saharienne, donc au Togo, sont pour longtemps encore inéluctables au camionnage dans cette sous-région. Alors que l'effet de massification est un des facteurs de l'efficacité du système, l'Afrique sub-saharienne est caractérisée par une faible intensité des flux de transport, corollaire à une faible densité de population peu favorable à des rendements croissants très considérables dans ce secteur.

En revanche, d'autres facteurs de "surcoûts" n'ont pas ce caractère inéluctable et correspondent à des situations particulières sur lesquelles il est possible d'agir en vue d'un abaissement des coûts. Ces facteurs tiennent essentiellement à des formes d'organisation du secteur qui conduisent à des situations d'allocation sous-optimale des ressources, à des dispositions réglementaires génératrices d'effets pervers (péages clandestins, surcharges, ...), ou à une trop forte présence du transport pour compte propre avec tout ce que cela comporte comme gaspillages dans le cas des administrations ou des sociétés d'Etat, bref à un mauvais fonctionnement des règles du marché.

Une action sur ces facteurs organisationnels en vue de réduire les "surcoûts" est d'autant plus bénéfique - notamment en situation de rareté de ressources - qu'elle n'exige pas les importants investissements nécessités par les mesures classiques du type constructions d'infrastructures, remises en état d'infrastructures existantes ou aides financières liées à l'achat de véhicules.

En définitive, notre recherche se propose :

- de porter un diagnostic général sur le secteur du camionnage au Togo,
- de déceler les "surcoûts" éventuels,
- de démontrer les mécanismes qui déterminent ces "surcoûts",
- de proposer des voies et moyens susceptibles de réduire ces "surcoûts".

4- La méthodologie

Dans le cadre du programme SSATP, l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS, Arcueil et Bron) et le Laboratoire d'Economie des Transports (LET, Lyon) se sont vu confier la partie portant sur la réduction des coûts, plus précisément sur les coûts du camionnage. Cette étude a porté sur trois pays francophones d'Afrique sub-saharienne (le Cameroun, la Côte d'Ivoire et le Mali) et s'est achevée par la réalisation d'un séminaire international, SITRASS 1 (15), à Yamoussoukro en novembre 1989. Les enquêtes de la présente étude sur le Togo ont été effectuées à la même époque que celles portant sur les trois autres pays ci-dessus cités et une communication présentant les premiers résultats a été présentée lors du séminaire de Yamoussoukro.

Proposer des politiques de réduction des coûts du camionnage suppose que l'on ait procédé au préalable à un large champ d'investigation où ces coûts seraient saisis au sens statistique du terme. A partir de ce recensement, l'on pourrait dès lors procéder à un repérage des différences dans les niveaux du coût de transport.

Il se pose cependant une difficulté qui n'est pas des moindres : comment mesurer des différences dans les niveaux de coût pour des coûts qu'on ne peut appréhender ?

En effet, *stricto sensu*, le coût de transport ne pourrait être saisi que de la comptabilité des transporteurs. Or, dans le cadre togolais (il en est de même pour l'ensemble des pays de la sous-région), de telles comptabilités n'existent pratiquement pas. Nous avons donc dû contourner cette difficulté en travaillant plutôt sur des prix de transport (nous précisons dans le chapitre III comment nous avons procédé concrètement). La notion de coût doit donc être entendue au sens du prix payé par le chargeur. Alors que le coût ne peut être facilement appréhendé, le prix de transport est une donnée mesurable : le prix payé par le chargeur peut être saisi directement auprès du chargeur ou du transporteur. Mais alors, la difficulté se reporte sur la nature du service auquel correspond le prix payé. Ce n'est pas une moindre difficulté car le service ne peut être mesuré exclusivement par des tonnes-kilomètres, notamment dans les pays africains. D'autres facteurs tant économiques que sociaux entrent en jeu pour expliquer le niveau du prix : nature de l'infrastructure utilisée, relations entre transporteur et chargeur, sens de l'expédition (aller ou retour), ...

Plutôt que de raisonner sur l'ensemble des prix saisis, nous avons considéré des prix de service de transport "type" en procédant à une analyse tenant compte des niveaux hiérarchiques en stratifiant l'échantillon d'enquête.

En effet, historiquement, on observe que les systèmes de transport ont toujours été hiérarchisés : du grand corridor international à la piste rurale. Notre postulat repose donc sur le fait qu'à cette hiérarchisation du système correspond une hiérarchisation des types de service : le prix de revient à la tonne-kilomètre n'est évidemment pas le même pour un chargement transporté par un pick up (camionnette) d'à peine plus d'une tonne de charge utile circulant sur une piste peu fréquentée et tout juste carrossable, ou par un ensemble articulé de plus de 30 tonnes de charge utile empruntant une route bitumée. L'analyse des prix de transport nous permettra d'explicitier cette hiérarchisation en apportant des éléments sur la complémentarité et la cohérence entre ses différents niveaux.

Notons cependant que la méthode qui consiste à stratifier les enquêtes afin de neutraliser éventuellement l'effet de la hiérarchie sur les prix et ainsi de pouvoir comparer des situations équivalentes du point de vue des conditions physiques du transport est

(15) Séminaire International sur les Transports en Afrique Sub-Saharienne. Le n° 1 signifie pour les organisateurs, qu'il faudrait pérenniser cette initiative. Il y a eu depuis, un SITRASS 2 à Ouagadougou sur les transports urbains et un troisième est en préparation pour 1993.

particulièrement "fructueuse". En cela, elle se distingue des modèles de calculs classiques tel le modèle HDM de la Banque Mondiale dont l'objectif est de fournir des coûts unitaires pour une route aux caractéristiques physiques déterminées - la construction du modèle implique l'étude des coûts sur des routes à caractéristiques géométriques variables - alors que dans notre étude, il s'agit plutôt de considérer des routes à caractéristiques géométriques équivalentes. Ainsi, au lieu de rapports théoriques entre le haut et le bas de la hiérarchie de l'ordre de 1 à 2 tel que le restitue le modèle HDM, nous avons observé des rapports de l'ordre de 1 à 7 voire plus.

Une fois la vérification empirique de cette hiérarchisation effectuée et les zones de "surprix" ou de "sous-prix" identifiées, il reste le problème du passage des prix aux coûts. Ce problème est délicat et sa résolution mérite de prendre certaines précautions car le prix n'est qu'un symptôme de "surcoût". Il permet de constater mais ne permet pas d'expliquer. La relation entre prix et coût sera cependant établie à partir de quelques comparaisons de rapports de niveaux hiérarchiques.

Nous avons effectué un double recueil de données sur les prix et les coûts. Les enquêtes se sont déroulées à deux périodes différentes de l'année 1988 afin d'éliminer, autant que faire ce peut, les éventuels problèmes de variation saisonnière.

En ce qui concerne les prix, nous n'avons pas cherché à atteindre une représentativité au sens statistique, mais plutôt à opérer des stratifications hiérarchiques selon des produits pré-déterminés et des liaisons avec une prédominance de liaisons de bas niveau. L'unité d'observation est l'expédition. Ainsi, pour chaque expédition, ont été relevées, outre le prix, toutes les caractéristiques permettant de la situer dans la hiérarchie du système de transport. Ces enquêtes-prix ont été effectuées principalement dans les gares, les marchés locaux et au port de Lomé.

L'estimation des coûts est par contre le fruit d'entretiens approfondis effectués auprès des transporteurs. Les données recherchées auprès des transporteurs portaient essentiellement sur :

- l'activité du transporteur et son modèle d'organisation,
- la flotte de véhicules (nombre de véhicules, méthode de financement, habitude de renouvellement, ...),
- les dépenses d'exploitation,
- la fixation des prix,
- les causes d'immobilisation des véhicules.

Les données fournies par les transporteurs ont ensuite été complétées par les informations recueillies auprès des administrations, des concessionnaires de véhicules, des garagistes et par nos propres observations sur le terrain. C'est le croisement de toutes ces données qui a permis les estimations fournies au chapitre IV.

5- Le plan de la thèse

Les réponses aux objectifs que nous nous sommes précédemment fixés servent de fil conducteur au plan de la recherche.

Le système de transport est intimement lié au milieu géographique et économique dans lequel il s'exerce. Aussi, consacrerons-nous un chapitre préliminaire (Chapitre 0) qui précisera les effets des différents facteurs géo-économiques sur le système de transport au Togo. On verra donc les différents changements dans l'orientation du système togolais de transport au hasard des événements historiques qui ont marqué le pays. On verra aussi que la hiérarchisation urbaine n'est pas non plus neutre dans la hiérarchisation du système de transport.

Le chapitre I consacré au secteur des transports lui-même précisera la politique des transports (si politique il y a !) après avoir décrit le cadre institutionnel qui régit le secteur et essaiera de montrer l'enjeu du transport routier de marchandises pour le développement du Togo.

Comprendre le fonctionnement du secteur est une nécessité pour comprendre le phénomène de la formation des coûts au-delà des caractéristiques techniques. Cette préoccupation sera analysée au chapitre II où nous présentons les différents acteurs du camionnage, les moyens dont ils disposent et le cadre réglementaire dans lequel ils sont "censés" opérer.

La hiérarchisation du secteur du transport routier de marchandises sera mise en évidence au chapitre III après une analyse des prix de transport saisis par enquête de terrain.

Les rapports de prix entre les différents niveaux de la hiérarchie nous serviront de support pour expliquer les niveaux de coûts que nous aurons préalablement estimés au chapitre IV pour les différents types de transport. Il sera alors possible, par quelques comparaisons, de déceler les zones de "surcoûts" et de proposer des politiques de réduction de ces "surcoûts" (chapitre V).