

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
1- La dure réalité des faits	9
2- Un problème d'une réelle actualité	11
3- La problématique	12
4- La méthodologie	13
5- Le plan de la thèse	15
CHAPITRE 0 : CONTRAINTES GEO-ECONOMIQUES DU SYSTEME DE TRANSPORT AU TOGO	17
I- Les effets de la géographie physique sur le système de transport	19
1- Un relief montagneux	19
2- Des fleuves non navigables	19
3- Une climatologie qui déséquilibre les flux	20
II- La hiérarchisation urbaine : facteur décisif des échanges	21
1- La population et son évolution : aperçu global	21
2- L'évolution du fait urbain au Togo	22
2.1- L'époque pré-coloniale	22
2.2- L'organisation allemande	25
2.3- L'administration française	28
2.4- Depuis l'indépendance	29
3- Hiérarchisation urbaine et croissance urbaine	31
3.1 Lomé, la capitale	31
3.2 Les autres chefs-lieux de préfecture	32
3.3- Une urbanisation modérée	36
III- Le contexte économique général et la question des transports	38
1- De la nationalisation...	38
2- ...à la privatisation économique	40
3- Les grands agrégats macro-économiques : des traits d'une économie sous-développée	45
3.1- Caractéristiques de l'économie togolaise	45
3.2- Le P.I.B. et son évolution	47
3.3- Répartition sectorielle du P.I.B.	48
CHAPITRE I : LE SECTEUR DES TRANSPORTS AU TOGO	51
I- Le cadre institutionnel : une multiplicité de tutelles	53
1- Le Ministère du Commerce et des Transports	53
2- Le Ministère du Plan et des Mines	53
3- Le Ministère de l'Equipement, des Postes et Télécommunications	53

II- La politique des transports	54
1- Les investissements dans les infrastructures de transport	54
2- Les infrastructures de transport	56
2.1- Les Chemins de Fer du Togo (C.F.T.) : difficile coexistence ou préférence routière?	57
2.2- Le Port Autonome de Lomé (PAL) : un élément clef du fret routier international	59
2.3- La route : l'enfant "chéri" mais faute de moyens...	62
2.3.1- La situation actuelle	62
2.3.2- Evolution du réseau routier principal	64
2.3.3- Entretien du réseau routier : peut mieux faire!	66
III- La prédominance de la route sur le rail dans la répartition du fret	69
1- Le transport des importations et du trafic de transit	69
2- Le transport des produits d'exportation	69
3- L'acheminement des produits vivriers	70
CHAPITRE II : LE FONCTIONNEMENT DU SECTEUR DES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES AU TOGO	73
I- Un cadre réglementaire peu appliqué	75
1- La réglementation technique : des transporteurs "en porte à faux" légal !	75
1.1- Réglementation relative aux charges maxima	76
1.2- Des contrôles techniques inefficaces... faute d'installations adéquates	77
2- Une tarification mal adaptée	77
3- Réglementation fiscale	78
3.1- Les droits de douane	78
3.1.1- La taxation des véhicules importés	79
3.1.2- La taxation des pneumatiques	80
3.1.3- La taxation des pièces détachées	80
3.2- L'Impôt sur le Revenu des Transporteurs Routiers (I.R.T.R.)	81
3.3- Les taxes sur les carburants	81
II- Les acteurs du camionnage	83
1- Les chargeurs	83
1.1- Commerçants et transitaires	83
1.2- L'Office des Produits Agricoles du Togo (OPAT)	84
1.3- Les industriels	84
2- Les intermédiaires	85
2.1- Le bureau de fret	85
2.2- Les syndicats professionnels	86
2.2.1- L'UNATROT	86
2.2.2- L'USYNDICTO	87
3- Les opérateurs du transport routier de marchandises	87
3.1- Les administrations et sociétés d'Etat	88
3.2- Le transport pour compte propre (TCP)	88
3.3- Les transports publics de marchandises (TPM)	88
3.3.1- Le cadre réglementaire	88

3.3.2- Les catégories de transporteurs	88
4- La Société Togolaise de Crédit Automobile (STOCA)	91
III- L'offre de transport routier de marchandises : les carences statistiques	92
1- L'importance du parc de transport de marchandises	92
1.1- Le parc administratif	92
1.2- Le parc togolais de transport international de marchandises	92
1.3- Le parc des petits transporteurs nationaux	93
2- Les catégories de véhicules	93
3- Un parc vieillissant	93
4- Les marques de véhicules : l'hégémonie japonaise...Mercedes dans les ensembles articulés.	95
 CHAPITRE III : LA FORTE HIERARCHISATION ET VARIABILITE	 99
 I- Hiérarchisation et segmentation	 101
1- Echantillonnage et méthode d'analyse	101
1.1- Les enquêtes : une sur-représentation volontaire des expéditions de bas niveaux	101
1.2- L'analyse factorielle comme méthode de restitution de la hiérarchisation du système	105
2- Un secteur fortement hiérarchisé	106
2.1- Approche globale	106
2.2- Analyses complémentaires	111
3- Un secteur relativement segmenté	117
3.1- Le marché international	117
3.2- Le marché national	118
3.3- Le marché régional	118
3.4- Le marché rural	119
 II- L'analyse des prix du transport routier de marchandises	 123
1- Une forte variabilité des prix de transport	123
2- Les prix de transport et la hiérarchisation du secteur : une coïncidence évidente	123
3- Les prix de transport, quels facteurs explicatifs ?	128
3.1- Une tarification officielle inadaptée	128
3.2- Le type de contact entre chargeurs et transporteurs : l'absence des intermédiaires non "officiels".	129
3.3- La nature de l'infrastructure : un facteur déterminant ?	130
3.4- Le type de véhicule : un élément décisif	131

CHAPITRE IV : UNE ESTIMATION DES COÛTS DU CAMIONNAGE AU TOGO	135
I- L'échantillon d'enquête	137
1- L'organisation spatiale : une volonté de dispersion spatiale des entretiens approfondis	137
2- Le parc de l'enquête : le poids de Lomé	138
3- Les types de transporteurs rencontrés	141
II- Les postes de coûts : nature et méthode d'estimation	142
1- Les coûts fixes	142
1.1- L'amortissement	142
1.2- Les assurances	143
1.3- Le personnel de conduite (salaire)	143
1.4- Les impôts et taxes directes	145
2- Les coûts variables	145
2.1- Les carburants et les lubrifiants	146
2.2- Les pneumatiques	146
2.3- L'entretien-réparations	146
2.4- Les frais de route	148
2.5- Les primes	148
3- Les frais généraux	149
III- La structure des coûts	149
1- Les coûts au véhicule-kilomètre	149
3.2- Les coûts à la tonne-kilomètre roulée	160
IV- Des prix...aux coûts, quelles relations ?	165
1- Analyse globale	165
2- Prix et coûts selon les segments hiérarchiques	166
3- Prix et coûts hors amortissement et coûts apparents	167
4- L'effet hiérarchie comme explication	167
CHAPITRE V : UN CONSTAT DE "SURCOÛTS" : QUELLES POLITIQUES ADOPTER ?	171
I- Comparaison des coûts entre pays : les "surcoûts" du camionnage	173
1- Les postes de "surcoûts"	173
1.1- Une excessive rémunération du capital	174
1.2- Des assurances coûteuses	174
1.3- L'amortissement : le poids du coût du capital	174
1.4- Des consommations élevées de carburant	174
1.5- L'entretien-réparations : le coût des pièces détachées	175
1.6- Les pneumatiques	175
1.7- Des frais de route anormalement élevés	176
2- La taxation	176

2.1- Le niveau de la taxation	176
2.2- La faible affectation des recettes fiscales et douanières au sous-secteur	177
II- Quelles politiques de réduction des coûts ?	179
1- L'état de la situation : un secteur en crise	179
2- Les mesures micro-économiques : la formation et l'information des opérateurs	180
3- Les mesures macro-économiques : quel rôle pour l'Etat ?	182
3.1- Quelle régulation pour le secteur ?	183
3.2- Assurer la transparence du marché	184
3.3- Mettre en place les mécanismes d'ajustement du marché	185
3.3.1- L'inefficacité des contingentements	185
3.3.2- Une tarification plus réaliste	186
3.3.3- Une réglementation technique minimale et contrôlable : sécurité et lutte contre la surcharge	187
3.4- La réforme des entreprises et sociétés faisant du transport pour compte propre	188
3.5- Mettre en place des mesures fiscales et douanières adaptées	191
CONCLUSION	192
BIBLIOGRAPHIE	199
ANNEXES	205
LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET CARTES	231
TABLE DES MATIERES	239