

**DETAIL DES CONTREPARTIES
AUX PROJETS P.I.P. 1999**

SECTEURS	MONTANT (en millions de F CFA)
1°) SECTEUR DU DEVELOPPEMENT RURAL	87,0
2°) INFRASTRUCTURES	3000,0
3°) EDUCATION NATIONALE	765,0
4°) SANTE	625,0
5°) PROMOTION FEMININE ET PROTECTON SOCIALE	30,0
6°) JEUNESSE ET SPORTS	100,0
7°) DEPENSES COMMUNES D'INVESTIS- SEMENTS	310,0
TOTAL	4917,0

Art. 17 — L'exécution des dépenses en capital, au titre des ressources internes, est soumise à la procédure de gestion de la présente loi de finances.

Art. 18 — La date limite des engagements, au titre des ressources internes, est impérativement fixée au 30 novembre 1999, à l'exception des états de salaires, des décomptes de travaux, de factures, des mémoires des travaux ou de prestations exécutées sur marchés pour lesquels la date limite des engagements est fixée au 20 décembre 1999.

Art. 19 — Aucun crédit ne pourra être affecté s'il n'entre dans le cadre des autorisations de programme de l'année considérée.

Art. 20 — Le ministre chargé de la Planification et du Développement et le ministre chargé des Finances et des Privatisations sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution desdites dépenses qui fera l'objet d'un rapport en fin de gestion.

TITRE II

COMPTES D'AFFECTATION SPECIALE

Art. 21 — Le montant des crédits ouverts aux ministères pour la Gestion 1999 au titre des Comptes d'Affectation Spéciale est fixé à la somme de 1.680.000.000 de francs conformément à la répartition par compte qui en est donnée à l'état D annexé à la présente loi.

TITRE III

DISPOSITIONS FINALES

Art. 22 — La clôture du Budget Général pour la Gestion 1999 est fixée au 31 décembre 1999.

Art. 23 — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Lomé, le 31 décembre 1998

Le président de la République

Gnassingbé EYADEMA

Le Premier ministre

Kwassi KLUTSE

LOI n° 98-21 du 31 décembre 1998 relative au régime des transports et aux dispositions générales communes applicables aux différents modes de transport.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit : •

CHAPITRE I — DE L'OBJET DE LA LOI ET CODIFICATION

Article premier — La présente loi a pour objet de définir les principes fondamentaux du régime des transports au Togo.

Elle vise à :

- augmenter la mobilité des personnes et des biens ;
- assurer la compétitivité des productions togolaises sur les marchés intérieurs et extérieurs par une diminution des coûts et une amélioration de la qualité des services ;
- contribuer à la réduction de la pauvreté ;
- accompagner la mise en œuvre d'un développement durable et supportable de l'économie.

Art. 2. — Chaque mode de transport fait l'objet d'un code particulier récapitulant les textes législatifs et réglementaires.

La promulgation d'une loi et la publication d'un décret ou d'un arrêté entraînent automatiquement la mise à jour du code correspondant. Toute loi, tout décret ou arrêté fait référence aux articles du Code qu'elle ou qu'il complète, modifie ou remplace.

CHAPITRE II — DES PRINCIPES GENERAUX APPLICABLES AUX TRANSPORTS

Section I — Politique des transports

Art. 3 — La politique des transports intérieurs et extérieurs vise à satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses et les plus rationnelles pour la collectivité.

Art. 4 — La politique des transports concourt :

- au désenclavement des régions,
- à la mobilité des personnes et des marchandises,
- à l'unité et à la solidarité nationale,
- au développement économique et social,
- à l'expansion des échanges internationaux,
- à la facilitation du transit international.

Art. 5 — La politique des transports de personnes et de marchandises assure le développement des différents modes de transports individuels et collectifs, en tenant compte de leurs avantages et inconvénients en matière d'aménagement urbain, de sécurité de la circulation, de protection de l'environnement et de l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Art. 6 — Cette politique des transports tient compte des coûts économiques réels liés à la création, à l'entretien et à l'usage des infrastructures, équipements et matériels de transport et des coûts sociaux, monétaires ou non monétaires, supportés par les usagers et les tiers.

Art. 7 — Sous réserve des accords internationaux passés en matière de transport, la réglementation nationale ou locale doit être basée sur les principes exposés dans la présente loi.

Section II — Service public des transports.

Art. 8 — Le service public des transports consiste à organiser et à promouvoir le transport des personnes, des biens et des marchandises dans des conditions satisfaisantes pour les usagers.

Art. 9 — Les chambres de commerce, les organisations professionnelles et les entreprises publiques et privées participent aux missions de service public des transports par le financement, la mise en place et la gestion des ouvrages, gares, équipements et autres installations destinés aux usagers et à leurs clients.

Section III — Principe de concurrence.

Art. 10 — La politique des transports définit les bases d'une concurrence loyale et ouverte entre les modes de transports et entre les entreprises, notamment par une tarification adéquate des coûts d'usage de l'infrastructure.

Elle vise à créer un environnement favorable à la promotion des investissements privés afin de développer le secteur des services, du commerce et des échanges.

Art. 11 — Pour l'application de cette politique, l'Etat s'abstient, sauf lorsque l'intérêt national l'exige, d'être opérateur de transport. Il concentre ses efforts sur la protection de l'intérêt commun par la voie, entre autres, de la définition des politiques, de la conception des ouvrages, de la planification sectorielle, de la programmation et de l'exécution des investissements publics, du contrôle de leur exécution, de l'application de la réglementation, du suivi de son application et de la tutelle des services décentralisés ou concédés.

Section IV — Liberté contractuelle et choix des usagers.

Art. 12 — Chaque usager est libre de choisir ses moyens de transport, de transporter lui-même ses biens, ses produits ou ses marchandises, de confier ce transport à un organisme ou à une entreprise de son choix.

Art. 13 — Les usagers ont le droit d'être informés à l'avance sur les moyens de transport qui leur sont offerts, les modalités de leur utilisation et les tarifs applicables.

Section V — Définition des différents types de transports.

Art. 14 — Aux termes de la présente loi et des textes d'application, les transports sont publics ou pour propre compte.

Art. 15 — Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

Art. 16 — Le transport pour propre compte est celui effectué par une entreprise avec un véhicule lui appartenant ou pris en location régulière transportant soit son personnel ou ses préposés, soit des marchandises appartenant à l'entreprise ou vendues, produites, empruntées, louées, transformées, réparées, ou façonnées par elle ; le transport ne devant constituer que l'accessoire ou le complément d'une autre activité de l'entreprise.

Art. 17 — La charge de la preuve du type de transport incombe au transporteur.

Section VI — Contrat de transport.

Art. 18 — Il y a contrat de transport entre un transporteur et un usager lorsque le transporteur s'engage à enlever, déplacer et livrer une certaine quantité de marchandises ou à transporter des voyageurs moyennant un prix déterminé et dans un délai fixé par la convention des parties.

Art. 19 — Le contrat de transport est commercial, même si son contenu juxtapose des prestations multiples dont certaines n'ont pas un caractère commercial.

Art. 20 — En l'absence de convention écrite, ou de référence expresse à un contrat type accepté au niveau international ou national par la profession, les contrats-type publiés par l'autorité publique sont applicables de plein droit.

Art. 21 — Tout contrat de transport public de marchandises doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des marchandises transportées, les obligations respectives de l'expéditeur, du commissionnaire, du transporteur et du destinataire, et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

Art. 22 — Le contrat de transport est régi par des lois spécifiques aux différents types de transport et aux transports combinés.

Section VII — Principes de tarification.

Art. 23 — Les conditions dans lesquelles sont exécutées les opérations de transport public, notamment la formulation des prix et des tarifs applicables et les clauses des contrats de transport, doivent permettre une juste rémunération du transporteur en assurant la couverture du coût réel du service rendu dans des conditions normales d'exploitation, de productivité et de renouvellement du matériel du transporteur.

Art. 24 — Les usagers accèdent, le cas échéant contre rémunération spécifique, aux moyens de transport dans les gares, embarquent et débarquent leurs marchandises dans des conditions convenables de qualité, de sécurité et de confort.

Art. 25 — La politique tarifaire est formulée par l'autorité compétente de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transport. Les prix et la fiscalité des transports sont fixés de telle sorte que les coûts économiques réels du transport soient supportés par les bénéficiaires.

A cette fin, des principes tarifaires sont définis en concertation avec les entreprises, les organismes professionnels, les usagers et les autorités des pays avec lesquels le Togo passe des accords en matière de transport.

Art. 26 — Les transporteurs, sont libres d'appliquer leurs tarifs en fonction des conditions de la concurrence, de l'importance du chargement, de la destination, de la marchandise, de la longueur du trajet, de la fidélité du client, sous réserve de se rapporter aux tarifs de référence homologués par le ministre chargé des transports.

Art. 27 — Les tarifs de référence sont publiés et affichés dans les gares.

Section VIII — Des auxiliaires de transport.

Art. 28 — Aux termes de la présente loi et de ses textes d'application, sont considérés comme auxiliaires de transport de marchandises :

- les commissionnaires de transport ;
- les mandataires.

Art. 29 — La rémunération des auxiliaires de transport est fixée en fonction des services effectivement rendus. Elle est supportée par ceux qui en bénéficient.

CHAPITRE III — DES INTERVENTIONS DES POUVOIRS PUBLICS

Section I — Missions des pouvoirs publics.

Art. 30 — Les missions des pouvoirs publics en matière de transports sont les suivantes :

- a) la tutelle des transports publics ;
- b) la réglementation des activités de transport, en particulier du transport public et le contrôle de son application ;
- c) l'amélioration, la réglementation et le contrôle de la sécurité des transports routiers, des matériels de transport et des personnes ainsi que le régime de travail des personnes chargées de la conduite des moyens de transport ;
- d) le développement de l'information, de la recherche, de la planification, de la programmation et des statistiques sur les systèmes de transport ;

e) l'encouragement du secteur privé et du développement d'entreprises modernes de transport ;

f) la définition des politiques, la conception des ouvrages, la planification sectorielle, la programmation et l'exécution des investissements publics ainsi que le contrôle de leur exécution ;

g) la réalisation, l'entretien et la gestion des infrastructures et éventuellement des équipements de transports et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions satisfaisantes d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;

h) la détermination des charges récurrentes, l'élaboration de la fiscalité spécifique aux transports, la constitution de bases de données et la production de comptes économiques du secteur ;

i) le développement des relations internationales en matière de transports, au moyen de conventions internationales et d'accords de facilitation et de trafic.

Art. 31 — Chaque fois que la nature des missions des pouvoirs publics le permet, l'exécution de ces missions est confiée : soit statutairement, soit par voie de concession, d'autorisation ou d'amodiation, à des sociétés ou autres entités privées, publiques ou d'économie mixte, dans des conditions fixant des normes de performance et garantissant l'équilibre financier des exploitations, soit par voie de cahier des charges, soit par voie de contrat de performance, soit par recours à tout document stipulant les droits et les obligations respectifs des pouvoirs publics et des exécutants.

Art. 32 — Tout contrat ou convention entre Etat ou une personne publique et une entreprise publique ou privée chargée de l'exécution d'une mission, établi conformément à l'article 31 de la présente loi, et qui a pour conséquence d'engager des fonds publics ou d'accorder une garantie financière publique, doit être assortie, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds engagés ou garantis par l'Etat ou cette personne publique.

Section II — Organisation des pouvoirs publics

Art. 33 — L'ensemble des modes, systèmes et administrations des transports relèvent d'un même département ministériel qui assure la tutelle technique de tous les établissements et entreprises publics du secteur, dans les conditions fixées par la loi 90-26 du 4 décembre 1990 portant réforme du cadre institutionnel et juridique des entreprises publiques et ses textes d'application.

Art. 34 — Il est créé un Conseil National des Transports dont la composition, les attributions et le fonctionnement sont fixés par décret en Conseil des ministres.

Le Conseil National des Transports est consulté sur les questions relatives aux investissements, à l'organisation et au fonctionnement du système des transports.

Art. 35 — Le secteur des transports est administré et géré sur la base d'une collaboration et d'une consultation étroites avec les organisations professionnelles, les compagnies consulaires et les usagers.

Section III — Redevances et fiscalités spécifiques.

Art. 36 — La fiscalité des transports a pour objectif d'encourager l'exploitation rationnelle et économique des ouvrages et équipements de transport.

Art. 37 — La réalisation et l'entretien d'infrastructures et d'équipements publics destinés à constituer l'assiette matérielle de services de transport peuvent donner lieu à la perception de péages, de redevances spécifiques, de taxes.

Ils peuvent aussi donner lieu à l'affectation de tout ou partie d'une recette fiscale à des fonds destinés exclusivement aux opérations de constructions, d'acquisition ou d'entretien desdits ouvrages et équipements.

Section IV — Relations entre autorités publiques et entreprises de transport.

Art. 38 — Les relations entre les autorités publiques et les entreprises de transport sont régies par des modalités qui varient en fonction du mode de transport, de la nature des activités et du caractère national ou international du transport.

Art. 39 — La liberté de gestion des entreprises privées s'exerce dans le respect des lois et règlements protégeant l'intérêt commun et celui des tiers, usagers et ayants-droit.

Section V — Régime des subventions.

Art. 40 — Les subventions accordées aux services de transport ont un caractère exceptionnel. Elles constituent une dérogation au principe suivant lequel les entreprises du secteur doivent couvrir leurs coûts par l'exercice de leur activité.

Art. 41 — Les subventions ne peuvent être accordées que lorsque la cessation du service, faute de subvention, entraînerait pour l'intérêt public des pertes économiques supérieures au coût de la subvention.

Art. 42 — La subvention peut également être justifiée par la nécessité de compenser les effets externes, ou d'en atténuer l'impact.

Art. 43 — La durée de la subvention est fixée par un contrat ou une convention pour une période qui ne peut dépasser deux années. A l'expiration de la période fixée, l'octroi de la subvention fait l'objet d'un nouvel examen.

Art. 44 — Tout contrat ou toute convention accordant une subvention est assorti, à peine de nullité, de clauses relatives au contrôle de l'utilisation des fonds ainsi accordés et à l'engagement de l'entreprise bénéficiaire de tout mettre en œuvre en vue de réaliser son équilibre financier.

Section VI — Exercice de la profession de transporteur public.

Art. 45 — L'exercice de la profession de transporteur public de personnes, de marchandises, de loueur de véhicules et d'auxiliaire de transport est subordonné à la délivrance d'une autorisation dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 46 — L'octroi de l'autorisation donne lieu à la délivrance d'une attestation de capacité professionnelle et est assorti, le cas échéant, de conditions de garantie financière, de modalités fixées par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 47 — Une entreprise peut se voir retirer l'autorisation, après que le titulaire a été entendu, en cas de manquement grave et répété à la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité, et sans préjudice de sanctions pénales ou civiles.

Section VII — Sécurité et conditions de travail.

Art. 48 — Les conditions de transport, qu'elles soient confiées à un tiers ou exécutées pour le propre compte de l'entreprise qui les assure, ne peuvent en aucun cas être effectuées dans des conditions incompatibles avec la réglementation relative au travail et à la sécurité.

Art. 49 — La responsabilité de l'expéditeur, du commissionnaire, de l'affréteur, du mandataire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordre est engagée par les manquements qui leur sont imputables.

Art. 50 — La réglementation relative à la durée du travail et à la durée de conduite des personnes intervenant dans les services de transport tient compte :

— du progrès des conditions techniques, économiques et sociales.

— des sujétions particulières liées à l'irrégularité des cycles de travail, aux contraintes de lieux et d'horaires et aux responsabilités encourues à l'égard des personnes transportées et des tiers.

Art. 51 — Les pouvoirs publics contrôlent ou font contrôler l'aptitude physique des personnes chargées de la conduite des moyens de transport en vue d'assurer leur sécurité et celle des tiers.

Section VIII — Nullité des clauses contractuelles incompatibles avec la sécurité.

Art. 52 — Est nulle de plein droit, dans les contrats de transport et dans les contrats de travail, et sans préjudice de sanctions pénales ou civiles et de la mise en cause de la responsabilité, toute clause de rémunération principale ou accessoire, ou toute clause de délai de livraison, de nature à compromettre la sécurité, notamment par l'incitation directe ou indirecte au dépassement de la durée légale du temps de travail, de l'amplitude de la journée de labeur et du temps de conduite autorisés.

CHAPITRE IV — DES INVESTISSEMENTS DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Section I — Critères de choix des investissements de transport.

Art. 53 — Les choix relatifs aux infrastructures, équipements et matériels de transport et donnant lieu à un financement public, en totalité ou partiellement, sont fondés sur l'efficacité économique et sociale de l'opération. Ils tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité, des objectifs de développement national et d'intégration économique régionale, de l'évolution des flux de transport nationaux et internationaux, du coût financier et, plus généralement, des coûts économiques réels et des coûts sociaux.

Section II — Conditions légales d'approbation et critères d'évaluation des projets d'investissement.

Art. 54 — Aucun projet d'investissement de transport ne peut être présenté, soit par une administration ou personne publique, soit par un concessionnaire, à l'approbation des autorités compétentes, s'il n'est accompagné de sa justification économique, de ses prévisions financières d'exploitation et du plan de financement permettant de le réaliser.

Art. 55 — Toute personne publique ou privée qui présente un projet d'investissement de transport est tenue de réunir les moyens de financement nécessaires.

Art. 56 — Les projets d'investissement visés à l'article 54 ci-dessus et les choix technologiques sont évalués sur la base de critères homogènes permettant de procéder à des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport et entre différents modes ou combinaisons de modes.

Section III — Financement des investissements.

Art. 57 — Les investissements de transport peuvent faire l'objet de fonds de concours, d'avances de trésorerie ou de prêts de la part de l'Etat, d'usagers ou d'entreprises publiques et privées.

Art. 58 — Les différentes catégories de bénéficiaires qui, sans être usagers des infrastructures, en retirent un avantage direct ou indirect, peuvent également être appelés à participer au financement en application de dispositions législatives et réglementaires.

Section IV — Principes de gestion.

Art. 59 — Lorsque la gestion d'un ouvrage, d'une infrastructure, d'un équipement ou d'un service de transport est individualisée et fait l'objet de recettes spécifiques, cette gestion est menée sur la base d'un recouvrement des coûts de fonctionnement et d'entretien, de la couverture des amortissements aux coûts historiques, et de la constitution de réserves permettant de contribuer au coût de développement des ouvrages ou du service.

CHAPITRE V — DES DISPOSITIONS FINALES

Art. 60 — Des décrets en Conseil des ministres précisent en tant que de besoin les modalités d'application de la présente loi.

Art. 61 — Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires à la présente loi.

Art. 62 — La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Lomé, le 31 décembre 1998

Le Président de la République

Gnassingbé EYADEMA

Le Premier Ministre
Kwassi KLUTSE

LOI n° 98-22 du 31 décembre 1998 portant création, organisation et fonctionnement des chambres régionales de commerce et d'industrie.

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I — CREATION — SIEGE — STATUT

Article premier — Il est créé dans chaque Région économique et dans la Commune de Lomé une chambre régionale de commerce et d'industrie. Le siège de chaque chambre est fixé au chef-lieu de la région et à Lomé pour la Commune de Lomé.

Art. 2. — Les chambres régionales de commerce et d'industrie sont des établissements publics à caractère professionnel composés de membres élus par les ressortissants des secteurs commercial et industriel.

Elles sont dotées de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Elles peuvent à ce titre, acquérir, recevoir, posséder, emprunter, aliéner, ester en justice.

Elles sont placées sous la tutelle du ministre chargé du Commerce.

Art. 3 — Le terme « chambre régionale de commerce et d'industrie » est réservé aux seuls établissements publics constitués conformément à la présente loi.

CHAPITRE II — MISSIONS ET ATTRIBUTIONS

Art. 4 — Dans le cadre de leur ressort territorial, les chambres régionales de commerce et d'industrie représentent les intérêts professionnels commercial et industriel auprès des pouvoirs publics et des autres partenaires économiques nationaux et étrangers.

Art. 5 — Les chambres régionales de commerce et d'industrie sont consultées pour avis par le gouvernement dans le cadre de sa politique commerciale et industrielle.

A ce titre, elles peuvent notamment émettre des avis et faire des suggestions sur toutes les questions commerciales et industrielles, soit à la demande des pouvoirs publics et des autres partenaires, soit de leur propre initiative.

Elles sont consultées pour toutes questions se rapportant à :

- la définition et la mise en œuvre des politiques et programmes commerciaux et industriels ;
- la politique du crédit ;
- la fiscalité concernant les secteurs commerciaux et industriels ;
- la réglementation commerciale et industrielle ;
- la création de nouvelles chambres consulaires ;
- la création, la modification ou la suppression de tout organisme ayant un impact sur le commerce et l'industrie.

Art. 6 — Les chambres régionales de commerce et d'industrie ont en outre pour mission de contribuer au développement économique par toutes actions légales d'intervention, notamment :