

« Le système de circulation » : mesurer les effets territoriaux du hub logistique togolais

Kossigari DJOLAR

Chercheur associé à l'UMR PRODIG et à l'université
Paris 1

ATER à l'université le Havre Normandie

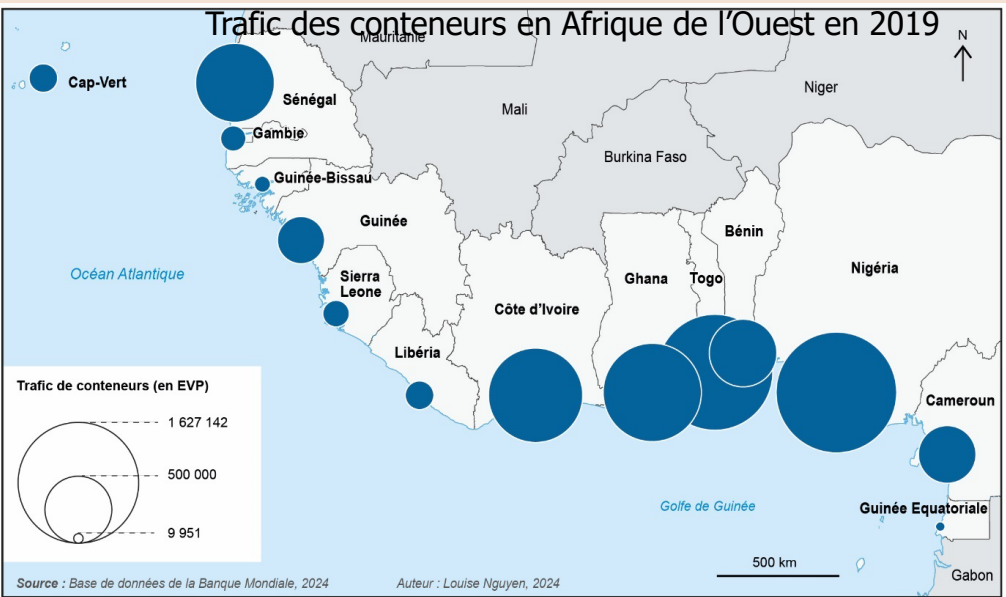
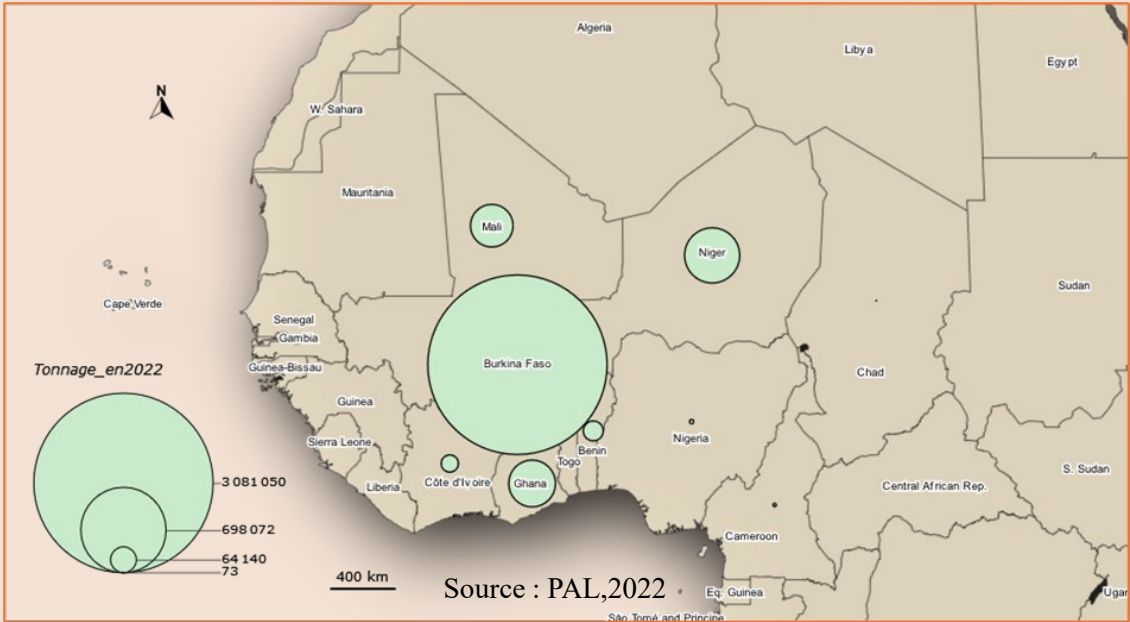
djolarkossigari@gmail.com

Kossigari.djolar@univ-lehavre.fr

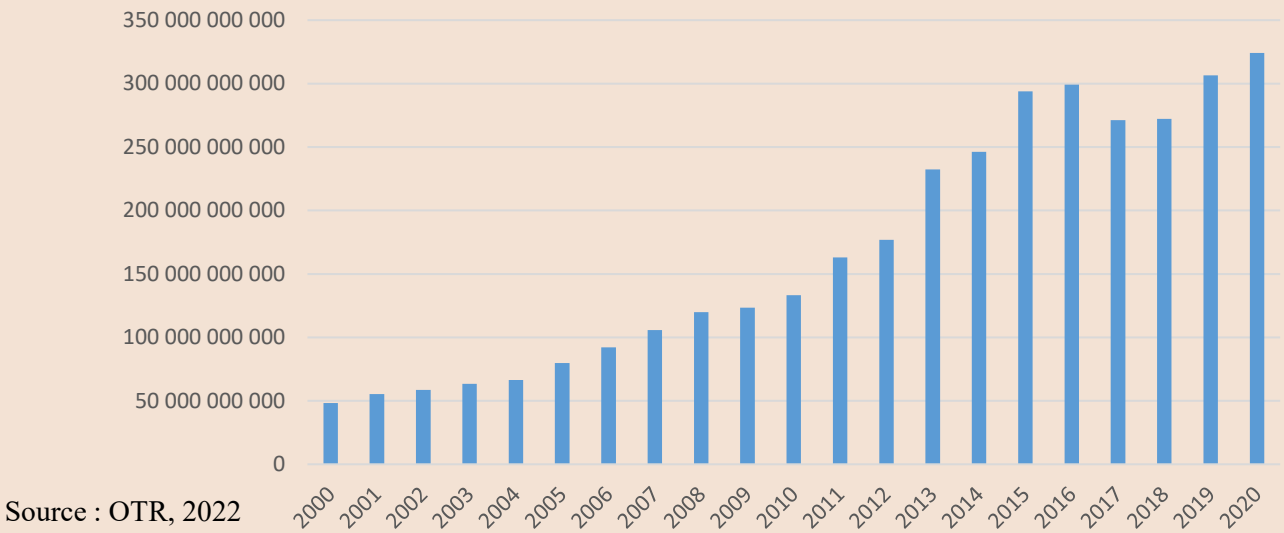


Essor du trafic sur le corridor togolais

- ❑ Le Togo, un hub logistique en Afrique de l'Ouest
- ❑ Trafic conteneurs : 11 500 EVP (2013) → 1 193 800 EVP (2018)
- ❑ Nouveaux terminaux : LCT, Global Africa logistic
- ❑ Reduction des délais au port et à la frontière terrestre de Cinkassé
- ❑ Port comme 5^{ème} port en Afrique et figure parmi les 100 premiers ports mondiaux



Augmentation des recettes douanières entre 2002-2025 (Mds FCFA)



Dans quelle mesure l'efficacité logistique et ses retombées macroéconomiques traduisent-elles - ou non - un développement réel et inclusif ?

Le développement par le transport conçu selon B.Steck, (2016) comme:

- ☐ Création de richesse (B. Steck, 2016) (emploi, recettes pour l'Etat), etc.

- ☐ Soutien aux activités productives (désenclavement, amélioration de l'accessibilité, ouverture de nouveaux marchés)

Car la croissance n'est pas synonyme de développement : les effets macroéconomiques ne prennent pas en compte les dimensions territoriales ni les variations d'échelle

Le système de circulation

approche socio-politique, régimes de circulation (2019)

Approches socio-manageriale de Bonnafous (1987) (organisation et mode d'exploitation des entreprises)

Articuler configuration d'acteurs, projet de développement, idéologie, appui politique, intérêts et représentation, pour présenter différentes tendances en interaction.

Avantage: permet un feuilletage des logiques de circulation et facilite l'analyse des effets territoriaux spécifiques de chaque configuration sur une même infrastructure.

Hypothèse : une même infrastructure peut générer simultanément des effets bénéfiques et d'évitement du territoire en fonction des logiques qui président aux circulations qu'elle supporte.

- Une enquête multi-située (2019–2024)
- 15 mois de terrain (Togo, Ghana, Burkina Faso, Côte d'Ivoire)
- 186 entretiens avec décideurs, opérateurs, chauffeurs, riverains
- Observations : postes-frontières, corridors, port de Lomé et différents corridors et aéroports ouest-africains.
- Analyse de contrats + données IDE & flux marchandises (Banque mondiale, 2000–2022)

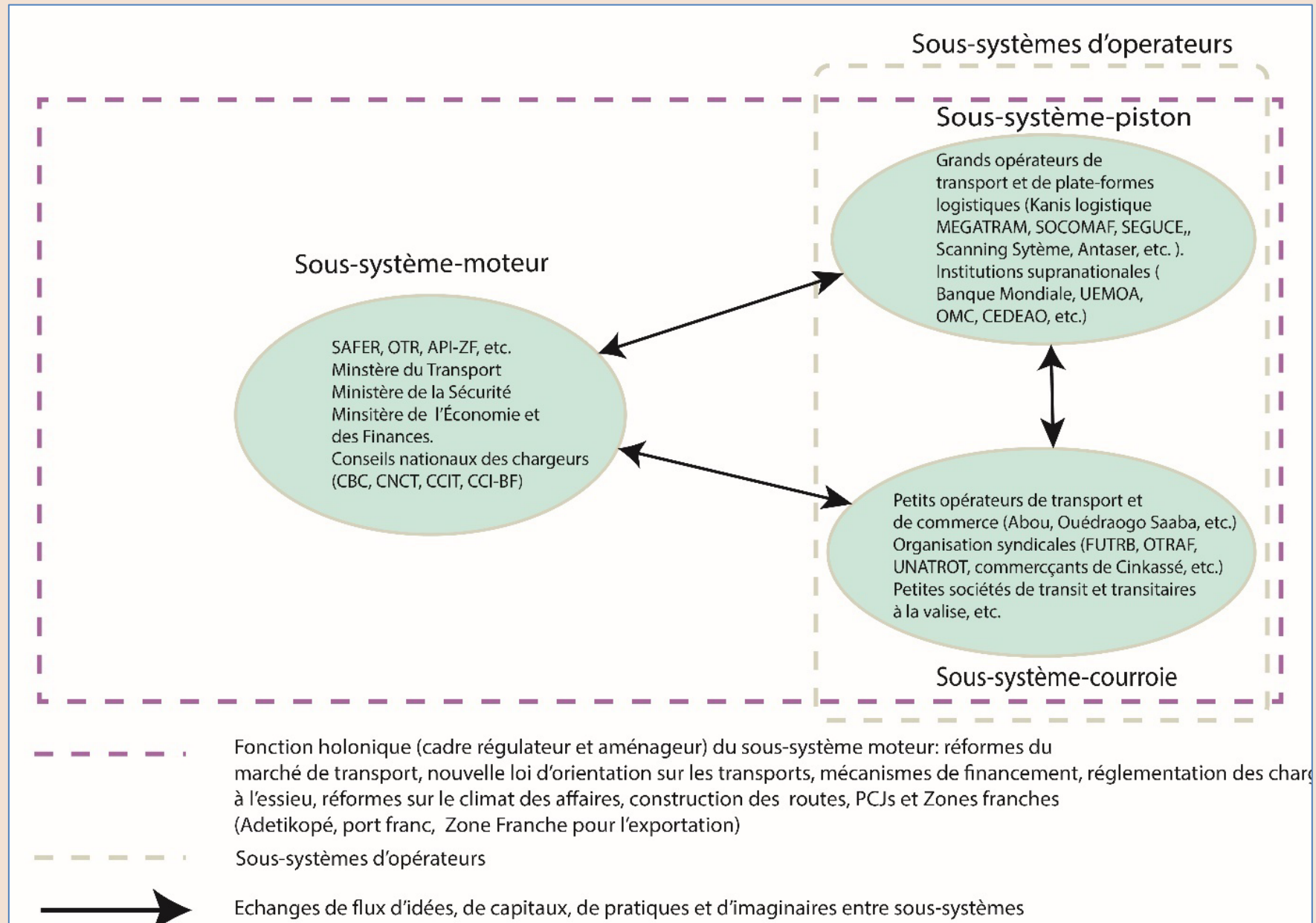


I. Fondements du concept de système de circulation

II. La participation spécifique aux développements des territoires à travers l'exemple de la région des savanes

III. Les apports spécifiques de l'approche en sous-système à la problématique et au débat sur le développement par les transports

I. Le système de circulation 1/4



I. Le système de circulation 2/4

Acteurs : Administrations étatiques, des agences et services déconcentrés,

Renforcement du contrôle étatique sur les flux

infrastructure: les offices, les péages, les plateformes, le port franc, la PIA, frontières, etc.

Fonction : Taxation, fiscalisation et contrôle des circulations

Les recettes issues du contrôle des circulations constituent les principales ressources pour l'État



Source: DJOLAR, 2021



Source: DJOLAR, 2019

I. Le système de circulation 3/4

Acteurs: Institutions régionales internationales (BM, UEMOA, CEDEAO, UE, grandes entreprises de transport, grands acteurs des plateformes logistiques, etc.

Représentation associée : Vitesse, fluidité, transparence
= circulation rentable

Espace de circulations projetés : corridor de transport, usage intensif de la technologie, infrastructures technologie bureaucratique, Poste de contrôle juxtaposé

Circulation fluide de l'information

Projets territoriaux : le corridor de développement

Finalité: le corridor de développement comme outil de développement économique



Source: DJOLAR, 2021



Source: DJOLAR, 2021

I. Le système de circulation 4/4

Acteurs: petits transporteurs (parcs allant de 1 jusqu'à 10 camions parfois)

Caractéristiques: généralement remplissant les conditions basiques de la profession: reconnu par l'État, permis, camion déclaré à l'OTR, etc... Mais incapable de suivre les normes de fluidité et d'efficacité logistique

Fragmentation de la circulation de l'information (coxeurs, syndicats faitière, transitaires, etc.)

Infrastructures projetées: organisation bureaucratique sommaire, routes, corridors

Accès au marché informel: organisation non contractualisée, repose sur le rôle fort des syndicats et le tour de rôle

Rythmes de circulation: très lentes, imprévisibles, avec des arrêts multiples



A gauche, les cartons et des emballages entrain d'être montés dans le véhicule
A droite, un des trois camions d'abou chargé

Source: DJOLAR Kossigari, Lomé, le 06 août 2024



II. Dynamisation de la filière maraîchère dans la région des Savanes 1/6

Région la plus pauvre du Togo (plus de 65,1 % en 2021 sous le seuil de la pauvreté, (43,8 % en 2021, contre 55,1 % en 2015 au niveau national...))

Début de la production maraîchère dans les années 1995

Production dopée par l'offre de transport de longue distance abondante à partir des années 2002

Production de tomates:

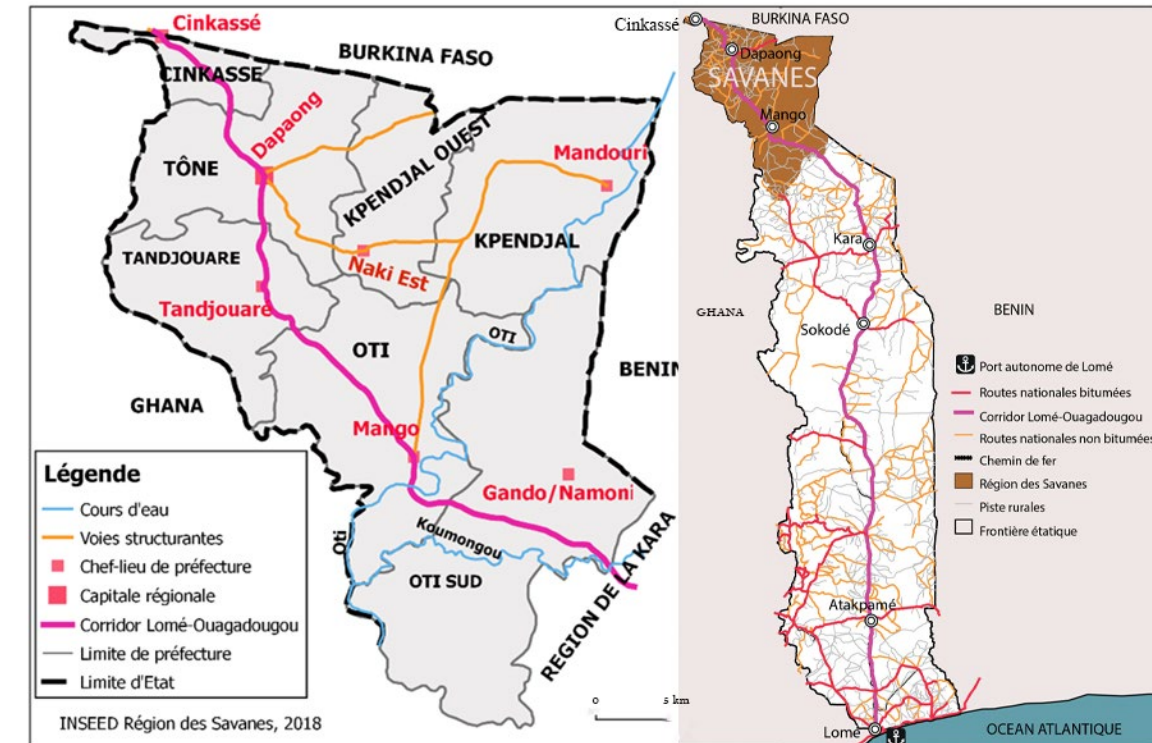
2013 = 7620

2017= 13 328 tonnes

Prix différents et intéressants:

Le prix de transport d'un panier de tomate est **de 1500 à 3000 FCFA** selon la grandeur du panier, contre **15000 FCFA** pour les **minibus** auparavant. Avec possibilité d'arriver payé

La région des Savanes située au nord du territoire togolais



II. Dynamisation de la filière maraîchère dans la région des Savanes 2/6

Le sous-système-piston: effet tunnel

Circulation rapide, pas halte routière, pas d'autorisation de chargement non convenu sur la route. Arrêt autorisé après chaque 4h.

Un chauffeur rencontré à Cinkassé, le 24 novembre 2021, affirme : « **Il y a des entreprises où, si tu te lances dans le bizz, ton travail en pâtit. Ils peuvent même te retirer le camion** ».

Donc ne s'arrête pas à Dapaong pour charger des marchandises

II. Dynamisation de la filière maraîchère dans la région des Savanes 3/6

Chargement entre 4 et 18 camions par jour entre novembre et avril



Source: DJOLAR, 2020



Source: DJOLAR, 2020



Source: DJOLAR, 2020



Source: DJOLAR, 2020

II. Dynamisation de la filière maraîchère dans la région des Savanes 4/6

Le sous-système-courroie

Exemple de croisement de trafic de différents niveaux

« tu démarres, et tu vas pousser un peu, un peu. Et puis tout ça, c'est la consommation [de carburant]. Pour les grandes voitures, tu ne peux pas démarrer et partir comme ça, tu dois prendre l'air [c'est-à-dire chauffer le moteur]. Tout ça, là, ce sont des dépenses, ça consomme. Si ta voiture consomme trop, les 500 000 francs de frais de voyage ne vont rien te faire. **Au retour, si tu n'as pas pris bizz en route [entendre le chargement clandestin en bordure de route dont les revenus ne sont pas déclarés au propriétaire], tu vas garer camion et t'enfuir. Sinon, le propriétaire va t'arrêter. Parce que tu vas mettre la main dans l'argent que tu dois lui verser** » (Cinkassé, 20 novembre 2021)

Photo 8 : Camion chargé de tomates sur la route nationale n°1 en direction de Lomé



Source: DJOLAR, 2020

2

Le sous-système-courroie: activation de l'offre locale de transport



Source: DJOLAR, 2020



Source: DJOLAR, 2020

Sous-système moteur: collecte de taxes

Collecte des taxes forfaitaires d'OTR (10000 FCFA par camion chargé), appui financiers et techniques (FNFLICAT), RAFA)

Oppose le contrôle à la rapidité des flux et extorsions par les agents des forces de l'ordre

Recettes pour les collectivités territoriales et les syndicats locaux (Syna Tomate)

III. Développement par les transports : que révèle l'approche en sous-systèmes ?

Sous-système piston: une efficacité logistique incontestable

Fonctionnement

Effet de massification

Effet infrastructure

Ségrégation des marchandises
et des marchés,

Modalités sécurisées d'accès au
marché

Appui politique

Forte bureaucratie

Usage intensif des TIC

Avantages

Efficacité logistique,

confort

Sécurité

Modernité

Génère des taxes pour l'Etat

peut faciliter l'intégration
régionale

Ex: Kanis logistique

Inconvénients

Renforcement du système
d'importation

Ignore les territoires locaux

Effets territoriaux

**Efficace en matière de
structuration du
transport régional**

III. Développement par les transports : que révèle l'approche en sous-systèmes ? 1

Sous-système piston: une efficacité logistique incontestable

Fonctionnement

véhicules d'occasion

-moyens financiers limités

-Usage faible des TIC

-Accès aléatoire au marché

-Faible régulation

-Rythme lent

-Surcharge

Avantages

Coûts d'exploitation élevés

Cercle vicieux

Précarité

Fragilité structurelle

Inconvénients

Une fonction de redistribution sociale importante

Soutien les activités productives, absence d'offre de transport alternatif

Effets territoriaux

Facilite l'intégration des régions enclavées à l'économie nationale et régionale

III. Développement par les transports : que révèle l'approche en sous-systèmes ?

Sous-système piston: une efficacité logistique incontestable

Fonctionnement

Régulation étatique
discriminante
Intégration au marché
non maîtrisée
- Promotion de
l'intérêt privé
Captation de rente
situationnelle

Avantages

Ressources pour
l'État

Inconvénients

Un modèle non
viable
Une dépendance à
l'extérieur

Effets territoriaux

Un aménagement
du territoire
polarisé autour des
flux globaux
Disparités entre
territoires

Conclusion

- Une réalité beaucoup plus complexe, inviter à une conception nuancée de ces effets structurant
- logiques multiples, parfois complémentaires, parfois concurrentes, qui structurent l'espace.
- Concilier efficacité logistique du sous-système piston, impératif fiscal du sous-système moteur et la structuration territoriale du sous-système courroie?
- Cela invite ainsi à repenser les politiques de transport et d'aménagement non plus uniquement en fonction des impératifs de compétitivité, mais à partir des réalités territoriales, des usages différenciés de l'infrastructure et des besoins concrets des populations

MERCI DE VOTRE ATTENTION