

LES ENTRAVES A LA FLUIDITE DE LA DESSERTE TERRESTRE DU CORRIDOR DE TRANSIT TOGOLAIS

M. VIMENYO
LARDYMES/Université de Lomé/Togo
mvimenyo@yahoo.fr

Résumé : Plusieurs facteurs entravent le mouvement des marchandises en Afrique de l'Ouest. Les pays enclavés supportent des coûts de transport d'environ 50% plus élevés que les pays côtiers. La diversité des corridors de transit en Afrique de l'Ouest nourrit une concurrence en faveur des pays sans littoral. La compétitivité des ports de transit ne dépend pas seulement de leurs infrastructures et services mais réside surtout dans la qualité et la fluidité des réseaux de transports terrestres qui les desservent. Dans cette perspective, le grand défi des couloirs de transport concurrents est de maintenir la qualité des infrastructures dans la durée.

Aussi, le renouveau espéré du chemin de fer togolais, devrait-il permettre de détourner une bonne partie du transport des pondéreux de la route en vue de préserver et d'entretenir le capital routier.

Alors, quelles sont les entraves à la fluidité de la desserte terrestre du corridor de transit togolais et les solutions envisageables dans l'optique de pérenniser les infrastructures terrestres et ainsi permettre une fluidité de la circulation des biens et des personnes?

L'objectif de ce travail est d'analyser les difficultés physiques et administratives qui handicapent la fluidité de la desserte terrestre du port de Lomé vers les pays sahéliens.

INTRODUCTION

Le commerce extérieur des pays africains est fortement pénalisé par les coûts de transport des marchandises. En effet, tandis que les coûts de transport interviennent pour moins de 6% dans le prix de revient des marchandises dans les autres régions du monde, en Afrique ils oscillent entre 15 et 25% pour les pays à façade maritime, voire entre 45 et 60% pour les pays de l'hinterland [3]. Le transport terrestre, considéré comme le maillon le plus cher de la chaîne de transport, s'exécute à travers des corridors de transit. Un corridor de transit est une bande de territoire donnant accès à un Etat, notamment à la mer, à travers le territoire d'un autre Etat. Il se matérialise par un itinéraire qui est, soit la route soit le chemin à suivre pour aller d'un lieu à un autre [14]. Selon le même auteur, la sous-région ouest africaine dispose d'un système de corridors diversifié qui relie cinq pays sans littoral à neuf principaux pays de passage qui offrent une gamme d'installations portuaires et de services de transit plus ou moins efficaces.

Ces corridors de transit sont, soit des trajets hérités de la colonisation comme ceux de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Bénin ou de diversification récente comme ceux du Togo et du Ghana, soit des parcours bimodaux comme les itinéraires de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et du Bénin ou unimodaux comme ceux du Togo et du Ghana. Le corridor togolais est un itinéraire routier qui relie successivement Lomé à Ouagadougou par Koupéla sur 967 km, Lomé à Bobodioulasso par Koupéla et Ouagadougou sur 1 328 km, Lomé à Niamey par Koupéla sur 1 241 km, Lomé à Mopti par Koupéla et Ouagadougou sur 1 375 km [15]. Cependant, le tronçon qui nous intéresse dans cet article couvre les 650 km représentant la nationale 1 (N1) allant de Lomé à la frontière Cinkassé (figure 1),

le reste des itinéraires échappant au contrôle des Autorités Togolaises. Les entraves dont il est question dans ce travail concernent donc les difficultés liées à l'état physique de ce tronçon et les tracasseries diverses qui jalonnent ce parcours et qui, une fois amoindries, peuvent participer à rendre plus fluide la traversée du territoire national.

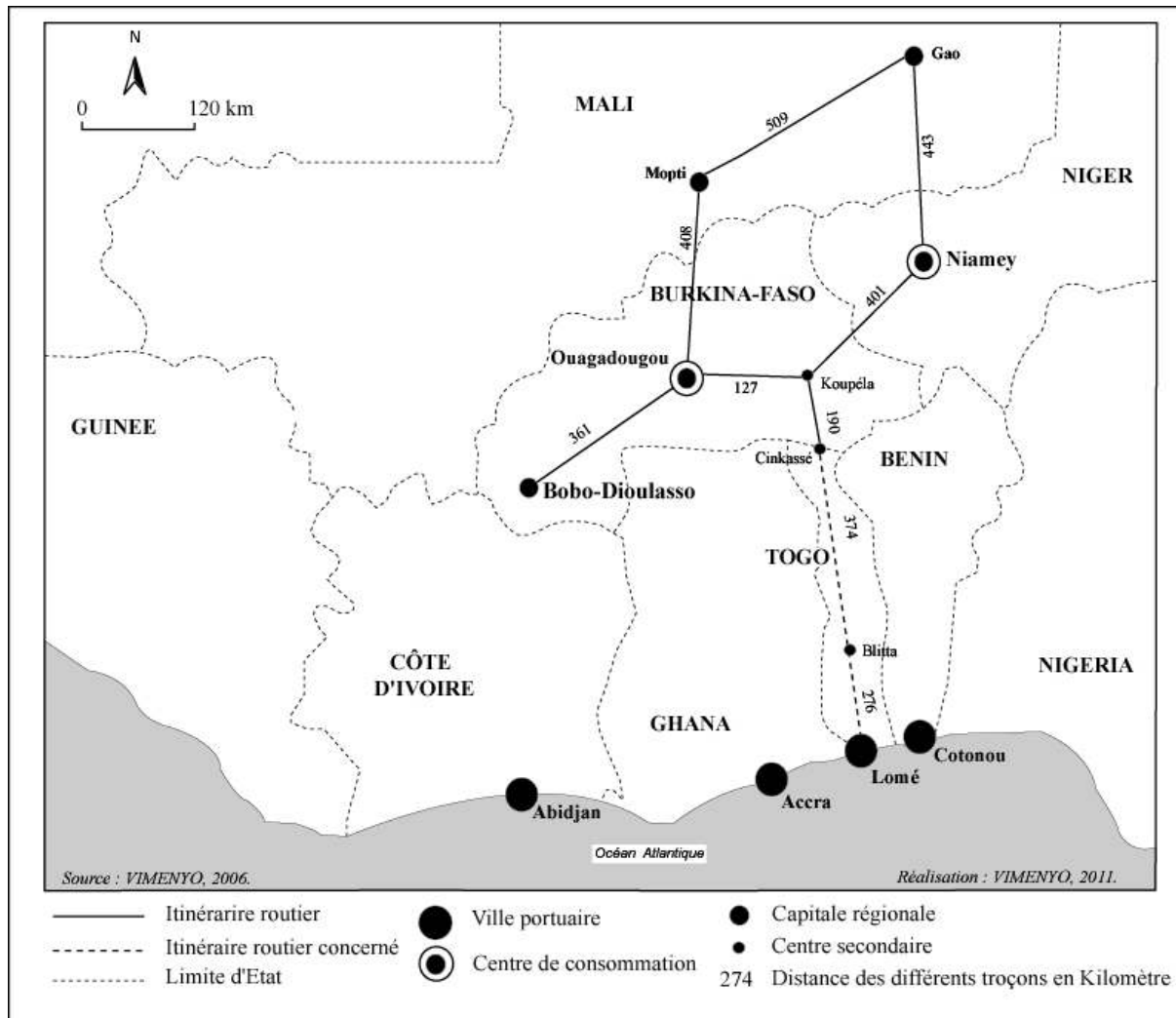


Figure 1- Corridor de transit togolais

Pour produire cet article, nous avons mené des enquêtes auprès des transporteurs routiers, des Autorités portuaires et du Ministère des Travaux Publics. Nous avons également effectué un voyage d'étude de Lomé à Cinkassé pour apprécier l'état physique de la nationale 1 (N1) et toucher du doigt certaines révélations des transporteurs routiers relatives aux diverses tracasseries dont ils sont l'objet tout le long du parcours.

Le traitement de toutes ces informations nous a permis de dégager cette panoplie de difficultés qui rendent la traversée du territoire national quelque peu difficile perturbant du coût la fluidité du transport en transit par le Togo.

1. LES ENTRAVES PHYSIQUES DE LA NATIONALE 1 (N1)

Les entraves physiques sont liées à la qualité de la nationale 1 (N1). Ces qualités touchent aussi bien à l'état physique de la voie qu'aux dispositifs mis en place pour rendre le parcours moins fastidieux.

1.1. L'état physique de la nationale 1 (N1)

L'état physique de la nationale 1 Lomé-Cinkassé constitue un goulot d'étranglement dans la chaîne de transport togolais. Longue de 650 kilomètres, la route internationale Lomé-Cinkassé est considérée comme l'épine dorsale du pays [15].

Elle relie presque toutes les grandes localités (Lomé, Tsévié, Notsé, Atakpamé, Sotouboua, Sokodé, Kara, Niamtougou, Mango et Dapaong) au port de Lomé et toutes les activités économiques se localisent par rapport à cette route. En outre, c'est le seul itinéraire que le corridor togolais offre au trafic transit. Le bitumage de cette route vers le milieu des années 1970, a fait exploser le trafic transit qui est passé de 6 000 tonnes en 1970 à 124 000 tonnes en 1980 puis à 600 000 tonnes en 1990 et à un record de plus de un million de tonnes en 2005 [9]. C'est pourquoi il est étonnant pour un observateur averti de constater qu'une bonne partie de cet axe si vital est dans un état de délabrement avancé comme le montre la figure 2.



Source : Crédit photographique M. VIMENYO

Figure 2- L'état de la route internationale Lomé-Cinkassé
On peut voir sur cette photo l'état de dégradation poussée de la chaussée dont le rétrécissement est dû à la disparition de l'asphalte par endroits.

Ce qui est paradoxal, c'est que les différents tronçons connaissent des fortunes diverses. Nous avons réparti la route internationale en trois grandes parties en fonction de la qualité de la chaussée en 2005 (figure 3A) :

- les tronçons entre Kanté-Kara-Sokodé-Atakpamé et Datcha-Notsé-Tsévié sont de très bonne qualité ;
- le tronçon compris entre Tsévié et Lomé est de qualité moyenne ;
- ceux formés par les axes Cinkassé-Kanté et Atakpamé-Datcha sont de très mauvaise qualité.

Aujourd'hui, la situation s'est empirée à cause de l'augmentation du trafic et du manque d'entretien. La figure 3B nous donne la situation de l'état de la nationale 1 en 2010 :

- si les tronçons Kanté-Mango et Atakpamé-Tsévié sont de bonne qualité ;
- les tronçons Kanté-Kara-Sokodé-Atakpamé de très bonne qualité en 2005, se sont fortement dégradés et sont aujourd'hui de qualité moyenne ;

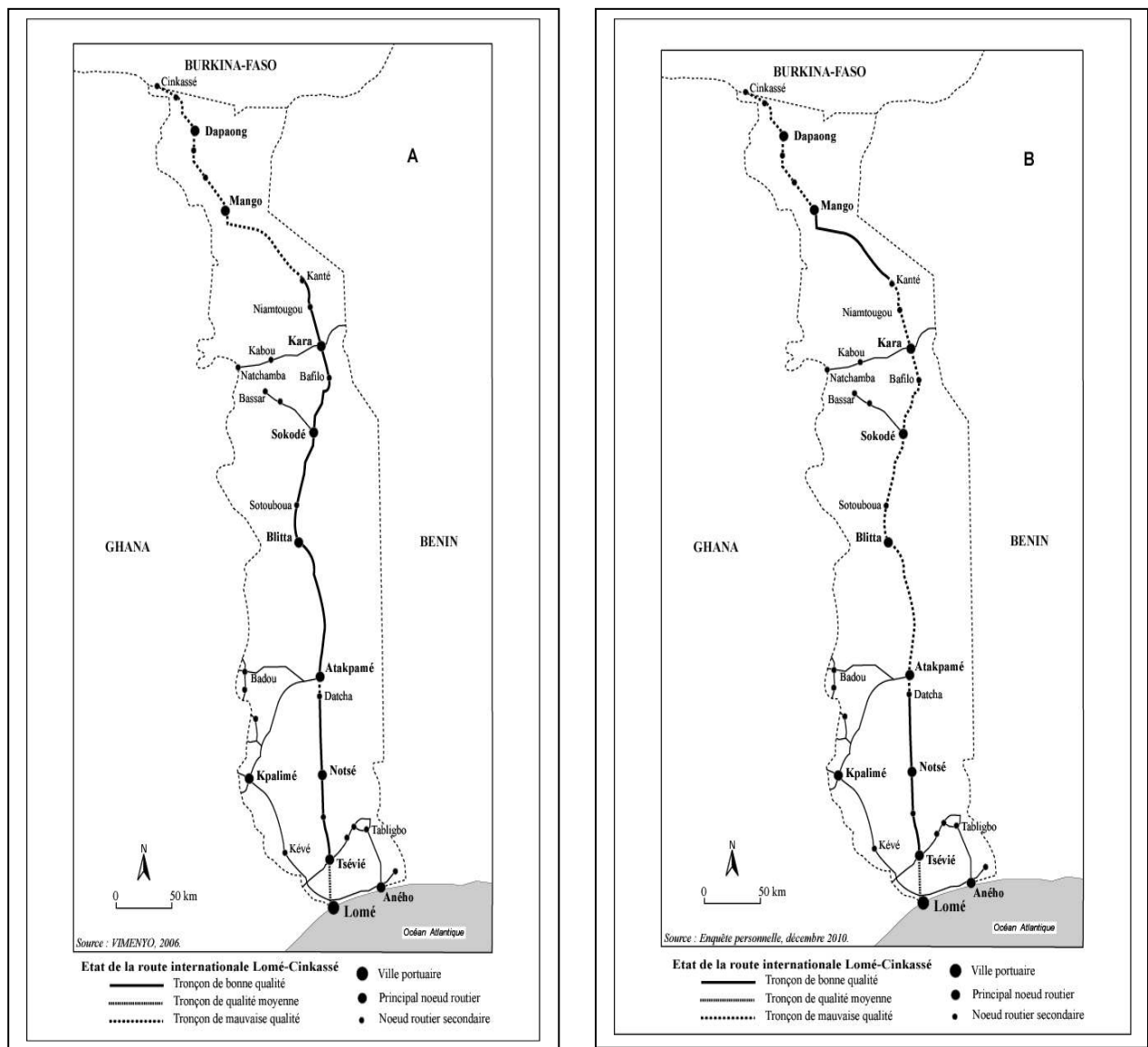


Figure 3- Comparaison de l'état de la nationale 1 entre 2005 et 2010

- celui allant de Tsévié à Lomé continue de se dégrader et sa portion Togblékopé-Lomé-port incluant la déviation Agoé-Lomé-port non bitumée, est en état de dégradation avancée (figure 4).

Les transporteurs que nous avons interrogés dénoncent surtout la mauvaise qualité de la route et quelque fois le phénomène de coupeurs de route qui néanmoins se raréfie ces dernières années. Ils incriminent fortement la voie de contournement qui va du Terminal du Sahel au port de Lomé (figure 4b). A ce propos, le représentant du Conseil Burkinabé des Chargeurs au Togo dit ce qui suit : « Je voudrais aussi souhaiter le bitumage de la voie de contournement qui va du port au Terminal du Sahel. Cette voie n'est pas praticable en tout moment. A la moindre goutte d'eau, c'est un véritable borbier ». Ils pensent que la traversée du territoire togolais qui dure actuellement un jour et demi à deux jours, pourrait se faire de façon plus rapide et satisfaisante si la qualité de la voie venait à s'améliorer.



Source : Crédit photographique M. VIMENYO
 Figure 4- Le tronçon Tsévié-Lomé-Port

Une partie du tronçon Togblékopé-Agoè en très mauvais état (4a)
 et l'entrée de la déviation non bitumée de la nationale 1 au niveau d'Agoè (4b)

1.2. Les difficultés liées aux fortes pentes des failles d'Alédjo et du Défallé

A l'état désastreux de certains tronçons de la nationale 1, il faut ajouter la traversée de la région montagneuse de la Kara. Les usagers de ce corridor ont à affronter une des routes réputées être les plus difficiles de la sous-région avec les célèbres montées/descentes d'Alédjo où des côtes de plus 10% sont observées à plusieurs endroits [10]. Les routes en pentes fortes entraînant des montées et descentes difficiles conjuguées avec de nombreuses sinuosités, fatiguent énormément les camions et allongent le trajet (figure 5).



Source : Crédit photographique M. VIMENYO
 Figure 5- Vue partielle de la faille d'Alédjo

On peut voir sur cette photo à l'allure touristique, un début de sinuosité de la route

Cales de bois en mains pour empêcher le camion de reculer, les apprentis cheminant à pieds aux côtés des routiers qui triment sur ces passages longs parfois de 15 km. Les conducteurs les moins efficaces sur ces passages difficiles finissent soit contre une falaise, soit dans un ravin. Ces tronçons en pentes très fortes sont rendus très difficiles à pratiquer

parce que d'une part, la chaussée à ses endroits est en très mauvais état et d'autre part, les nombreuses courbures de la route compliquent la conduite. Quand survient la saison des pluies, les difficultés rencontrées par les conducteurs pour traverser ces failles sont plus ardues. C'était le cas le samedi 25 avril 2009 où une cinquantaines de semi-remorques ont dus se garer en contrebas de la route soit pour attendre un moment propice soit pour laisser le temps à la société de remorquage de dégager les camions tombés en panne en pleine chaussée pour avoir essayé de braver les difficultés lors des pluies diluviennes.

Interrogés, les chauffeurs sont tous unanimes pour trouver une solution à cette situation qui aggrave les difficultés de la traversée. Certains vont même jusqu'à proposer de construire un tunnel comme c'est le cas dans certains pays européens, ce qui paraît utopiste comme solution dans l'état actuel des choses.

1.3. L'état des dispositifs de sécurité routière

Les dispositifs de sécurité routière concernent les aires de stationnement construites le long de la nationale 1 pour éviter l'encombrement de la chaussée. On peut citer entre autres le Terminal du Sahel et le poste frontière de Cinkassé.

1.3.1. *Le Terminal du Sahel et le poste frontière de Cinkassé, des initiatives inachevées*

Ce sont des aires de stationnement construites pour recevoir les véhicules, les camions remorques et semi-remorques et les voitures occasion en partance pour les pays enclavés. D'une manière générale, la gestion de ces aires de stationnement est désastreuse. [13] et [1] révèlent que ces infrastructures sont sous-équipées. Les parkings ne sont pas suffisamment larges et ne sont souvent pas bitumés en totalité ; de même, les panneaux de signalisation sont absents, les équipements d'accueil comme les chambres, les infirmeries et les latrines n'existent pas ou quelque fois sont insuffisants ou en mauvais état. L'éclairage est souvent défaillant. Tout ceci diminue l'efficacité de ces infrastructures et dégrade la sécurité physique et sanitaire des usagers. Selon les usagers, la capacité d'accueil du Terminal du Sahel, sorte d'aire de stationnement, de repos et de petites réparations mécaniques, est déjà dépassée tant l'affluence est grand surtout du côté des importateurs de véhicules d'occasion.

1.3.2. *Les parkings secondaires en mauvais état*

Ce sont également des aires de stationnement construites le long de la nationale 1 entre Lomé et Cinkassé. Ils connaissent les mêmes problèmes. La plupart ne sont pas éclairées et les autres le sont mal. Certains sont en latérite mal compactée comme celui de Tsévié à 35 km de Lomé (figure 6) et ceux qui sont asphaltés voient leur asphalte partir en un rien de temps. Toutes ces insuffisances rendent la pratique de ces aires difficile et elles sont dans la plupart des cas inopérantes.



Source : Crédit photographique M. VIMENYO

Figure 6- Le parking de Tsévié

On peut voir l'aspect désastreux du parking surtout en cette période de pluie

2. LES ENTRAVES ADMINISTRATIVES : LES TRACASSERIES ADMINISTRATIVES ET POLICIERES

Si les coûts des facteurs d'exploitation (coûts d'acquisition des véhicules, des pièces détachées, du carburant, etc.) peuvent en partie expliquer la cherté des transports terrestres, il y a également ce que les chargeurs burkinabé ont qualifié en 2005 de fléau des transports en Afrique, à savoir les tracasseries administratives et policières sur les axes routiers qui concourent à rallonger les délais d'acheminement et à grever les coûts du transport routier.

2.1. Le constat général

L'organisation des contrôles routiers, de façon générale, a pour but d'assurer la sécurité de la circulation routière et la protection des économies nationales contre les fraudes et autres trafics illicites. Cependant, force est de constater que, dans la pratique, ces contrôles se caractérisent par des facteurs tels que la lourdeur des formalités administratives et surtout la multiplicité des contrôles. Par leur caractère souvent abusif et tracassier, ils ont fortement contribué à dégrader les conditions des transports inter Etats et constituent dans la quasi-totalité des Etats africains l'une des entraves majeures au développement du transport routier [3].

2.2. Les tracasseries administratives

Les tracasseries administratives sont nombreuses et multiformes. Nous citerons en exemple quelques cas et exposerons leurs conséquences économiques pour montrer leurs impacts sur la fluidité de la desserte du port de Lomé.

Officiellement, les frais annexes aux coûts de transport terrestre sur le corridor togolais représentant la participation à l'Opération Solidarité sur la Mer en territoire togolais, s'élèvent à 20 000 f CFA. Cependant, nos enquêtes ont montré que des taxes illicites supplémentaires sont perçues depuis le Terminal du Sahel.

2.2.1. Le cas du Terminal du Sahel

Les formalités au Terminal du Sahel qui est en amont du système baptisé « Opération Solidarité sur la Mer » connaissent d'énormes difficultés. Ce système de convoyage des véhicules à partir du port de Lomé jusqu'à la frontière avec le Burkina-Faso est pourtant cité en exemple pour son rôle dans l'amélioration de la fluidité du trafic sur l'axe Togo-Burkina-Faso. Ces difficultés déjà relevées par [13] puis [15] demeurent et se précisent surtout avec la persistance de la pauvreté.

Les entretiens que nous avons eus avec les conducteurs en avril 2009 font ressortir des surenchères et des lenteurs au niveau des formalités douanières. En effet, en plus de l'escorte de 12 000 f CFA payée à la Direction de la Douane, les conducteurs doivent verser

1 000 f CFA (500 f CFA à l'appel et 500 f CFA pour le cachet) aux douaniers sans aucun reçu, ce qui fait 7 % de faux frais. De plus, ces derniers prennent tout leur temps et le lancement des convois se fait avec des retards allant de 5 à 10 heures. Le convoi du mardi 28 avril 2009 a démarré aux environs de 15h 30 au lieu de 9 heures, soit plus de 6 heures de retard. Or, ces retards allongent le temps de parcours qui intervient dans la compétitivité des ports. A cela, il faut ajouter l'encombrement des voies aux alentours du Terminal du Sahel qui contribue à ralentir le lancement des convois.

2.2.2. Le cas du poste frontière Cinkassé

Les enquêtes réalisées auprès des routiers laissent croire que les formalités au poste frontière de Cinkassé sont tatillonnes et donc prennent plus de temps qu'il en faut. Ces révélations confirment celles du Conseil Burkinabé des Chargeurs dans une étude sur la fluidité et l'encombrement des transports terrestres. D'après cette étude, les formalités au poste frontière de Cinkassé prennent 3 à 4 jours contre 1 jour pour Cotonou, 2 à 3 jours pour le Ghana, 3 jours pour Abidjan à leurs frontières avec le Burkina-Faso [3]. Ces mêmes révélations font état de sommes déboursées comme c'est le cas au Terminal du Sahel. Nous n'avons pas pu déterminer avec précision l'ampleur du phénomène à Cinkassé, mais l'effet tâche d'huile aidant, les mauvaises habitudes ont fini par s'exporter et il n'est pas surprenant que les mêmes sommes soient perçues à Cinkassé.

2.3. Les tracasseries policières

Le véritable grief des opérateurs économiques se rapporte aux tracasseries policières qui ne sont d'ailleurs pas spécifiques au Togo puisque [16] relèvent jusqu'à 20 contrôles entre la sortie du port de Cotonou et les frontières du Niger et du Burkina Faso. Déjà en 1990, le rapport d'un consultant de la Banque Mondiale sur les procédures douanières de transit sur le corridor togolais relève la multiplicité des postes de douane. Les contrôles ont lieu tous les 60 km environ, soit un peu plus de 10 arrêts sur tout le parcours, de Lomé à Cinkassé.

Ces habitudes demeurent puisqu'en 2000, nous avons fait les mêmes remarques lors du voyage d'étude qui nous a conduit du port jusqu'à la ville-frontière, Cinkassé. Nous avons été frappés par le grand nombre des postes de contrôle. On en trouve presque à toutes les entrées et sorties des grandes localités (Tsévié, Notsé, Atakpamé, Anié, Sotouboua, Sokodé, Kara, Niamtougou, Mango et Dapaong). Au total, 14 arrêts pour une distance de 650 km. Elles tendent même à se renforcer comme l'atteste [12] dans sa thèse sur les systèmes pastoraux, dynamisme et commercialisation des produits d'élevage au Togo ou il dit avoir recensé, plus de 20 barrages entre Dapaong et Lomé. Les postes de douane sont souvent doublés de barrières de police et parfois de gendarmerie.

Selon nos enquêtes, les raisons évoquées pour expliquer ces contrôles sont la sécurité et le bon état des véhicules, la vérification de la présence physique des marchandises, le respect de la charge à l'essieu, la conformité des documents. Pourtant, rares sont les camions déchargés pour un contrôle quelconque de marchandises, pour excès de poids ou pour document non conforme [15].

A chaque poste de contrôle (douane, police, gendarmerie), il faut déboursier la somme de 500 à 1 000 f CFA. Et Dieu sait combien il y en a entre Cinkassé dernière localité à la frontière burkinabé et Lomé, surtout lorsque la nuit tombe. Les tracasseries policières sont une grosse plaie en Afrique. En un an, les pertes essuyées par les transporteurs burkinabés sur l'axe Ouagadougou-Lomé sont estimées à plus de 80 milliards de f CFA [10]. Cette somme serait suffisante pour résoudre la question de la vétusté du parc automobile des transports selon certaines études. En 2009, ces sommes continuent d'être versées même si toutes les précautions sont prises. Le laissez-passer "Solidarité sur la Mer" semble ne pas servir vraiment à grand-chose puisqu'il faut tout de même payer 500 f CFA au moins à chaque poste de contrôle dont une taxe de traversée d'une forêt classée confirment les routiers lors des enquêtes d'avril 2009. Les moyens de pression sont la confiscation du permis de conduire ou le retrait des documents de route.

2.4. Les conséquences liées aux entraves mentionnées

Les Conséquences se résument au renchérissement des coûts et au rallongement des délais d'acheminement sur le tronçon national.

Les renseignements concernant les dépenses liées aux entraves administratives varient d'une réponse à une autre. Par contre, les sommes versées à chaque arrêt, de l'ordre de 500 à 1 500 f CFA [9], ont connu une augmentation depuis la dévaluation, précisent les opérateurs économiques. Même la mise en place des escortes dans le cadre du projet "Solidarité sur la Mer" n'a eu aucun impact réel sur la situation. Les habitudes sont difficiles à effacer. Ainsi, le Conseil Burkinabé des Chargeurs révèle que pour les frais annexes au transport routier, de faux frais excessifs renchérissement les tarifs routiers. Il ressort de l'analyse du Conseil Burkinabé des Chargeurs que les frais annexes, c'est-à-dire ceux relevant des contrôles varient de 7 à 25% des tarifs routiers ; ce qui représente des sommes importantes. En ce qui concerne le Togo, les frais annexes de 20 000 f CFA représentant l'opération "Solidarité sur la Mer" en territoire togolais sont augmentés de faux frais de l'ordre de 5 000 à 10 000 f CFA, ce qui fait 20 à 33% du tarif routier. Cela devient excessif si on ajoute les faux frais de 15 000 à 28 500 f CFA de Cinkassé à Ouagadougou précise le même ouvrage en 2005.

Les arrêts intempestifs en cours de route et les lenteurs administratives aux frontières entraînent d'énormes pertes de temps. D'une manière générale, les arrêts en cours de route occasionnent des pertes de temps que nous avons estimées entre 3 heures et 5 heures pour un chauffeur coopératif en territoire togolais. La réduction de ses arrêts ou temps d'arrêt pourrait limiter la traversée du territoire national à un jour au lieu de un et demi à deux jours actuellement. Ces rallongements des délais d'acheminement rendent le post-acheminement qui est de 6 jours pour le corridor béninois, de 9 jours pour le corridor ivoirien, de 9 à 10 jours pour le corridor ghanéen et de 13 à 15 jours pour celui du Togo pourtant plus court, moins compétitif pour le couloir de transit togolais de la côte à Ouagadougou [3].

3. APPROCHES DE SOLUTIONS

Les approches de solution seront orientées dans deux directions :

- la préservation de la qualité de la nationale 1 ;
- la réduction des entraves administratives.

3.1. La préservation de la qualité de la nationale 1

La durée de vie d'une route dépend de la charge qu'elle supporte et de son entretien. Dans le cas de la nationale 1, ces deux raisons se combinent pour expliquer la dégradation rapide de l'infrastructure. Seule voie d'ouverture vers les pays du Sahel, elle fait l'objet de surcharge du fait d'une part, de l'augmentation constante du trafic en direction des pays enclavés et d'autre part, d'un manque d'entretien véritable. Or, les surcharges réduisent la durée de vie des voitures, dégradent les routes et constituent une concurrence déloyale pour les autres transporteurs respectueux des normes. Pour des camions devant peser 11,5 tonnes à l'essieu, on se trouve souvent à plus de 13 tonnes à l'essieu [10]. Il faut donc penser à renforcer la nationale 1, cette infrastructure si vitale pour la sous-région. C'est pourquoi le renouveau du chemin de fer togolais est envisageable à court terme.

3.1.1. Pourquoi faut-il ressusciter la voie ferrée du Togo ?

Plusieurs raisons militent en faveur de l'utilisation du rail pour le transport surtout de marchandises. Ce sont entre autres que :

- le rail permet de transporter des matières premières sur de longues distances (papier, bois, grain, minerai, produits chimiques, produits métalliques, etc.) aussi bien que des passagers et des biens manufacturés (automobiles, équipement agricole, etc.) ;
- le rail comporte des coûts de construction et d'entretien élevés, mais les coûts de transport décroissent avec la distance et la charge et donc devient plus compétitif ;
- la consommation d'espace le long des lignes est faible. Le rail consomme environ quatre fois moins d'énergie par tonnes/km ou par passager/km que le transport routier comme le montre le tableau 1 ;

Tableau 1 : Comparaison de la route et du rail

	RAIL	ROUTE
Superficie consommée	28,600 m ² /km	71,500 m ² /km
Capacité	335,000 t/km/jour	150,000 t/km/jour
Capacité par unité de surface	11,60 t/km/m ² /jour	3,90 t/km/m ² /jour

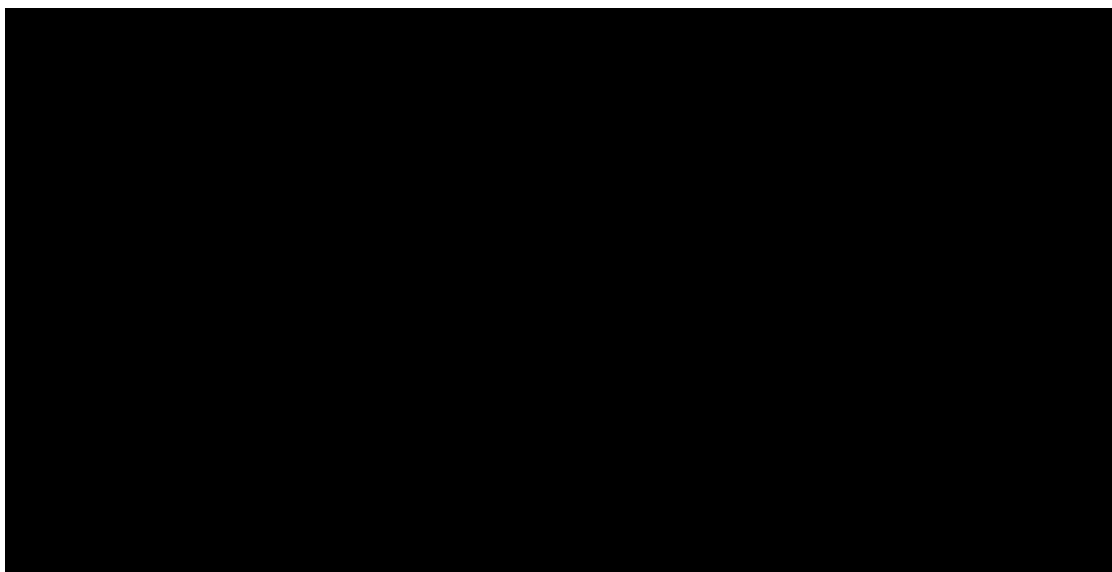
Source : COMTOIS Cl., 2003.

- Il s'agit d'une source d'emplois importante car hormis les activités industrielles de construction du matériel roulant, l'installation des rails, l'exploitation et l'entretien du matériel roulant, la gestion emploient une main d'œuvre abondante ;
- une forte régulation caractérise ce mode de transport, ce qui concourt à créer un service régulier et stable. De plus, la sécurité est l'une des forces du système ferroviaire.

Ces avantages du rail par rapport à la route peuvent-ils militer en faveur du renouveau des chemins de fer togolais pour soulager la dégradation constante du réseau routier ?

3.1.2. Le renouveau des chemins de fer du Togo, une nécessité

La nationale 1 est le seul trajet routier qui relie le port de Lomé aux pays enclavés. Elle supporte non seulement tout le trafic transit mais également le trafic domestique en direction des capitales régionales. Or, ce trafic est en constante augmentation surtout depuis les années 2000 comme le montre la figure 7.



Source : PORT AUTONOME DE LOME, 2009.

Figure 7- Evolution du trafic portuaire

De surcroît, ce trafic est à 60% composé de pondéreux dont une bonne partie est destinée aux pays enclavés. C'est à ce niveau que le chemin de fer peut intervenir efficacement en prenant en charge les matières pondéreuses comme les hydrocarbures, le ciment et le clinker dont le Togo est devenu le principal fournisseur de la sous-région, et certains produits lourds comme le coton et les matériaux de construction.

Pour se faire, l'idéal pour le Togo serait de relier le port de Lomé à Cinkassé par une ligne de chemin de fer comme c'est le cas pour les ports d'Abidjan et de Dakar qui de surcroît vont au delà de leur frontières respectives. A défaut, ce qui est possible et à court terme, c'est de ressusciter les lignes existantes, et surtout en premier, la ligne du coton qui va du port jusqu'à Blitta. C'est à juste titre que le Directeur Général du Port Autonome de Lomé, annonçait dans Sidwaya (revue d'information burkinabé) la construction prochaine d'un Port sec par rail à Blitta à 276 km de Lomé pour raccourcir le trajet des routiers qui n'auraient plus à affronter certains cols dangereux sur le parcours [9].

Cependant, ce projet va au-delà du simple raccourcissement du parcours. Il permettrait de résoudre beaucoup de problèmes entre autres le problème de chômage et surtout les problèmes d'engorgement de la ville de Lomé et la survie du réseau routier, du moins dans la région maritime qui supporte déjà plus des trois quarts de l'activité économique du pays. Bien sur, cela nécessite des investissements de départ considérables comme l'exige la mise en place d'un chemin de fer [5], mais la rentabilité à terme et les économies d'échelle qui en résultent sont des facteurs à prendre en compte. De plus, la concurrence future est un élément déterminant car les ports concurrents s'organisent de leur côté. Le projet de chemin de fer entre Kumasi et Ouagadougou, le bitumage de la route Yeguereso-Diébougou-Hamélé et la mise en place du poste de contrôle juxtaposé à la frontière Ghana-Burkina-Faso et l'interconnexion des réseaux de chemin de fer Abidjan, Ouagadougou, Tambao, Niamey et Parakou au Bénin sont des exemples qui en disent long sur la bataille future entre les différents corridors de desserte.

3.2. La réduction des entraves administratives

La réduction des entraves administratives viendra de l'application effective des différentes mesures prises au niveau de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest [4], des actions en cours au niveau de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et des dispositifs de fluidité routière mis en place sur certains corridors.

Pour l'heure, la solution serait de rendre le carnet TRIE (Transport Routier Inter-Etats) unique efficace en exigeant des garanties suffisantes de scellement des parcs automobiles de marchandises comme c'est le cas pour les conteneurs, les véhicules citernes et les camions frigorifiques. Ceci permettrait une circulation en toute sécurité sous un document douanier unique dans les différents Etats membres de la sous-région. Mais, la mise en circulation d'un carnet TRIE unique et l'institution d'un fonds de garantie sous-régionale sont conditionnées par la mise en œuvre d'une procédure uniforme pour l'agrément douanier des véhicules par chaque Etat membre. En attendant, les tracasseries policières continueront.

CONCLUSION

Le Port Autonome de Lomé dispose d'éléments avantageux lui permettant de jouer le jeu de la concurrence. La distance qui le sépare des principaux centres de consommation du Sahel, le délai du parcours ainsi que les coûts généralisés de transit relativement abordables sont autant d'atouts de nature à attirer un trafic transit conséquent [15].

Cependant, le couloir togolais peut se révéler plus attractif à l'avenir si des solutions sont apportées aux difficultés rencontrées par les opérateurs économiques pratiquant ce corridor. Dans ce cadre, l'amélioration des conditions de circulation sur la nationale 1 à travers sa réfection et le renouveau des chemins de fer pour la soulager et maintenir sa qualité dans la durée seront des atouts non négligeables pour le futur. La réduction des barrages policiers contribuera à maximiser cette rentabilité. Ainsi, le Port Autonome de Lomé peut prétendre faire face aux batailles qui s'annoncent rudes pour la conquête du trafic transit.

BIBLIOGRAPHIE

1. AHADJI, K. M. (2006). Impacts des transports sur le développement socio-économique de la sous-préfecture de Cinkassé (extrême Nord-Togo). Mémoire Maîtrise, Université de Lomé, FLESH, Département de Géographie, Lomé, 124 p.
2. BAILLON et al. (1995). Etudes sur la stratégie des transports : Diagnostic-Problématique-Orientation. République togolaise, Ministère du Plan et de l'Aménagement du Territoire, Ministère du Commerce, des Prix et des Transports, Ministère de l'Equipement, Lomé, 280 p.
3. CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS. (2005). Fluidité et encombrements des transports terrestres. Communication présentée par le Conseil des Chargeurs Burkinabé, Ouagadougou, 44 p.
4. CEDEAO. (2008). Atlas Régional des Transports et des Télécommunications de la CEDEAO. Transports dans les pays de la CEDEAO, Ouagadougou, 40 p.
5. COMTOIS, Cl. (2003). Les modes de transports : un synopsis. Paris, Economica, 360 p.
6. KABLAN, N. H. J. (2000). Les arrières-pays des ports ivoiriens. Thèse de Doctorat 3^e cycle de Géographie, Université de Cocody, UFR des Sciences de l'Homme et de la société, IGT, Abidjan, 342 p.
7. M'BARGA, M. (1990). Ports et développement. Cameroun Inter-Port, octobre-décembre, n°6, Port de Douala Bonabéri, pp. 2-8.
8. N'GUESSAN, N. (2003). Amélioration du transport de transit en Afrique de l'Ouest. Première Session du Comité Intergouvernemental Préparatoire de la Conférence Ministérielle Internationale sur la Coopération en Transport de Transit, Distr. Générale, UNCTAD/LDC/2003/2, Français, New York, 47 p.

9. PORT AUTONOME LOME. (2000-2009). Statistiques portuaires. Port de Lomé, Direction commerciale, Lomé, Togo, 30 p.
10. SAWADOGO, V. A. *et al.* (2007). Corridors de desserte du Burkina : Beaucoup de tracasseries et plusieurs milliards en fumé. Sidwaya, 14 p.
11. SEGBOR, K. (1991). Transports et développement au Togo. Annales de l'Université du Bénin, série lettres, Tome XI, les presses de l'Université du Bénin, pp. 80-103.
12. SOKEMAWU, K. (2008). Les systèmes pastoraux, dynamisme des paysages et les circuits de commercialisation du bétail dans la région des savanes au Togo. Thèse de Doctorat Unique, Université de Lomé, FLESH, Département de Géographie, Lomé, 440 p.
13. TINDANO, K. (2000). Le Terminal du Sahel de Togblékope (Togo) : étude géo-économique. Mémoire de Maîtrise de Géographie, Université de Lomé, Département de Géographie, Lomé, 95 p.
14. UA. (2005). Les transports et les objectifs de développement pour le millénaire en Afrique. CEA, BAD, BM, UE, 45 p.
15. VIMENYO, M. (2006). Le Port Autonome de Lomé et son arrière-pays. Thèse de Doctorat Unique, Université de Lomé, FLESH, Département de Géographie, Lomé, 344 p.
16. VISSIENNOU, A. et ALIX, Y. (2003). La desserte des pays enclavés : l'exemple du corridor béninois en Afrique de l'Ouest. ISEMAR, Note de synthèse, n°57, Paris, 4 p.