

ISSN : 2312-7031

FACULTE DES SCIENCES DE L'HOMME ET DE LA SOCIETE

ANYASĂ



Revue des Lettres et Sciences Humaines

Laboratoire de Recherche sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés

Université de Lomé

Numéro 15
Décembre 2021

ADMINISTRATION ET REDACTION DE ANYASÁ

Revue des Lettres et Sciences Humaines
Laboratoire de Recherches sur la Dynamique des Milieux et des Sociétés
Université de Lomé

Directeur administratif de la rédaction : Pr. Wonou OLADOKOUN

Comité scientifique de lecture

Professeur Wonou OLADOKOUN (Université de Lomé)
Professeur Komla M. NUBUKPO (Université de Lomé)
Professeur Serge GLITHO (Université de Lomé)
Professeur Yaovi AKAKPO (Université de Lomé)
Professeur Amétépé AHADJI (Université de Lomé)
Professeur Komi KOSSI-TITRIKOU (Université de Lomé)
Professeur Dété F. GBIKPI-BENISSAN (Université de Lomé)
Professeur Octave N. BROOHM (Université de Lomé)
Professeur Mahamadé SAVADOGO (Université de Ouagadougou)
Professeur Augustin K. DIBI (Université Félix Houphouët-Boigny)
Professeur Lazare POAME (Université Alassane Ouattara)
Professeur Marc Louis ROPIVIA (Université Omar Bongo)
Professeur Charles Zakarie BOAWO (Université Marien Ngouabi)
Professeur Issa Djarangar DJITA (Université de Moundou)
Professeur Azoumana OUATTARA (Université Alassane Ouattara)
Professeur Paul ANOH (Université Félix Houphouët-Boigny)

Secrétaire de rédaction : Messan VIMENYO

Assistant de rédaction : Koku-Azonko FIAGAN

Contact :

BP. 999, Lomé

Tél. : 00228 90 19 25 89 / 90 83 34 19

E-mail : revue-anyasa@gmail.com

<p>A ces membres du comité scientifique, s'ajoutent d'autres personnes ressources consultées occasionnellement en fonction des articles à évaluer</p>

AVIS AUX AUTEURS

1. Note aux contributeurs

« ANYASA » revue des lettres et sciences humaines, publie des articles originaux, rédigés en français, non publiés auparavant et non soumis pour publication dans une autre revue. Les normes qui suivent sont conformes à celles adoptées par le Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et sciences humaines/CAMES (cf. dispositions de la 38^e session des consultations des CCI, tenue à Bamako du 11 au 20 juillet 2016). Les contributeurs doivent s'y conformer.

1.1. Les manuscrits

Un projet de texte soumis à évaluation, doit comporter un titre (Times New Romans, taille 12, Lettres capitales, Gras), la signature (Prénom(s) et NOM (s) de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache), l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats.

Le manuscrit doit respecter la structuration habituelle du texte scientifique : Introduction (Problématique, Hypothèse compris) ; Approche méthodologie ; Résultats ; Analyse des Résultats ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques (s'il s'agit d'une recherche expérimentale ou empirique).

Les notes infrapaginales, numérotées en chiffres arabes, sont rédigées en taille 10 (Times New Roman). Réduire au maximum le nombre de notes infrapaginales. Ecrire les noms scientifiques et les mots empruntés à d'autres langues que celle de l'article en italique (*Adansonia digitata*).

Le volume du projet d'article (texte à rédiger dans le logiciel word, Times New Romans, taille 12, interligne 1.5) doit être de 30 000 à 40 000 caractères (espaces compris).

Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante :

1. Premier niveau, premier titre (Times 12 gras)

1.1. Deuxième niveau (Times 12 gras italique)

1.2.1. Troisième niveau (Times 11 gras, italique)

1.2.2. Les illustrations

Les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré). La source (centrée) est indiquée en-dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille 10). Ces éléments d'illustration doivent être : annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

La présentation des illustrations : figures, cartes, graphiques, etc. doit respecter le miroir de la revue. Ces documents doivent porter la mention de la source, de l'année et de l'échelle (pour les cartes).

2. Notes et références

2.1. Les passages cités sont présentés entre guillemets. Lorsque la phrase citant et la citation dépasse trois lignes, il faut aller à la ligne, pour présenter la citation (interligne 1) en retrait, en diminuant la taille de police d'un point.

2.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit :

- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées (B. A. Sy. 2008, p. 18) ;
- Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées).

Exemples :

- En effet, le but poursuivi par M. Ascher (1998, p. 223), est « d'élargir l'histoire des mathématiques de telle sorte qu'elle acquière une perspective multiculturelle et globale (...) »

- Pour dire plus amplement ce qu'est cette capacité de la société civile, qui dans son déploiement effectif, atteste qu'elle peut porter le développement et l'histoire, S. B. Diagne (1991, p. 2) écrit

Qu'on ne s'y trompe pas : de toute manière, les populations ont toujours su opposer à la philosophie de l'encadrement et à son volontarisme leurs propres stratégies de contournements. Celles-là, par exemple, sont lisibles dans le dynamisme, ou à tout le moins, dans la créativité dont sait preuve ce que l'on désigne sous le nom de secteur informel et à qui il faudra donner l'appellation positive d'économie populaire. - Le philosophe ivoirien a raison, dans une certaine mesure, de lire, dans ce choc déstabilisateur, le processus du sous-développement.

Ainsi qu'il le dit : Le processus du sous-développement résultant de ce choc est vécu concrètement par les populations concernées comme une crise globale : crise socio-économique (exploitation brutale, chômage permanent, exode accéléré et douloureux), mais aussi crise socioculturelle et de civilisation traduisant une impréparation socio-historique et une inadaptation des cultures et des comportements humains aux formes de vie imposées par les technologies étrangères. (S. Diakité, 1985, p. 105).

2.3. Les sources historiques, les références d'informations orales et les notes explicatives sont numérotées en continue et présentées en bas de page.

2.4. Les divers éléments d'une référence bibliographique sont présentés comme suit : Nom et Prénom (s) de l'auteur, Année de publication, Titre, Lieu de publication, Editeur, pages (p.) pour les articles et les chapitres d'ouvrage. Le titre d'un article est présenté entre guillemets, celui d'un ouvrage, d'un mémoire ou d'une thèse, d'un rapport, d'une revue ou d'un journal est présenté en italique. Dans la zone Editeur, on indique la Maison d'édition (pour un ouvrage), le Nom et le numéro/volume de la revue (pour un article). Au cas où un ouvrage est une traduction et/ou une réédition, il faut préciser après le titre le nom du traducteur et/ou l'édition (ex : 2^{de} éd.).

2.5. Les références bibliographiques sont présentées par ordre alphabétique des noms d'auteur.

Par exemple :

Références bibliographiques

AMIN Samir, 1996, Les défis de la mondialisation, Paris, L'Harmattan, société, Paris, Gallimard.

BERGER Gaston, 1967, L'homme moderne et son éducation, Paris, PUF. DIAGNE Souleymane Bachir, 2003, « Islam et philosophie. Leçons d'une rencontre », Diogène, 202, p. 145-151. DIAKITE Sidiki, 1985, Violence technologique et développement. La question africaine du développement, Paris, L'Harmattan

3. Le Tiré à part : les auteurs d'articles recevront gratuitement 1 (un) tiré à part en version électronique. Pour cela, les adresses électroniques des auteurs sont indispensables. La revue pourra leur être fournie à titre onéreux.

N. D. L. R.

Sommaire

Géographie

- STRUCUTURES DE GESTION DE L'IMPORTATION DES VOITURES OCCASION AU PORT AUTONOME DE LOME (PAL) pp. 2-15
Chimène Prénom BIDABI, Messan VIMENYO, Komla EDOH
- DÉMOCRATISATION ET OPPORTUNITÉS D'INNOVATIONS DE LA FABRIQUE URBAINE À LOMÉ AU TOGO..... pp. 16-24
Fabrice BANON, Taméon Benoît DANVIDE
- PERCEPTION DE L'EROSION HYDRIQUE PAR LES POPULATIONS DE SEGBE DANS LA PERIPHERIE NORD-OUEST DE LOME AU TOGO pp. 25-39
Dangnisso BAWA
- TRANSPORT ET LOGISTIQUE EN AFRIQUE DE L'OUEST FACE AUX DEFIS DES TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION (TIC)..... pp. 40-58
Messan LIHOUSSOU, Makpondéou MAKPONSE
- APPROCHE PAR TELEDETECTION ET DES METRIQUES ECOPAYSAGERES POUR L'ANALYSE ET LE SUIVI DE L'EXTENSION SPATIALE DE LA VILLE DE LOME..... pp. 59-73
Paroussiè Wiyao TAKOU
- ENCLAVEMENT ET ECHECS SCOLAIRES DANS LA PREFECTURE DE MO AU CENTRE OUEST DU TOGO ?..... pp. 74-87
Adoh TCHABORE, Wonou OLADOKOUN

Histoire

- L'ANCIENNE MONNAIE D'ÉCHANGE EN PAYS NGAMBAYE : LE BAL ET LE SOULA..... pp. 89-97
Banga BELEMEL, Martin ELOUGA
- LA PRÉCOLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES À ABIDJAN : NAISSANCE ET ÉVOLUTION D'UNE ACTIVITÉ DU SECTEUR INFORMEL (1988-2008) pp. 98-112
Ange Barnabé ADOFFI, Jean-Baptiste SEKA

Psychologie

- REPERCUSSIONS PSYCHOLOGIQUES DE L'INFECTION A VIH/SIDA SUR LES ADOLESCENTS ET JEUNES A LOME..... pp. 114-127
Kaka KALINA

Lettres modernes

VIOLENCE ET TAXINOMIE DES FICTIONS NEGRO-
AFRICAINES DE 1950 A 1990.....

pp. 129-140

Tchapo TCHALARE ABDOULAYE, Komivi Delali AVEGNON

STRUCTURES DE GESTION DE L'IMPORTATION DES VOITURES OCCASION AU PORT AUTONOME DE LOME (PAL)

*Chimène Prénom BIDABI, Messan VIMENYO, Komla EDOH
Université de Lomé-Togo*

Résumé : L'importation et la commercialisation des voitures d'occasion jouent un rôle socioéconomique important au Togo, particulièrement à Lomé. Le nombre de voitures d'occasion importées au port autonome de Lomé ne cesse de croître. La libéralisation de l'importation de véhicules d'occasion de tous âges et de toutes catégories favorise la création d'emplois directs et indirects pour des milliers de personnes. Le recouvrement de taxes perçues sur les véhicules en dédouanement et en immatriculation contribue aux recettes de l'Etat.

Cette étude se propose d'analyser les structures et acteurs impliqués dans la gestion de la filière des voitures d'occasion au port autonome de Lomé. L'approche méthodologique adoptée est basée sur la recherche documentaire, l'exploitation des données qualitatives et quantitatives collectées lors des travaux de terrain.

L'étude relève que le secteur de l'importation des voitures d'occasion est très structuré au PAL et animé par des acteurs de catégories socioprofessionnelles diverses évoluant dans l'informel pour la plupart. Ce secteur est aussi un véritable moteur de brassage culturel avec plus de 76 % d'étrangers (Libanais, Nigériens, Burkinabé).

Mots-clés : Lomé, port autonome de Lomé, voiture d'occasion, impact socioéconomique

Abstract: The import and marketing of second-hand cars play an important socio-economic role in Togo especially in Lome. The number of second-hand cars imported at Lime's harbor keeps growing. The liberalization of the importation of vehicles of all ages and kinds promotes the creation of direct and indirect employment to thousands of people and the Togolese economy through the taxes levied on vehicles in customs clearance and registration.

This study has analyzed the socio-economic and environmental impacts of second-hand cars imported at Lime's harbor. The methodological approach is based on documentary research, the use of qualitative and quantitative data collected during the field work.

It stems from this study that import of second-hand cars is very complex at Lime's harbor and is performed by agents of various socio-professional backgrounds working in the informal sector. It is also a true melting pot with more than 76% of foreigners.

Keywords: Lome, harbor of Lome, second-hand car, socio-economic impacts

Introduction

Le marché de l'automobile africain est depuis presque trois décennies, toujours dominé par des véhicules d'occasion. L'importation de ces véhicules est devenue une activité commerciale qui réunit un grand nombre d'acteurs économiques (Etat, importateurs, revendeurs, utilisateurs, réparateurs ...). Cette activité commerciale s'inscrit dans le cadre d'une filière transnationale. Elle mobilise un grand nombre d'intervenants de différentes nationalités, qui parviennent à mettre en interconnexion de gigantesques parcs de véhicules d'occasion en réponse à la demande africaine (M. Rosenfeld, 2013, p. 18). En Côte d'Ivoire, la demande d'achat de ces véhicules d'occasion est en plein essor avec plus de 65 % des parts de marché de vente des véhicules en 2008 (H. J. K. N'guessan, 2010, p. 368).

Le Togo, pays de l'Afrique de l'Ouest, situé en bordure de mer et disposant d'une plateforme portuaire attrayante, n'est pas en marge des importations de voitures d'occasion. En effet, le commerce des voitures d'occasion est l'une des activités les plus en vue au Port Autonome de Lomé (PAL). Grâce à son port en eau profonde, la capitale togolaise se révèle de plus en plus dans la sous-région comme l'une des places fortes du commerce des véhicules d'occasion (K. Edoh, 2014, p.195). Selon les données de la direction statistique, 53 792 véhicules automobiles d'occasion ont été enregistrés en

2014. Ce nombre connaît une progression et atteint 57 075 unités en 2015. Après ce pic, le nombre de voitures importées va connaître une baisse atteignant 51 524 voitures d'occasion importées en 2016 avant de connaître une nouvelle hausse en 2017 pour atteindre 53 929 véhicules automobiles d'occasion débarqués. L'augmentation croissante du nombre de véhicules automobiles d'occasion immatriculés, fait de ce secteur, une activité économique en forte croissance. Elle permet de maintenir élevé le nombre d'immatriculation des automobiles. A titre illustratif, en 2011, il y avait 12 841 véhicules automobiles d'occasion immatriculés contre 399 voitures neuves. ; en 2017, on a enregistré 18 830 VO contre 952 voitures neuves (DTRF). Cette augmentation s'explique par une forte demande en mobilité et le pouvoir d'achat limité de la population, ce qui induit le recours aux véhicules d'occasion. Des études ont montré que le commerce des véhicules d'occasion contribue à la réduction de la pauvreté au sein des pays d'Afrique (G. Noudeke, 2008, p. 28).

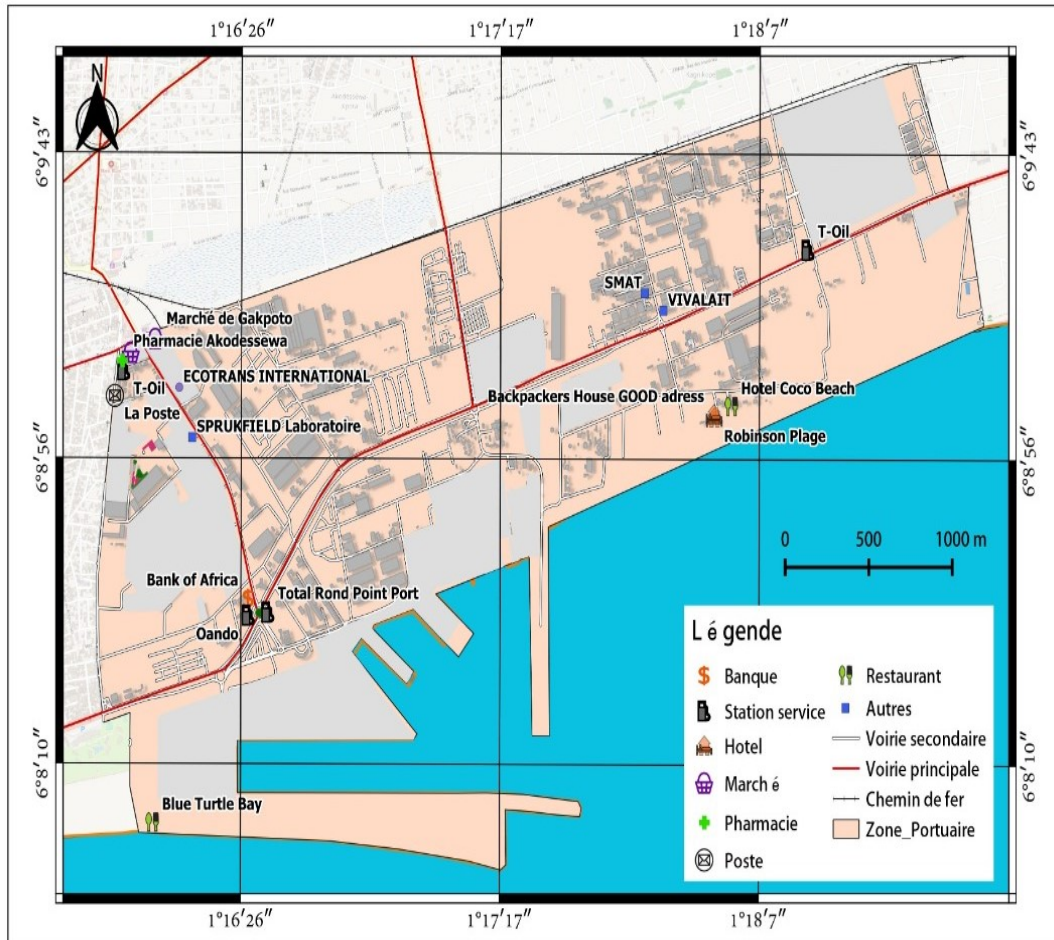
Le nombre de structures et d'acteurs agissant dans le domaine de l'importation et la vente de voitures d'occasion au port autonome de Lomé a fortement augmenté ces dernières années. Les possibilités de réduction du chômage, la propension de ce secteur d'activité à augmenter les recettes de l'Etat, sa capacité à faciliter le quotidien des populations en termes de mobilité peuvent être autant de bienfaits à mettre à son actif. L'objectif de cette étude est de montrer les structures et acteurs impliqués dans la gestion de l'importation des voitures d'occasion au port autonome de Lomé. A cet effet, sa présentation et l'analyse de sa dynamique sont importantes. Il ressort que la filière voitures d'occasions se développe au sein de la zone portuaire de Lomé et met en relation plusieurs structures et acteurs impliqués dans sa gestion.

1. Approche méthodologique

La collecte des données s'appuie sur la recherche documentaire à travers l'exploitation des données qualitatives et quantitatives disponibles, et collectées lors des enquêtes de terrains. Les enquêtes de terrains se sont déroulées du 05 au 30 mai 2020. Nous avons poursuivi notre recherche par des entretiens semi-structurés avec des responsables des différents structures et acteurs impliqués au sein de la zone portuaire (carte n°1). Ces entretiens ont été menés sur la base d'un questionnaire. Pour le dépouillement et le traitement des données collectées, plusieurs logiciels ont été utilisés. L'analyse des données a été faite à l'aide du logiciel (SPSS) version 16.0 pour le dépouillement, ce qui a permis de construire des tableaux simples, des tableaux croisés. La saisie, la réalisation des graphes et des tableaux sont faites dans Word et Excel. Pour illustrer les faits décrits, des cartes ont été réalisées grâce au logiciel QGIS 3.10.2.

La zone portuaire sur la carte n°1, est située entre 1,27 ° et 1,31° longitudes Est et entre 6,13° et 6,17° de latitudes Nord. Elle s'ouvre sur l'océan atlantique au sud. La position géographique permet de fournir aux navires un plan d'eau pour les opérations de débarquement, d'embarquement, et de transbordement dans les meilleures conditions.

Carte n°1 : Situation de la zone portuaire de Lomé



Source : INSEED, 2018 actualisé par P. C. Bidabi, 2020.

2. Résultats

2.1. Lomé, une ville à croissance urbaine soutenue

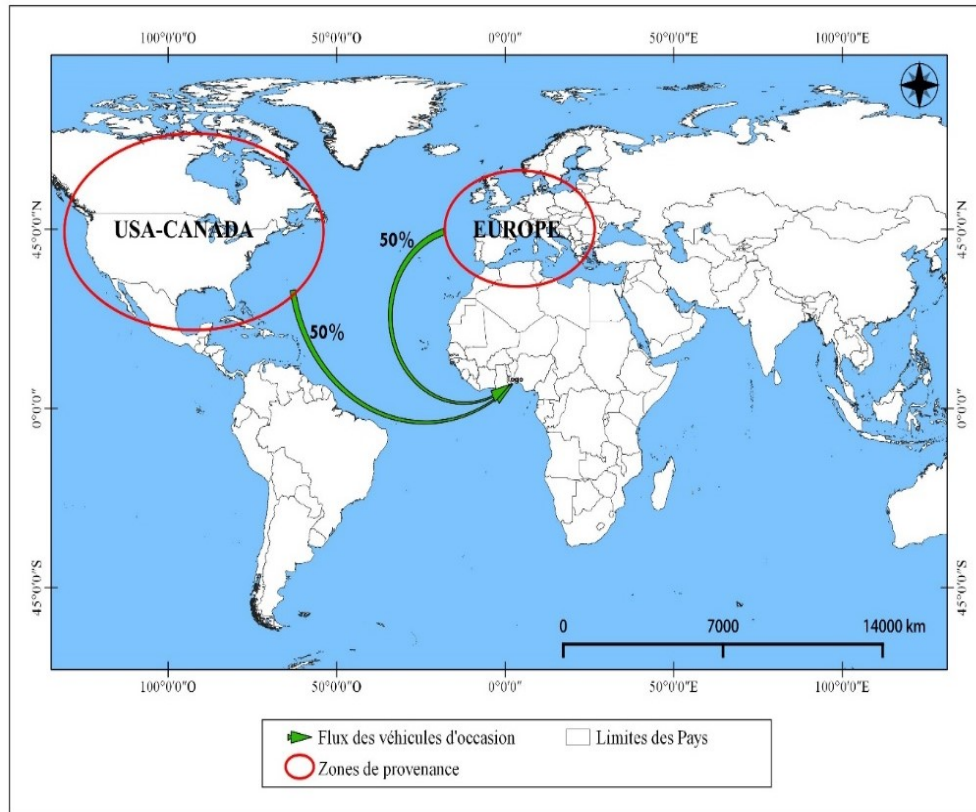
Le Togo, pays d'Afrique de l'ouest, connaît un important mouvement de concentration de populations dans les villes et plus particulièrement dans la capitale. D'après (G2 CONCEPTION INTERNATIONAL et AGENCE ECAUH, 2015, p. 12), le « Grand Lomé » a crû au cours de la période 1981-2010, avec un excédent d'exode rural de 1,54%, preuve de l'afflux de néo citadins à Lomé. C'est ainsi qu'avec plus de 60 % des urbains du pays et une croissance de 5,1% (Banque Mondiale 2007 ; RGPH, 2010), Lomé la capitale représente à elle seule près du 1/4 de la population du pays, un poids démographique qui entraîne, une extension spatiale assez considérable. En effet, depuis le milieu des années 1980, les périphéries de la ville de Lomé ne cessent de s'étendre et de se peupler considérablement. Aujourd'hui, elles abritent une proportion importante des Loméens et sont le théâtre de diverses mutations (K. A. Biakouye, 2014, p. 7).

2.2. Une filière de voitures d'occasion en pleine croissance au port de Lomé

L'activité d'importation et de vente des voitures d'occasion a émergé spontanément depuis la fin des années 1980, et s'est progressivement développée au cours des années 1990 dans le domaine foncier portuaire, avec l'arrivée des Libanais qui ont investi le port autonome de Lomé où ils ont créé des parcs de vente des voitures d'occasion dans les magasins et aires de dédouanements (MAD) du port. La filière des voitures d'occasion

connait une évolution particulièrement vigoureuse dans les ports ouest-africains de Dakar, Cotonou, Tema, Lagos et Lomé (Godonou, 2019, p. 443). Ce secteur d'activités connait dans la zone portuaire togolaise une ascension particulière ces dernières années due à la révolution infrastructurelle et aux transformations en cours, favorisant le débarquement de plus de 50000 voitures d'occasions chaque année. Les voitures d'occasions débarquées au port autonome de Lomé, proviennent de deux continents : l'Europe (plus particulièrement de l'Allemagne, de la Belgique, de la Suisse, des Pays-Bas et de la France), et l'Amérique du Nord (Etats-Unis, Canada) (carte n°2).

Carte n°2 : Provenance des véhicules occasion



Source : INSEED, 2018 actualisé par P. C. BIDABI, 2020.

D'après la carte n°2 les voitures d'occasion déchargées au port de Lomé par les importateurs viennent essentiellement de l'Amérique du nord et de l'Europe dans une proportion égale depuis quelques années. Le faible pouvoir d'achat de la population et le manque d'engouement des populations pour les voitures neuves du fait de leurs coûts exorbitants, ont stimulé le marché de vente de voitures d'occasion. Ceci a attisé l'intérêt d'un nombre de plus en plus croissant d'importateurs individuels. De plus le développement des activités d'importation, de manutention, de vente, et de transit de voiture d'occasion à destination des autres pays de la sous-région ont renforcé ce secteur.

2.2.1. L'importation des voitures d'occasion, un secteur économique dynamique composé de divers acteurs

L'importation et la commercialisation de voitures d'occasion au Port Autonome de Lomé (PAL) font intervenir plusieurs structures et acteurs, aussi bien dans le secteur public que privé formel et informel. Le poids et la nature des institutions étatiques n'atténuent pas la prédominance des acteurs du secteur privé structuré et informel, aussi bien étranger que national. On distingue deux catégories d'acteurs : les acteurs à l'intérieur de l'enceinte portuaire et les acteurs dans les parcs de vente.

2.2.2. Les structures et acteurs au sein de l'enceinte portuaire

Dans l'enceinte du port autonome de Lomé, on enregistre plusieurs structures et acteurs, notamment la direction du port, les sociétés de manutention, le service des douanes, les banques, la SEGUCE, la COTEC et l'ANTASER.

2.2.2.1. Les structures du port autonome de Lomé

- La direction du port autonome de Lomé

La direction générale du Port est le premier acteur au sein de l'espace portuaire puisque toutes les opérations d'embarquement et de débarquement des voitures d'occasion effectuées sur la plateforme portuaire sont sous sa responsabilité.

- Les sociétés de manutention

La principale société reconnue par les autorités portuaires qui se charge de la manutention des voitures d'occasion est la société privée Lomé Multipurpose Terminal (LMT). LMT se charge du débarquement et de l'entreposage des voitures d'occasion importées. Elle fait intervenir trois autres sociétés qui font la sous-traitance : UNIPORT-TOGO, OTOCI S.A et EXPO AUTO. Les activités de sous-traitance sont bien distinctes : OTOCI se charge du débarquement des voitures d'occasion du navire vers le sous-pont, tandis que UNIPORT est chargé de leur convoyage du sous-pont vers les différents parcs et la société EXPO-AUTO s'occupe de la sécurité des voitures d'occasions importées avant leur acheminement vers les différents parcs.

- L'office Togolais des Recettes (OTR)

L'OTR est une structure étatique chargée de percevoir les taxes et les impôts sur les véhicules importés. Il intervient également dans le convoyage des véhicules en transit vers leur destination finale. Le service des douanes intervient dans les processus de dédouanement des véhicules. Il veille au contrôle douanier avant la sortie du véhicule de l'enceinte du port.

- Les institutions bancaires

Il s'agit principalement de UTB et de ECOBANK qui assurent aux usagers et aux transitaires les opérations de paiements relatifs au trafic des véhicules d'occasion au sein du port de Lomé.

- La Société d'Exploitation du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (SEGUCE)

SEGUCE est une société de droit togolais, en charge de l'exploitation du Guichet Unique pour le commerce extérieur au Togo. C'est une plateforme unique de traitement du trafic au sein du port de Lomé. Elle permet une meilleure traçabilité des échanges internationaux et de l'économie nationale, centralise les opérations et évite les tracasseries tout en permettant d'effectuer les opérations en un temps réduit.

- La Compagnie Togolaise d'Evaluation et de Contrôle (COTEC)

La COTEC est chargée de la détermination de la valeur en douane des véhicules importés en se référant aux informations relatives à l'origine du véhicule, à sa date de fabrication, à sa date de première mise en circulation et son état.

- Les compagnies d'armement

L'armateur est le propriétaire du navire qui assure le transport des voitures d'occasion des différents continents vers le port de Lomé. Les principaux navires utilisés sont ceux qui disposent d'une rampe d'accès permettant aux véhicules d'utiliser leur propre motricité

pour effectuer l'embarquement et le débarquement. Ces navires sont appelés « **RORO** » (roll on, roll off) ; ils ont un mode de manutention horizontal et sont spécialisés dans le transport d'engins roulant (Photo n°1).

Photo n°1 : Un RORO à quai au port de Lomé



Source : P. C. BIDABI, Photo prise, 2020.

La photo n°1 montre un navire RORO « ARABIAN SEA » à quai pour décharger des véhicules d'occasion en provenance du port d'Anvers (Belgique). En moyenne six à sept navires RORO en provenance de plusieurs ports du monde débarquent chaque mois au port de Lomé en raison de deux par semaine. Les navires mettent en moyenne deux semaines en provenance des pays d'Europe et quatre semaines des Etats-Unis pour arriver au port de Lomé.

- Les sociétés de consignations

Les sociétés de consignation sont des armateurs ou tout simplement leurs mandataires. Elles assurent au niveau du port autonome de Lomé, les prestations dont le navire et l'équipage peuvent avoir besoin dans le cadre de leur escale. Il s'agit par exemple, de la prise en charge du fret, la réception et l'accomplissement des formalités administratives et de polices relatives au navire, à la santé de l'équipage et à l'avitaillement des navires. Ces sociétés sont responsables des marchandises tout au long du trajet jusqu'à leur débarquement à quai. Elles représentent de ce fait, les intérêts des importateurs jusqu'aux ports de débarquement. Au port de Lomé, en ce qui concerne le trafic des véhicules d'occasion, le nombre des sociétés de consignation impliquées est limité à huit (tableau n°1).

Tableau n°1 : Liste des sociétés de consignation au port de Lomé

N°	Sociétés consignataires
1	SAGA
2	GRIMALDI
3	AQUAMARINE
4	STCM
5	NAVITRANS
6	INTER MARINE
7	R-LOGISTIQUE
8	MSC

Source : service de coordination et contrôle section transfert de véhicules du PAL, 2020.

Au total huit sociétés de consignation au port de Lomé sont responsables des marchandises tout le long du trajet jusqu'à leur débarquement à quai. Ils représentent les armateurs (les propriétaires de navires) ou les affréteurs.

- Les importateurs et leurs représentants

L'importateur est la personne qui fait venir des véhicules d'occasion de l'Europe dans le but de les revendre (K. A. Kouadio, 2016, p. 109). Deux grands types d'importateurs peuvent être distingués :

- d'une part, les grandes sociétés d'importation de voiture ayant des correspondants en Europe. Ces sociétés traitent un flot continu de véhicules ;
 - d'autre part, les petits ou moyens importateurs indépendants. Ils peuvent avoir établi une société agréée par les autorités publiques ou peuvent agir de manière formelle en travaillant sous le nom d'une société d'importation préexistante. Ils ont, pour la plupart, des contacts appartenant souvent à la même famille en Europe.
- **Les revendeurs**

Les revendeurs agissent complètement dans le secteur informel. N'ayant ni les moyens financiers, ni les contacts nécessaires pour prendre directement part au commerce des véhicules d'occasion, ils achètent les véhicules déjà importés en vue de les revendre.

Outre ces acteurs qui exercent dans l'enceinte portuaire, on retrouve également plusieurs autres acteurs sur les sites ou parcs de ventes.

2.2.2.2. Les acteurs sur les sites des parcs de ventes

Dans les parcs de ventes de voitures d'occasion, certains acteurs se distinguent. On peut citer les gestionnaires de parcs, les transitaires ambulants, les démarcheurs, les employés-assistants des importateurs pour la commercialisation des voitures.

- **Les gestionnaires de parcs**

Un parc de vente est un entrepôt fictif, sous douane, dont le terrain appartient le plus souvent à l'Etat et aux structures publiques (Institut National de la statistique et d'Analyse Economique du Benin, 2008, p. 12). Au port autonome de Lomé, les parcs de vente sont des magasins et aires de dédouanements (MAD) couvrant une superficie de 13 000 m² aménagée pour la vente de voitures d'occasion. La gestion des parcs est confiée à des entreprises privées dont le rôle est d'assurer le transfert et le gardiennage des véhicules ainsi que le bon déroulement du marché.

- **Les transitaires ambulants**

Le transitaire ambulant est une personne morale et physique habilitée à accomplir les formalités douanières pour le compte du propriétaire du véhicule. Il exerce de manière officieuse cette activité en prenant en charge l'ensemble des démarches administratives nécessaires au dédouanement et à l'immatriculation des véhicules d'occasion (K. A. Kouadio, 2016, p. 111). Ils se situent généralement à l'intérieur ou à proximité des parcs de vente et sont en contact direct avec les acheteurs, pour le compte desquels ils travaillent. Connus des importateurs, les transitaires ambulants peuvent également être mis en relation avec les clients par ces derniers.

- **Les démarcheurs**

Ils aident à la vente des voitures en recherchant des clients potentiels, et aussi, ils accélèrent et « optimisent » l'achat de ces véhicules. Les démarcheurs sont rémunérés de deux manières : ils obtiennent un pourboire du vendeur, et un autre de l'acheteur. Ils peuvent parfois, conclure un prix de vente avec l'importateur et faire payer par le client un prix plus élevé pour « empocher » la différence.

- **Les employés des importateurs-revendeurs**

Dans les différents parcs de vente, on retrouve différents sites de vente appartenant aux divers importateurs-revendeurs. Chaque importateur-revendeur emploie en moyenne deux à quatre personnes pour l'aider dans la vente. S'agissant des étrangers qui ne maîtrisent

pas la langue, ces employés servent d'interprètes et participent à l'entretien des voitures (photo n°2)

Photo n°2 : Vue partielle des employés à la tâche dans le parc SAMIMAR du PAL



Source : P. C. BIDABI, Photo prise, 2020.

La photo n°2 laisse voir un employé assurant l'entretien des voitures d'occasion en vue de les apprêter pour la vente.

- Les acteurs dans le processus de dédouanement et d'immatriculation

Les processus de dédouanement et d'immatriculation de véhicules font intervenir principalement les commissionnaires agréés en douane ou transitaires, le service des douanes, les sociétés d'assurance et la Direction des Transport Routiers et Ferroviaires (DTRF).

- Les commissionnaires agréés en douane

Communément appelés transitaires, les commissionnaires agréés en douane représentent le propriétaire de la voiture auprès des autorités portuaires. Ils se chargent des formalités de dédouanement et de sortie de la voiture du port et parfois de son immatriculation.

- Le commissariat des douanes et droits indirects et les banques

Ce service public intervient dans les formalités de dédouanement des voitures dans la mesure où c'est lui qui se charge de la vérification des documents d'identification du véhicule et valide son dédouanement ou sa mise en circulation selon le type de régime douanier. Les banques, quant à elles, permettent aux transitaires ou aux particuliers, dans certains cas, de payer les frais de dédouanement et droits portuaires. L'Union Togolaise de Banques (UTB) et ECOBANK sont les deux banques qui assurent ce service pour le port de Lomé. Les particuliers peuvent également intervenir dans les processus de dédouanement et d'immatriculation des véhicules s'ils maîtrisent tous les contours du processus et disposent de temps nécessaire pour le suivi des dossiers.

- La Direction des Transports Routiers et Ferroviaires

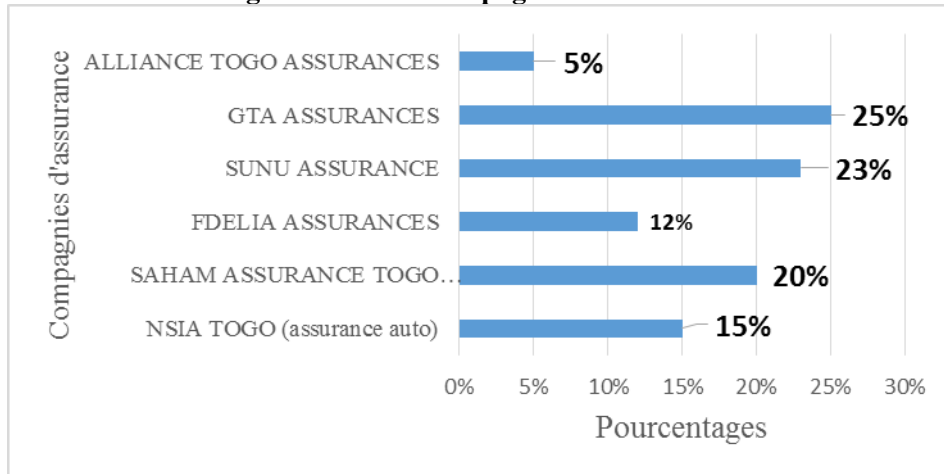
Pour l'immatriculation des voitures, que ce soit d'occasion ou neuves, le service principal concerné est la Direction des Transports Routiers et Ferroviaires (DTRF). Elle est chargée de délivrer les cartes grises, la visite technique, et d'assurer l'établissement de la plaque d'immatriculation des voitures.

- Les compagnies d'assurances

C'est auprès d'elles que les transitaires s'acquittent des droits d'assurance des véhicules importés suivant les régimes de consommation et de transit. Ces compagnies d'assurance

sont également sollicitées lors de l'immatriculation des voitures et les tarifs sont fixés en fonction de la puissance du moteur et de la garantie qu'elles proposent en cas d'incident. Les frais d'assurance varient entre 55 000 F CFA et 60 000 F CFA. Au Togo, on distingue plusieurs compagnies d'assurances, mais les plus sollicitées sont les suivantes (figure n°1).

Figure n°1 : Les compagnies d'assurances



*Source : Données de terrain, 2020.
(NB : SAHAM EST DEVENUE SANLAM)*

Six compagnies d'assurances couvrent les usagers en cas d'incendie, accidents, risque divers et transports (IARDT) ou de dommages. Elles interviennent dans le processus de dédouanement et de mise en circulation des voitures d'occasion.

2.3. Organisation de la filière voitures d'occasion au port de Lomé

L'importation et la commercialisation de véhicules d'occasion au port de Lomé et dans les différents parcs suivent une organisation et un circuit bien définis.

La procédure se déroule en deux étapes.

Première étape : Le transfert des véhicules du quai au sous pont

Situé dans l'enceinte portuaire, le sous pont est un parc de transit des véhicules d'occasion avant leur transfert vers les parcs de vente.

Photo n°3 : Voitures d'occasion au sous pont en attente de transferts vers les parcs de vente

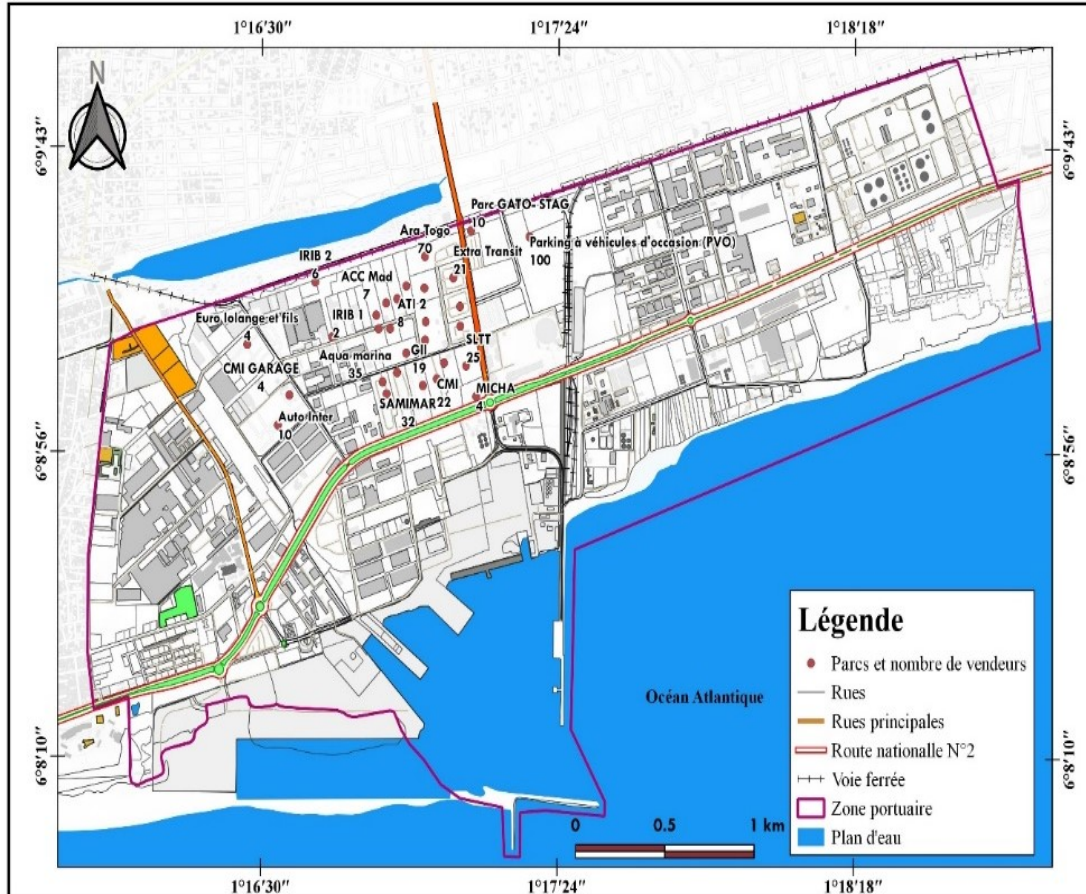


Source : P. C. BIDABI, Photo prise, 2020.

La deuxième étape c'est du sous pont vers les différents parcs de vente.

Situés en dehors de l'enceinte portuaire mais toujours dans la zone portuaire. C'est un espace de 13 000 m² aménagé pour la vente et la mise en circulation des véhicules sur le territoire national. Au total, trente magasins et aires de douanes sont dédiés à la vente des voitures d'occasion. Ces parcs ont été localisés sur la carte n°2.

Carte n°2 : Les différents parcs de vente des VO dans la zone portuaire de Lomé



Source : INSEED, 2018 actualisé par P. C. BIDABI, 2020.

L'emplacement des parcs étudiés, leurs noms et le nombre d'importateurs-revendeurs ont été localisés sur la carte n°2. La zone portuaire de Lomé est l'épicentre des activités liées à la commercialisation des véhicules automobile d'occasion au Togo.

Selon la direction des exploitations du port autonome de Lomé, le traitement des véhicules d'occasion en importation au port de Lomé suit plusieurs étapes sous la supervision du Guichet Unique Portuaire :

- La prévision d'escale

Le représentant de l'armateur (propriétaire du navire) se connecte sur la plateforme du système du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (GUCE) et y crée l'escale du navire attendu au port de Lomé, autrement appelée « Annonce de Transport Physique ». Il indique les caractéristiques du navire, les données générales, le manutentionnaire, les agents maritimes concernés, les ports d'escale touchés directement et les dates de desserte, les postes à quai.

- L'annonce de la marchandise

L'agent consignataire transmet le plus tôt possible au GUCE le manifeste des marchandises à décharger. Il demande l'envoi vers le logiciel de traitement

« Sydonia Word » qui confirme l'intégration. Le GUCE le met à la disposition de toutes les structures abonnées.

- **Arrivée du navire**

L'autorité portuaire reçoit la prévision d'escale du navire au GUCE, elle indique l'heure d'arrivée, de départ de la rade et confirme l'arrivée à quai.

- **Le constat de déchargement (VAQ)**

Pour les opérations de déchargement, le manutentionnaire transmet vers le GUCE les constats de vu à quai (VAQ) des marchandises. Il enregistre la fin des opérations de déchargement.

- **Le bon à délivrer commercial (BAD)**

Le transitaire se porte réclamateur des marchandises pour le compte de l'importateur chez le consignataire, c'est l'échange de connaissance. Le consignataire lui donne le bon à délivrer (BAD) dans le GUCE.

- **La déclaration en douane**

La déclaration est saisie dans Sydonia word par le commissionnaire agréé en douane. L'avis d'enregistrement de la déclaration en douane est transmis au GUCE au moment de sa validation et de sa liquidation dans Sydonia (BAED).

- **L'émission des factures : document de frais unique (DFU)**

Les lignes de facturation des structures émettrices représentées dans le GUCE sont générées automatiquement dans le Document de Frais Unique (DFU). Les factures sont complétées, vérifiées et émises par chacune des structures émettrices. Le DFU prend le statut « émis » dès que toutes les factures sont émises. Le transitaire commissionnaire agréé en douane reçoit une notification via son adresse électronique. Il peut consulter le DFU à tout moment dans le GUCE. Les deux structures bancaires (UTB et ECOBANK) reçoivent instantanément le fichier comportant l'ensemble des factures.

- **Le paiement du DFU**

Le transitaire paie son DFU à l'une des caisses mise en place à cet effet par l'UTB ou ECOBANK. Il peut donner les instructions de règlement depuis son bureau. La banque notifie au GUCE le paiement du DFU qui passe en statut « OK ».

- **Identification du transporteur : le bon à charger transporteur (BACT)**

Le transitaire identifie le transporteur autorisé à prendre la livraison du conteneur et à accéder aux installations portuaires. Il renseigne également l'immatriculation du véhicule et de la remorque.

- **Le bon à sortir (BAS) et la sortie des marchandises**

Le bon à sortir est automatiquement généré par le GUCE dès que les conditions requises sont réunies : Vu à quai + BAD + BAED + DFU OK + BACT. Un message est automatiquement envoyé au manutentionnaire l'autorisant ainsi à délivrer les marchandises au transporteur. L'entrée du transporteur est autorisée par les agents du port si le BAS et son identification figurent dans le GUCE. Ce contrôle offre un double avantage : fluidité et sécurité de la gestion des entrées/sorties. Le manutentionnaire délivre les marchandises après contrôle du BAS dans le GUCE et transmet le constat d'enlèvement. Un dernier contrôle sera réalisé dans le GUCE par les agents de la Douane et du PAL aux postes de sortie. Ils constatent la sortie effective via le « Mouvement de

Sortie ». Cette dernière étape marque la fin du processus et permet de générer des statistiques sur les temps de passage au Port Autonome de Lomé.

3. Discussion

L'une des filières portuaires qui aura connu le plus grand dynamisme des activités économiques en Afrique sub-saharienne au cours des deux dernières décennies est, sans doute, celle des voitures d'occasion. Cette filière est en plein essor en raison de l'étalement spatial des agglomérations et des besoins de mobilité de plus en plus croissants qui ont fait de l'automobile plus qu'un objet de plaisir ou de luxe. En effet, en Côte d'Ivoire, au Bénin et au Togo, les populations, compte tenu de leur pouvoir d'achat limité, sont plus tournées vers des automobiles d'occasion. Ces véhicules sont communément appelés dans le jargon ivoirien « France au revoir » ou des « surgelés de Belgique » (H. J. K. N'guessan, 2010, p. 365). Les acteurs de cette activité portuaire sont de diverses nationalités, de plusieurs catégories socioprofessionnelles qui relèvent globalement du secteur informel. Cette filière concourt au développement économique et social dans les pays d'Afrique. L'institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique au Bénin révèle dans ses travaux de novembre (2008, p. 5) que le commerce des véhicules usagés a connu depuis lors un essor considérable au Bénin, dû principalement à l'importance du transport, considéré comme l'un des facteurs essentiels du développement et le fondement de l'éveil économique de la cité et à la position charnière de ce pays en Afrique de l'Ouest. Les études de l'Institut stipulent également que, dans le contexte béninois, l'activité d'importation et de vente des véhicules d'occasion a émergé spontanément puis s'est progressivement développée. De fait, la croissance du trafic combinée au non-renouvellement du parc des véhicules neufs hors de portée et en raison de leur prix de vente élevé, a ouvert un marché de vente de véhicules d'occasion. Au port de Cotonou, le commerce de ces véhicules est devenu la première activité commerciale atteignant 10 % du Produit Intérieur Brut (PIB). Près de 5000 importateurs exercent dans ce secteur et 100 000 personnes vivent directement et indirectement de ces activités de vente de véhicules d'occasion (la manutention, le négoce, la réparation) (De Loynes, 2003, C. J. Godonou, 2019 p. 448). On distingue différents acteurs au sein de la zone portuaire dont les sociétés de manutention portuaire, la direction des douanes, les sociétés de consignation, les importateurs et leurs représentants, les revendeurs, etc. Les acteurs sur les parcs de ventes sont entre autres les gestionnaires de parc, les sociétés d'escorte, les parcs de regroupement, les transitaires ambulants, les démarcheurs, le conseil des chargeurs, la direction du transport, les sociétés d'assurances (Institut National de la Statistique et de l'Analyse Economique au Bénin, novembre 2008, pp. 11-14).

A l'instar du port de Cotonou, il existe au port autonome de Lomé, plusieurs catégories d'acteurs qui interagissent au sein de la zone portuaire de Lomé : la direction du PAL, les sociétés de manutention (UNIPORT-TOGO, OTOCI S.A et EXPO AUTO), le commissariat des douanes et droits indirects, les sociétés de consignations (GRIMALDI, AQUAMARINE, SAGA, ...). On note également les établissements bancaires, la Société d'Exploitation du Guichet Unique pour le Commerce Extérieur (SEGUCE), les armateurs, les importateurs, les sociétés d'assurances, notamment NSIA, SUNU, SANHAM, etc. En dehors de la zone portuaire, plusieurs autres acteurs et structures interviennent dans le cadre de la vente, le dédouanement, l'immatriculation et la mise en circulation des voitures d'occasion importées. En 2015, le trafic roulier global est estimé à 281 000 véhicules au port de Cotonou (C.J. Godonou, 2019, p. 442), et à 57 075 au port autonome de Lomé, la même année, un chiffre qui reste toujours supérieur à 50 000 ces dernières années. La gestion de l'importation des voitures d'occasion au port de Lomé est un secteur en pleine évolution grâce aux différents aménagements infrastructurels et aux réformes en cours dans la zone portuaire. Malgré la précision que l'on observe dans

l'organisation du circuit de l'importation et de tout le processus de mise en circulation, des dysfonctionnements subsistent dans le processus. En effet, tous les véhicules d'occasion débarqués au PAL ne sont pas systématiquement enlevés et ne sortent pas du port. Selon les estimations du PAL, 3 % environ des VO débarquées chaque année, soit plus de 2 000 véhicules, ne sont pas enlevés par leurs propriétaires. (K. Edoh, 2014, p. 246). Ces véhicules, qui sont le plus souvent en très mauvais état, sont versés dans la catégorie dite « abandons » et vendus aux enchères publiques.

Conclusion

La filière de voiture d'occasion porte sur l'importation, la commercialisation, l'immatriculation et l'assurance, la mise en circulation, la réparation. L'analyse des données recueillies permet de comprendre que la filière des voitures d'occasion est organisée au port de Lomé. Elle regroupe plusieurs acteurs qui jouent des rôles spécifiques pour le développement de ce secteur d'activité économique. Comme acteurs nous avons les sociétés privées chargées de la manutention (Lomé Multipurpose, OTOCI, UNIPORT, EXPO-AUTO) ; les sociétés et administrations publiques impliquées dans le dédouanement et l'immatriculation (la direction du port de Lomé, le service des douanes, le SEGUCE, COTEC, la DTRF, les compagnies d'assurances IARD). A part les sociétés privées et publiques, on distingue un autre groupe d'acteurs importants de la filière : les importateurs-revendeurs et aussi les transitaires, transitaires ambulants et les démarcheurs. Tous ces acteurs mis en relation contribuent à la bonne marche de cette activité qui participe au développement social et économique du pays.

Bibliographie

- AGPAOC, 2008, Rapport final de table ronde de l'AGPAOC (Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre), Abidjan, RCI, 55 p.
- AMEDOKPO Yao Tsoekeo, 2019, Problématique des déplacements forcés de populations dans l'aménagement de l'agglomération urbaine de Lomé, géographie humaine, Université de Lomé, Lomé, Togo, 367 p.
- BIAKOUYE Kodjo Awussu, 2007, « Dynamique urbaine et mutations économiques et spatiales dans la Périphérie nord de Lomé ». In : Lomé, dynamique d'une ville africaine, Karthala, Paris, pp. 151-167.
- EDOH Komla, 2014, Croissance urbaine et mobilité domicile-travail dans les métropoles d'Afrique subsaharienne : le cas des actifs du « Grand Lomé » au Togo. Thèse de doctorat unique de Géographie humaine, Université de Lomé, Lomé, Togo, 355 p.
- GODONOU Clément, 2019, Impact socio-environnemental du marché de véhicules d'occasion en Afrique au sud du Sahara : cas du port de Cotonou, pp. 440-465.
- INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DE L'ANALYSE ECONOMIQUE, 2008, Importation et transit de véhicules d'occasion au Benin, 23 p.
- KABLAN N'Guessan Hassy Joseph, 2010, L'invasion des véhicules d'occasion en transit par le port d'Abidjan : le dynamisme ambivalent d'une activité en plein essor ; Revue de géographie de Bordeaux Les Cahiers d'Outre-Mer, Bordeaux, pp. 365-390.
- KOUADIO Kouadio Antoine, 2016, Incidence de l'Importation des Véhicules d'Occasion sur le Développement : cas de la Cote d'Ivoire, Thèse de doctorat en Anthropologie, université d'Alassane Ouattara de Bouaké, Cote d'Ivoire, 278 p.
- La PILOTINE, 2018, Sécurité maritime : Togo au cœur de l'action Trimestriel des informations portuaires, no 012 O/N/D, Lomé p. 50.

SEDAH F 2005, Commerce au port de Lomé : cas du parking à véhicules d'occasion (PVO) à Lomé, Mémoire de Géographie du commerce, Université de Lomé, Togo, 81 p.

VIMENYO Messan, 2006, Le port autonome de Lomé et son arrière-pays, Thèse de doctorat de Géographie humaine, Université de Lomé, Togo, 345 p.