

« POSITION DE THESE / PhD position »**22- Kossigari DJOLAR ¹****« Vendre la route » : le système de circulation des personnes et des marchandises. État et territoire en contexte néolibéral au Togo ²**

La présente thèse de géographie porte sur les circulations internationales des personnes et des marchandises, particulièrement au Togo. Elle montre que la focalisation des politiques publiques sur la « facilitation » – inspirée par la Banque mondiale – ne relève pas d'une simple rationalisation technique. Elle traduit un positionnement idéologique et redéfinit les priorités de l'action publique, transformant les espaces de circulation en instruments de gouvernement. Les circulations ne visent plus la cohésion sociale ou territoriale, mais deviennent opératrices de différenciation spatiale, révélant hiérarchies de pouvoir et logiques d'inclusion ou d'exclusion.

Le terme de facilitation, au cœur des réformes contemporaines, désigne à la fois des investissements dans les infrastructures et des transformations institutionnelles : simplification douanière, harmonisation juridique, ouverture du marché, promotion du partenariat public-privé (Cissokho, 2019). Ces mesures, matérialisées par les projets de corridors de transport et présentées comme neutres, relèvent d'une économie politique de la fluidité par laquelle la circulation devient une valeur en soi.

Le concept de système de circulation a été développé pour penser ensemble les dynamiques institutionnelles, les acteurs, les représentations, les infrastructures et les espaces interconnectés, articulés par des logiques et des visions différenciées de ce qui constitue la bonne circulation. Ce concept repose sur les apports du *Global infrastructure turn* (Dodson, 2017), des *critical logistics studies* (Cowen, 2014) et de la typologie des régimes de circulation

(Blażkiewicz, 2019). Cet ancrage systémique éloigne ce travail des lectures dichotomiques - transport des personnes/transport des marchandises, formel / informel, public/privé, petit/grand opérateur, qui dominant encore la géographie des transports en Afrique de l'Ouest (Bonnafous & al., 1989 ; Chauvin & al., 2017). En Afrique de l'Ouest, où les circulations structurent l'économie, la société et l'appareil d'État, les modes de production, de gestion et les pratiques de circulation sont analysés comme les expressions d'un fait social total, ni conjoncturel ni cloisonné. Abordées sous l'angle systémique, les circulations sont replacées dans les contextes socio-spatiaux et historiques, en suivant leur matérialité et leurs effets politiques.

La constitution du corpus empirique provient d'enquêtes ethnographiques menées principalement au Togo et, dans une moindre mesure, au Burkina Faso, en Côte d'Ivoire et au Ghana.

La méthode d'enquête combine observations, entretiens, statistiques et archives, retenant le terrain logistique comme poste d'observation privilégié des recompositions étatiques et infra-étatiques, où s'expérimentent de nouvelles formes de pouvoir et de contrôle. Ainsi, les circulations ne se réduisent pas aux flux économiques, elles produisent des formes d'ordre, redéfinissent les hiérarchies et recomposent les territorialités.

Une organisation des circulations en sous-systèmes en interaction

Cette entrée par le système de circulation ouest-africain a permis d'identifier trois sous-systèmes

¹ Docteur en géographie, Chercheur associé à l'UMR 8586 PRODIG, université Le Havre Normandie, djolarkossigari@gmail.com

² Thèse préparée sous la co-direction de Jérôme Lombard (IRD) et d'Assogba Guézéré, (Université de Kara, Togo) en co-tutelle, soutenue le 03/12/2024 à l'université Paris 1, Laboratoire PRODIG.

interconnectés aux logiques distinctes (Fig.1). Ces sous-systèmes reposent sur la cohérence des pratiques, les logiques d'organisation des acteurs, les discours, les rapports à l'espace de circulation.

Le premier est le sous-système moteur et assure la fonction holonique du système : il est le cadre dans lequel se déroulent les circulations. Piloté par l'État, il régule, fiscalise et contrôle les flux, oscillant entre facilitation et souveraineté. Ce sous-système fonctionne grâce aux ressources symboliques, matérielles et financières issues du contrôle des flux.

Le deuxième est le sous-système piston et incarne une vision du développement fondée sur l'accélération et la fluidification des circulations. Opérant par la création des espaces productifs sélectifs et modernes, il est dominé par les grands opérateurs internationaux et nationaux qui valorisent la fluidité, la rapidité et la modernité. Les circulations y sont rapides et l'usage des technologies est fort.

En dernier, le sous-système courroie, formé de petits transporteurs, commerçants et transitaires dits à la valise, est organisé au sein des syndicats et faitières et régulé par ses propres règles et normes. Il fonctionne avec un rythme de circulation plus lent, mais souple, qui lui permet de combler les carences des deux autres sous-systèmes.

Ces sous-systèmes ne sont ni figés ni autonomes, ils interagissent, rétroagissent, se complètent, se contournent ou se réforment. Ensemble, ils forment un système feuilleté, révélant les tensions entre logiques globales de performance et pratiques locales d'adaptation. Ainsi, ce cadre permet de montrer la façon dont ces sous-systèmes se reconfigurent en permanence et tissent des continuités entre logiques étatiques, économiques et sociales.

Sur une même route, des effets territoriaux différenciés

L'approche par sous-systèmes permet de montrer que, sur une même infrastructure, tous les flux ne contribuent pas de la même manière au développement territorial. Le sous-système piston concentre les flux le long des corridors à partir des nœuds portuaires, renforçant la dépendance aux importations et la marginalisation des périphéries. Le sous-système moteur, incarné par l'État, privilégie la modernisation et l'intégration internationale au détriment de l'équilibre territorial. Tandis que le sous-système courroie, lui, irrigue les espaces intermédiaires et relie les marchés ruraux et urbains

entre eux.

Cette thèse montre de façon originale que les circulations lentes, souvent négligées, constituent pourtant un maillon vital de la cohésion territoriale. Les effets de polarisation observés tiennent moins aux infrastructures qu'à la manière dont les circulations sont encadrées. Il s'agit donc de repenser le principe du corridor et l'organisation des circulations pour articuler performance logistique et développement territorial.

Subjectivité circulatoire : la micro-politique des mobilités

Enfin, la thèse introduit le concept de subjectivité circulatoire, qui met en évidence le rôle des attributs individuels des acteurs – capacité de négociation, sensibilité aux marchandises, maîtrise des documents, adaptabilité. Ces compétences compensent les inégalités du système, participent à la production différenciée des circulations et montrent que la logistique n'est pas seulement une affaire d'infrastructures ou de normes, mais aussi de dispositions incorporées et d'affects circulatoires qui façonnent la manière dont les individus habitent, contournent ou redéfinissent la mobilité en contexte néolibéral.

Références bibliographiques

- Blaszkievicz H., 2019, *Économie politique des circulations de marchandises transfrontalières en Afrique australe. Les régimes de circulations dans les Copperbelts*. Thèse de doctorat de géographie, Lyon, Université Jean Moulin Lyon 3, 496 p.
- Bonnafous A., Godard X., Keita B., Lambert J., Plat D. & Rizet C., 1989, *Politiques de réduction des coûts du camionnage en Afrique sub-saharienne*, Synthèse de la conférence SITRASS 1, Abidjan 1989, 56 p.
- Chauvin E., Marei N. & Lombard J., 2017, Les circulations mondialisées en Afrique : promotion, adaptation et contournement, *Géocarrefour* n°91(91/3), 19 p.
- Cissokho S., 2019, Retour sur le « Consensus de Washington » : le tournant libre-échangiste des projets d'infrastructures de transport de la Banque mondiale, *Politix*, 128(4), pp.179-205.
- Cowen D., 2014, *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minnesota, University of Minnesota Press, 299 p.
- Dodson, J., 2017, The Global Infrastructure Turn and Urban Practice, *Urban Policy and Research*, 35(1), pp.87-92.

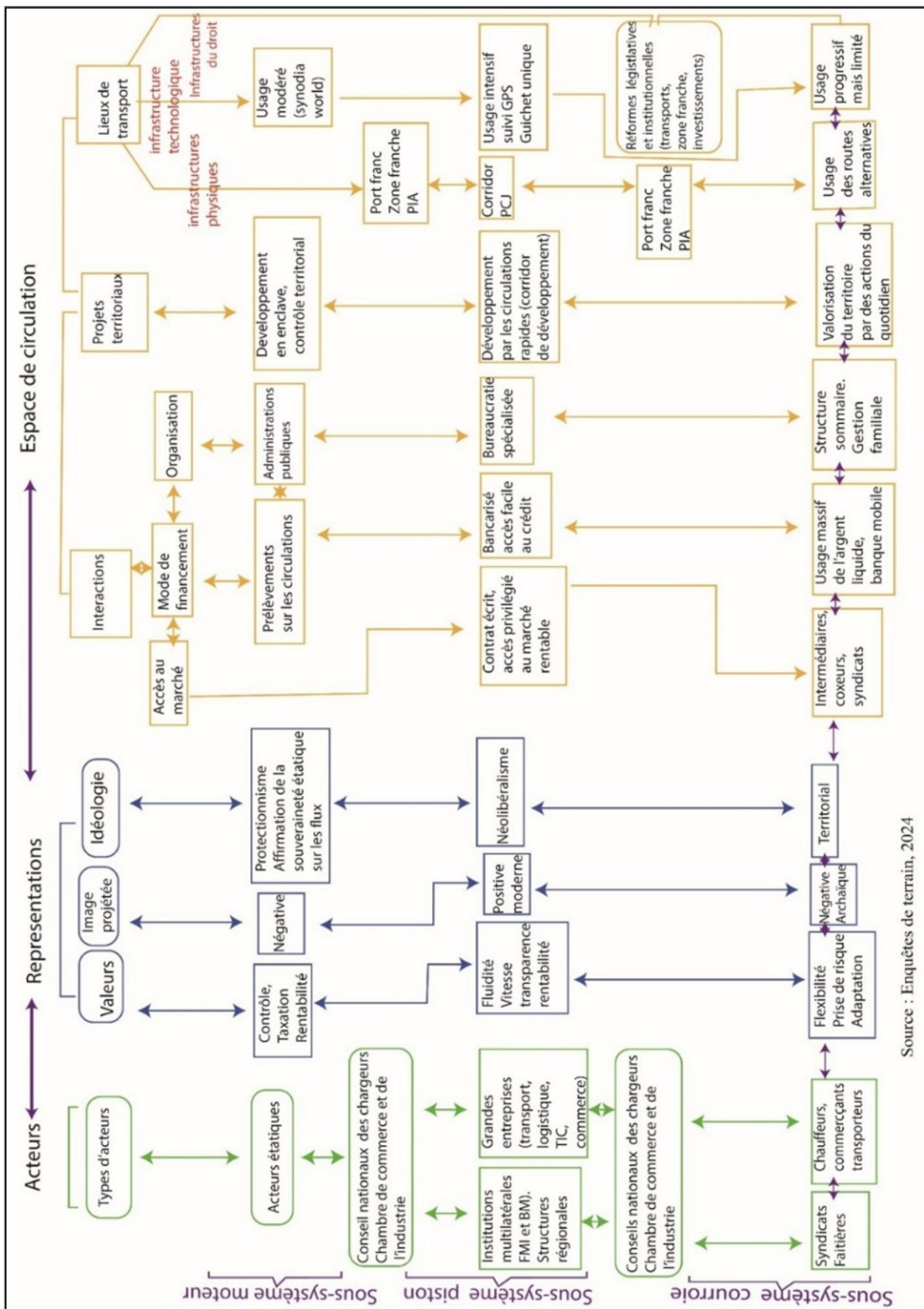


Fig. 1-Les caractéristiques principales des sous-systèmes de circulation en Afrique de l'Ouest
Key characteristics of circulation subsystems in West Africa

« POSITION DE THESE / PhD position »

22- Kossigari DJOLAR

“Selling the Road”: The System of Circulation of People and Goods – State and Territory in a Neoliberal Context in Togo

Defended in December 2024, this phd dissertation examines the international circulation of people and goods, with a particular focus on Togo. It shows that the emphasis of public policies on facilitation, inspired by the World Bank, is not a simple technical rationalization. Rather, it reflects an ideological positioning and redefines public priorities, transforming circulation spaces into instruments of governance. Circulation is no longer aimed at social or territorial cohesion but becomes a driver of spatial differentiation, revealing power hierarchies and mechanisms of inclusion and exclusion.

Facilitation, central to contemporary reforms, encompasses both infrastructure investments and institutional transformations, including customs simplification, legal harmonization, market liberalization, and the promotion of public-private partnerships (Cissokho, 2019). These measures, embodied in the notion of the corridor and presented as neutral, form part of a political economy of fluidity in which circulation itself becomes a value.

The dissertation introduces the concept of a system of circulation to analyze institutional dynamics, actors, representations, infrastructures, and interconnected spaces as structured by

differentiated logics and visions of what constitutes effective circulation. This approach draws on the global infrastructure turn (Dodson, 2017), critical logistics studies (Cowen, 2014), and typologies of circulation regimes (Błaskiewicz, 2019). By adopting a systemic perspective, the work moves beyond dichotomous readings—people versus goods transport, formal versus informal, public versus private, small versus large operators—that still dominate transport geography in West Africa (Bonnaïfous et al., 1989; Chauvin et al., 2017). In West Africa, where circulation shapes the economy, society,

and state apparatus, the study treats modes of production, management, and circulation practices as expressions of a total social fact, neither circumstantial nor compartmentalized. A systemic approach situates circulation within socio-spatial and historical contexts, attending to both its materiality and political effects.

The empirical corpus is based on ethnographic fieldwork conducted primarily in Togo and, to a lesser extent, in Burkina Faso, Côte d'Ivoire, and Ghana.

Observations, interviews, statistics, and archival sources were combined, treating logistical sites as privileged vantage points from which to observe state and infra-state reconfigurations and the experimentation of new forms of power and control. Circulation is thus not reducible to economic flows; it produces forms of order, reshapes hierarchies, and reconfigures territorialities.

Organization of circulation into interacting subsystems

This approach to the West African circulation system identified three interconnected subsystems with distinct logics (see figure 1). These subsystems are structured by coherent practices, organizational logics, discourses, and relationships to circulation spaces. The first, the motor subsystem, provides the holonic function of the system: it is the framework within which circulation occurs. State-led, it regulates, taxes, and controls flows, oscillating between facilitation and sovereignty, and operates solely through resources derived from flow control. The piston subsystem embodies a development vision based on the acceleration and fluidity of circulation, serving a selective and modern productive space. Dominated by large national and international operators, it prioritizes speed, fluidity, and modernity, with rapid circulation and extensive use of technology. The belt subsystem,

composed of small transporters, traders, and so-called “valise” freight forwarders, is organized within unions and umbrella organizations and regulated by its own market access rules. It operates at a slower but flexible pace, compensating for the limitations of the other two subsystems. These subsystems are neither fixed nor autonomous; they interact, complement, circumvent, or reform each other. Together, they form a layered system that reveals tensions between global performance logics and local adaptation practices, demonstrating how subsystems continuously reconfigure and connect state, economic, and social logics.

The photograph illustrates the coexistence, along the Lomé–Ouagadougou corridor, of two circulatory sub- systems: the “belt,” slow and embedded in local exchanges, and the “piston,” fast and rationalized for the movement of people and certain goods.

Differentiated territorial effects along the same route

The subsystem approach shows that, on a single infrastructure, not all flows contribute equally to territorial development. The piston subsystem concentrates flows along corridors, reinforcing dependence on imports and marginalizing peripheral areas. The motor subsystem, represented by the state, prioritizes modernization and international integration at the expense of territorial balance. The belt subsystem, in contrast, irrigates intermediate spaces and connects rural and urban markets. This study demonstrates that slow circulation, often overlooked, constitutes a vital link for territorial cohesion. Observed polarization effects are less a consequence of infrastructure than of the regulatory framing of circulation. The findings call for rethinking corridor principles and circulation organization to reconcile logistical performance with territorial development.

Circulatory subjectivity: the micro-politics of mobility

Finally, the dissertation introduces the concept of circulatory subjectivity, emphasizing the role of individual actor attributes—negotiation skills, sensitivity to goods, document management, and adaptability. These competencies compensate for systemic inequalities and shape the differentiated production of circulation. The study shows that logistics is not only a matter of infrastructure or

regulation but also of embodied dispositions and circulatory practices that influence how individuals inhabit, circumvent, or redefine mobility in a neoliberal context.