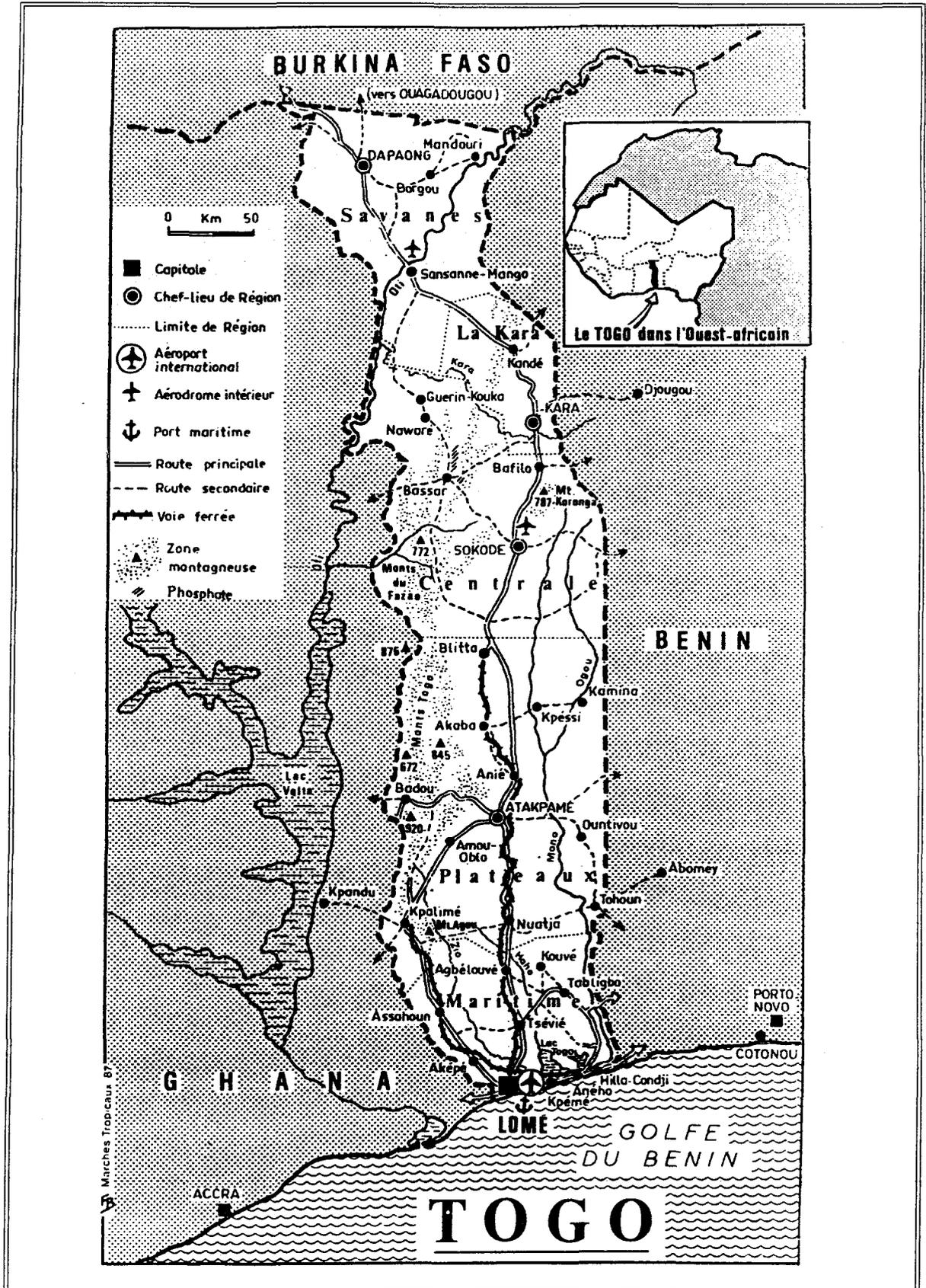


**CHAPITRE 0**

**CONTRAINTES GEO-ECONOMIQUES  
DU SYSTEME DE TRANSPORT AU TOGO**

Carte n°1  
Le Togo : Eléments de géographie économique et physique



Source : Marchés Tropicaux, avril 1989.

Etroite bande de terre d'environ 57 000 km<sup>2</sup>, le Togo s'étire du sud au nord sur moins de 700 kilomètres avec une largeur variant entre 50 et 150 kilomètres. Limité au nord par le Burkina Faso, à l'est par le Bénin et à l'ouest par le Ghana, le pays dispose au sud d'une fenêtre maritime sur l'Océan Atlantique sur une cinquantaine de kilomètres. Nous allons voir dans quelle mesure ces caractéristiques constituent un élément déterminant du système de transport.

## **I- LES EFFETS DE LA GEOGRAPHIE PHYSIQUE SUR LE SYSTEME DE TRANSPORT**

Nous nous intéresserons successivement au relief, à l'hydrographie et à la climatologie qui exercent une forte influence sur le système de transport.

### **1- Un relief montagneux**

Une chaîne de montagnes prend le pays en écharpe du nord-est au sud-ouest avec une altitude moyenne de 500 à 600 mètres. Au sud de cette chaîne, le mont Agou, point culminant du Togo, s'élève à 986 mètres. Les montagnes occupent ainsi un bon quart de la superficie du pays (1), ce qui n'est pas sans conséquences sur la structure du réseau de transports : ces caractéristiques montagneuses expliquent en partie la préférence de la route par rapport au rail.

Les répercussions du relief sur les conditions de transport s'expriment aussi en termes de vitesse commerciale. En effet, lors de nos enquêtes de terrain dans la région des Plateaux, les vitesses commerciales excessivement basses fournies par les transporteurs, sur une infrastructure pourtant bitumée, s'expliquaient par les caractéristiques montagneuses de cette région.

### **2- Des fleuves non navigables**

Le relief détermine deux bassins hydrographiques qui se partagent le territoire :

- celui du Mono (de 500 kilomètres de long et formant sur ses cent derniers kilomètres la frontière avec le Bénin) et du lac Togo au sud,
- celui de l'Oti (de 300 kilomètres de long dont la moitié forme la frontière avec le Ghana) au nord.

Le régime des eaux est saisonnier : presque tous les cours s'arrêtent de couler en fin de saison sèche. Cela interdit tout transport fluvial pendant cette période. En ce qui concerne la saison des pluies, le régime torrentiel et l'absence de tout aménagement sont tout aussi dissuasifs.

---

(1) Il est d'ailleurs amusant de noter que l'un des pays d'Afrique dont le système montagneux est si important porte un nom qui signifie "au bord du fleuve". En effet, Togo est le nom du village au bord du lac où, en 1884, fut signé le traité de protectorat entre le chef local et le représentant allemand, le Dr Gustav Nachtigal.

**3- Une climatologie qui déséquilibre les flux**

La position géographique du pays impose un découpage en deux régions :

- au nord, un climat de type soudanien avec une saison de pluies (de mai à octobre) et une saison sèche;
- au sud du huitième parallèle, un régime équatorial à deux saisons de pluies (une grande et une petite) dont la durée est très variable.

Cette climatologie permet deux récoltes au sud pour une seule au nord du pays, ce qui oriente les flux de produits vivriers du sud vers le nord lors de la deuxième récolte.

Les grosses chaleurs ont lieu au cours des mois de février, mars et avril avec des pointes à plus de 35 degrés à Mango dans le nord du pays.

**Tableau 0.1**  
**Relevés mensuels de pluviométrie dans quelques villes**  
**en 1985 (en millimètres)**

	Lomé	Aného	Tabligbo	Atakpamé	Sokodé	Mango
Janvier	14,9	0,0	3,3	3,0	1,1	0,0
Février	0,0	0,0	0,3	0,4	0,0	0,0
Mars	52,1	74,5	59,9	128,4	63,5	10,4
Avril	114,1	218,9	264,8	107,4	81,5	85,4
Mai	179,3	78,1	120,6	69,6	88,1	40,9
Juin	63,8	200,2	108,5	276,9	105,6	127,7
Juillet	38,3	82,0	145,1	297,4	303,3	212,0
Août	45,0	54,7	32,7	289,5	266,4	280,0
Septembre	34,5	188,8	124,2	259,4	177,6	240,6
Octobre	59,9	348,7	129,9	96,6	36,6	39,6
Novembre	43,7	0,0	79,9	84,5	59,4	0,0
Décembre	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : Service Météo, Lomé, 1988.

La pluviométrie est très variable, conséquence du relief (de 700 à 800 mm sur la côte et l'extrême-nord, jusqu'à 1 600 mm sur les régions montagneuses). Le tableau 0.1 donne pour quelques villes (du sud vers le nord) les relevés de pluviométrie mensuelle. On constate ces dernières années une baisse des précipitations moyennes annuelles, conséquence sans doute de l'avancée du désert. Cela se fait d'ores et déjà ressentir sur les récoltes du nord du pays, entraînant par là-même une baisse sensible du fret.

## II- LA HIERARCHISATION URBAINE : FACTEUR DECISIF DES ECHANGES

Comment étudier le système de transport sans s'intéresser auparavant à la hiérarchisation urbaine qui constitue un facteur décisif des échanges ? En effet, la nature et l'importance des flux sont déterminés par la taille, la localisation et la vocation des différentes agglomérations (du petit village à vocation agricole jusqu'à la grande métropole internationale). En cela, la structure urbaine d'un pays est indissociable de son système de transport et sa connaissance constitue un fondement indispensable à la compréhension de ce système. L'héritage du passé semble peser lourd dans la configuration urbaine actuelle. Aussi, dans le cadre togolais, accorderons-nous une importance toute particulière au rappel des étapes successives qui ont conduit à la situation actuelle.

### 1- La population et son évolution : aperçu global

Le pays est administrativement découpé en cinq régions économiques avec un chef-lieu de région. Dans les trois derniers recensements, la population se répartit ainsi :

**Tableau 0.2**  
**Répartition régionale de la population**

REGIONS	1959 (1)	1970	1981	Croissance par an 70-81
MARITIME	489,1	709,1	1045,4	3,2 %
PLATEAUX	365,6	470,8	652,4	2,8 %
CENTRALE	339,2	173,8	273,0	4,0 %
KARA (2)	-	361,4	428,5	1,4 %
SAVANES	221,6	238,3	330,3	2,8 %
<b>TOTAL</b>	<b>1415,5</b>	<b>1953,4</b>	<b>2729,6</b>	<b>2,8 %</b>

(1) Ce recensement s'est déroulé de 1958 à 1960; aussi, nous prendrons l'année 1959 comme année de référence pour garder un écart intercensitaire de 11 ans.

(2) En 1959, la région de la Kara était intégrée à la région Centrale. En 1981, les limites de la région de la Kara ont été de nouveau déplacées.

Sources :

- Direction de la Statistique, Annuaire Statistique du Togo 1985, Lomé, Octobre 1988.
- CORNEVIN (R.), Le Togo, Que sais-je?, PUF, 1974, p.30.

Avec ce taux de croissance de 2,8 %, le Togo compterait quelques 3,5 millions d'âmes en 1990 dont près de 28 % habitent dans une ville (2).

Lomé, la capitale, concentre près de 15 % de la population totale du pays et plus de 55 % de la population totale urbaine d'après le recensement de 1981. Cependant, il y eut tout un processus évolutif dans la "prise de poids" de Lomé. A l'avènement de la colonisation, on assista à un changement dans la nature des produits commercialisés, de la noix de colas aux produits manufacturés. Cela se traduisit par une réorientation des flux commerciaux, passant d'une dominante nord-est/sud-ouest (axe Kano/Salaga jusqu'au pays ashanti) à une dominante sud-nord. Pendant la colonisation, les nouvelles infrastructures apportèrent leur lot de changements dans l'orientation des flux économiques. L'évolution historique du fait urbain au Togo permet de mieux comprendre le système actuel de transport.

## **2- L'évolution du fait urbain au Togo**

Au moment où a commencé la colonisation européenne, l'Afrique Noire ne possédait que très peu de villes, inégalement réparties d'ailleurs. Cependant, les villes sont, au Togo comme partout en Afrique, un phénomène ancien. Les principales villes togolaises sont les héritières d'une longue histoire, remontant pour certaines avant l'époque coloniale. L'histoire des peuples du Togo nous permettra dans les lignes qui suivent de retracer l'évolution des centres urbains.

### **2.1- L'époque pré-coloniale**

Les frontières actuelles du Togo étant celles fixées lors du partage colonial de la fin du XIXe siècle, puis après la première guerre mondiale, notre analyse débordera du cadre togolais actuel. A l'époque pré-coloniale, quelques agglomérations (carte n° 2) répondaient aux critères généralement admis pour définir une ville, à savoir :

- un seuil minimum de population agglomérée ;
- une population distincte de celle de la campagne environnante ;
- un rapport de complémentarité entre la ville et son milieu environnant.

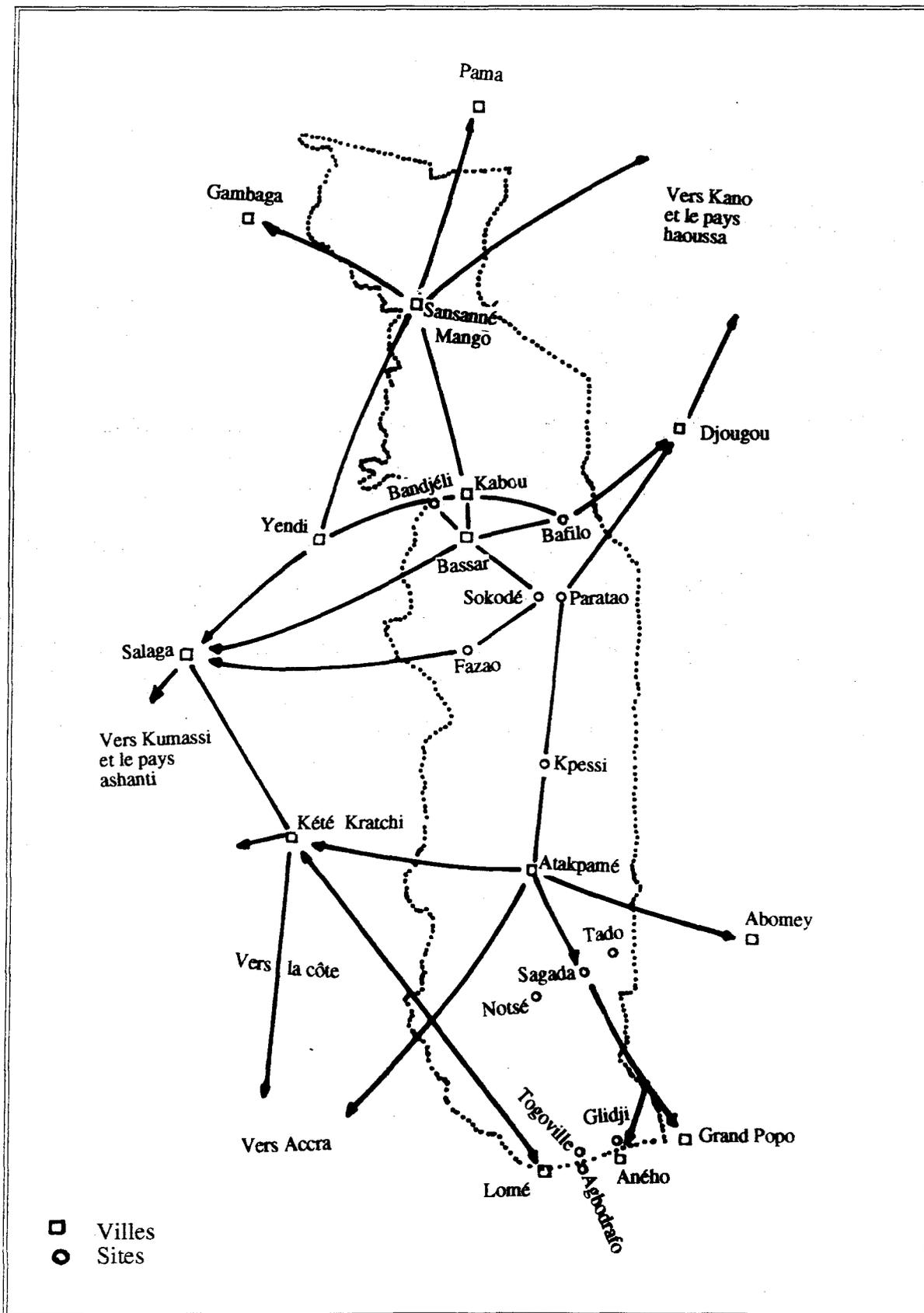
Le fait urbain fut introduit à l'extrême-nord du Togo par les **Tchokossi** venus, à la fin du XVIIIe siècle, de l'actuelle Côte d'Ivoire en transitant par l'actuel Ghana (3). Les **Moba, Gourma, Konkomba, Losso et Kabyè** formaient à l'époque des sociétés trop morcelées et trop peu différenciées socialement pour voir apparaître le fait urbain. Les Tchokossi - peuples très guerriers - , après avoir guerroyé dans le nord du Ghana, s'installèrent finalement vers 1760 sur les bords du fleuve Oti pour y fonder **Sansanné-Mango** (Mango, leur patrie d'origine, précédé de Sansanné qui signifie le camp militaire en Haoussa par opposition à "birni" la ville permanente et à "zongo" le camp des commerçants nomades). Il y avait probablement une agglomération pré-existante. Mango devint à l'époque une étape importante sur le chemin de l'une des principales pistes caravanières de l'Afrique pré-coloniale, l'axe qui reliait le riche pays haoussa à **Salaga**, à la frontière de l'**empire ashanti**, alors l'un des plus grands emporiums du continent. Les Tchokossi, du fait de leur structure sociale à base militaire, soumièrent les clans Gourma de la région, mais, dépourvus de dynamisme marchand, ne surent maintenir au XXe siècle la prospérité de la région après l'effacement des courants d'échange dont ils avaient bénéficié.

(2) Au Togo, la notion de ville n'a pas beaucoup évolué et conserve encore pratiquement sa définition coloniale qui a cependant le mérite d'être claire et précise : sont considérées comme centres urbains les agglomérations érigées en chefs-lieux de préfecture. Elles sont au nombre de vingt-et-une.

Pour cette partie sur l'urbanisation au Togo, nous sommes de beaucoup redevables aux travaux menés par Y. MARGUERAT sur le sujet.

(3) CORNEVIN (R.), *Le Togo, Que sais-je?*, PUF, 1974, p. 38.

Carte n° 2  
Villes et sites du Togo pré-colonial



Source : ORSTOM, Lomé.

Le fait urbain était beaucoup plus marqué chez les **Bassar**, moins par leur regroupement en certains sites (en particulier **Bassar** et **Kabou**) où le relief vigoureux offrait de bonnes possibilités de refuge, que par leur spécialisation industrielle (ils détenaient les secrets de la fabrication du fer). Bassar et Kabou étaient, à l'époque, d'importants centres de production et de commercialisation que fréquentaient une multitude de commerçants (Haoussa, Mossi, Dagomba, Kabyè, etc). La concurrence des métaux importés d'Europe au XXe siècle porta un sérieux coup à la métallurgie bassar qui, à cause de la faiblesse de l'organisation sociale, n'a pu passer à un stade plus élaboré. Hormis quelques forges qui subsistent encore çà et là, la société bassar s'est essentiellement reconvertie à l'agriculture.

Venus du Nord (actuel Burkina Faso), les **Kotokoli** avaient fondé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle sept villages royaux dont les familles princières, à la mort de chaque roi, fournissaient par roulement un souverain pour le trône. Ces puissantes chefferies étaient rigoureusement organisées avec une armée permanente et un embryon d'**administration centralisée**. Cependant, le royaume constitué était fragilisé de l'intérieur par son manque de centralisation spatiale permanente du pouvoir; l'occupation du trône par roulement au sein des sept familles en était la cause. Mais l'équilibre du royaume en dépendait. Situées entre le pays haoussa et l'aire ashanti, ces chefferies tiraient leurs richesses du trafic qui passait par les axes Bafilo-Bassar-Yendi et Tchamba-Fazao-Salaga. Peu avant l'arrivée des colonisateurs, le monarque alors installé au village de **Paratao** tenta une sorte de coup d'Etat : se convertissant à l'islam, il décréta l'hérédité du trône dans son village, sans vraiment l'imposer. Appelés à son secours en 1889, les Allemands confortèrent sa toute fraîche dynastie mais ne maintinrent pas la capitale du royaume à Paratao. En 1897, ils lui préférèrent pour des raisons de commodité de site, le gros marché de **Sokodé** et y transférèrent toutes les fonctions de commandement politique et économique. Rapidement, Sokodé devint le point de redistribution de marchandises importées vers le Nord du pays, Bassar, Mango ou Yendi restant attachées aux produits traditionnels (cola, bétail,...) et périlissant avec eux.

La ville d'**Atakpamé** ou ville-refuge était au XIX<sup>e</sup> siècle, le seul site de résistance dans la plaine centrale du Togo. Juchée sur un site montagnard alors très favorable à la défense - la région subissait fréquemment les attaques des armées d'Abomey avec leurs fameuses Amazones - Atakpamé souffre de ce site défensif utile pour les siècles troublés mais bien gênant de nos jours. Fondée par des **Yorouba**, un peuple commerçant par tradition, Atakpamé, au contact de la montagne et de la plaine, à la croisée des axes Nord-Sud (par la vallée du Mono et le marché de **Sagada**) et Est-Ouest, reste toujours une place commerciale de première grandeur. Cependant, à cause des exigences de l'urbanisme moderne, le développement de la ville se fera hors du site initial. Ainsi, la ville s'étendra au-delà des limites officielles communales dans le faubourg d'**Agbonou**, carrefour ferroviaire et routier où les voies qui montent vers Atakpamé se séparent du grand axe Nord-Sud. C'est donc le "développement de la ville basse au détriment de la ville haute" (4) et ce développement se fera sur un champ naturel d'expansion qui s'oppose au site "anormal" primitif.

La ville mythique de **Notsé** (ou Nuatja), berceau des **Ewé**, aurait été fondée par le groupement **Voudou** venu de Kétou (dans l'actuel Bénin). La dispersion du peuple Ewé dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle correspond à un événement précis : l'échec du roi **Agokoli** dans la transformation d'une chefferie (basée sur le consensus, constamment négocié) en un royaume (fondé sur la contrainte de la force et de la loi). Le rempart qu'il tenta de faire construire autour de sa capitale était l'expression avouée d'un but politique : unifier, isoler et dominer son peuple dont la fuite à travers la muraille signifia le refus. Aujourd'hui, Notsé, ville avortée, est devenue un simple village dans la réalité mais en conservant dans le mythe son rang urbain.

Cette dispersion expliquerait en partie l'hostilité des Ewé à toute forme de centralisation, empêchant ainsi la naissance d'autres cités dans le Sud du pays. Les actuelles cités phares du Sud-Togo, principalement celles de la côte, sont le fruit d'étrangers, venus

(4) POETE (M.), Introduction à l'urbanisme, Editions Anthropos, Paris, 1967, p.10.

essentiellement de la Gold Coast (actuel Ghana). Très tôt au contact des Européens, ces villes prospérèrent grâce au commerce : esclaves, huile de palme, coton de l'intérieur contre tissus, alcool et poudre des négociants européens. Les principales cités à l'époque étaient :

- **Glidji**, fondée vers 1680 par un groupe de **Guins** venus d'Accra.

- **Aného** où vers 1695 des commerçants venus de la Gold Coast installèrent un comptoir qui devint très vite la principale place de négoce entre Kéta (en Gold Coast) et Ouidah au Dahomey voisin.

- **Lomé**, la toute dernière née des villes de la côte, a été également fondée par des commerçants venus de la Gold Coast un peu avant la colonisation allemande. En effet, très tôt installés sur le littoral de la basse Volta, les Anglais y ont instauré leur autorité et leur système douanier. Pour échapper aux taxes, des commerçants de la région de Kéta glissèrent un peu plus à l'Est pour créer vers 1877 un poste commercial (Lomé). Ce poste prospéra rapidement et devint un centre d'importation et de redistribution vers l'intérieur du pays. Cette base originelle due à l'action de négociants donnera à Lomé certains de ses traits fondamentaux actuels : l'importance du commerce, la valeur marchande du sol urbain, etc.

Avant la colonisation européenne, certains traits embryonnaires urbains existaient donc déjà dans quelques cités du Togo. L'administration européenne donnera à ce semis disparate de villes une structure moderne hiérarchisée, ce qui sera en premier l'oeuvre des Allemands.

## **2.2- L'organisation allemande**

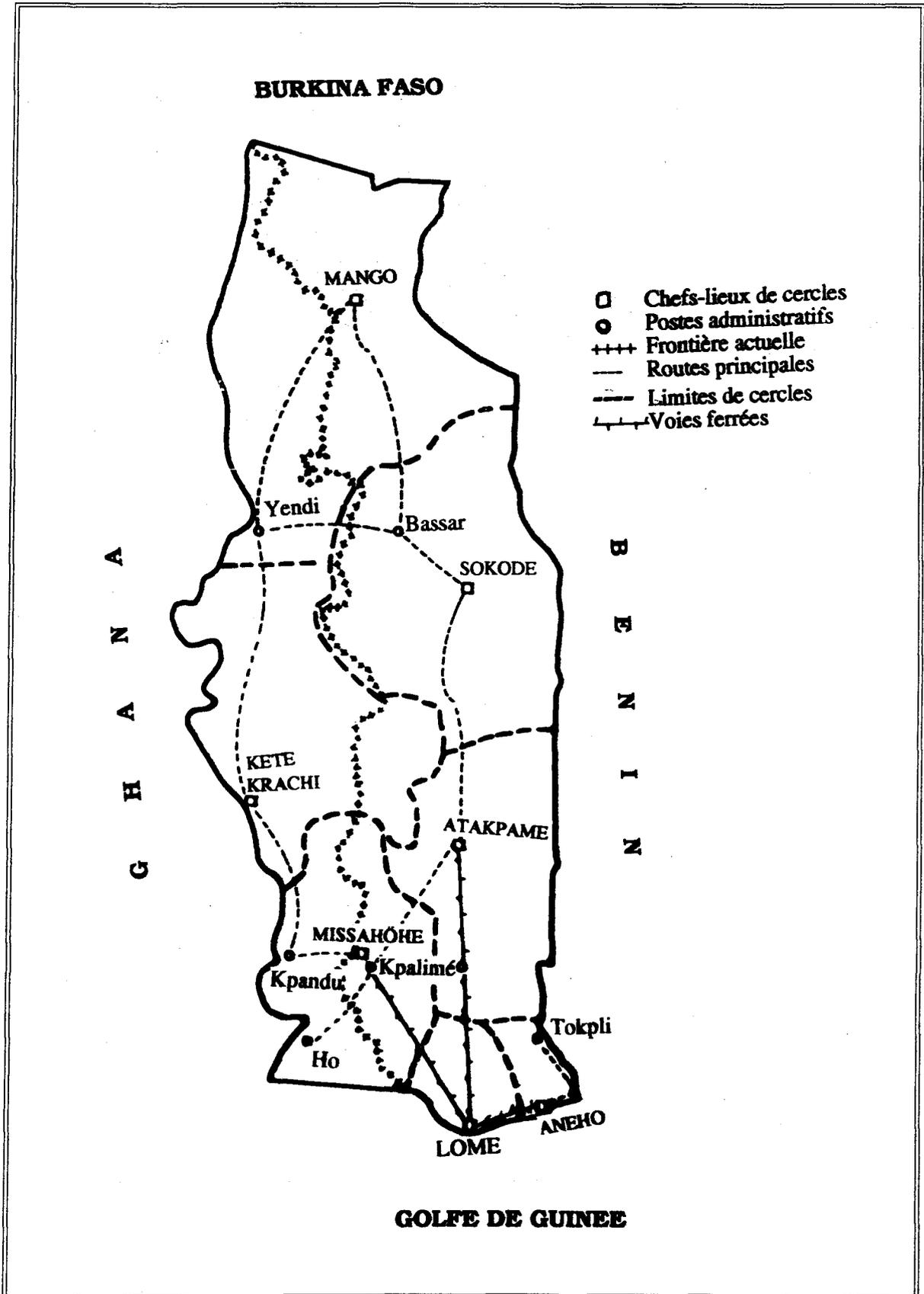
Comme nous venons de le souligner, ce sont les Allemands qui, pendant la trentaine d'années (de juillet 1884 à fin août 1914) que dura leur présence sur le sol togolais, ont donné aux principales villes du Togo leur caractère urbain moderne à travers le contrôle territorial et celui de la population qui ont été de tous temps et partout, la priorité de toutes les administrations.

Le pays fut d'abord divisé en "*Bezirksämtern*" (cercles administratifs) avec des "*Unterbezirke*" (subdivisions administratives) et des "*Stationsbezirke*" (cercles de poste). A la tête de chaque unité territoriale, fut placé un centre administratif. Les villes pré-existantes furent intégrées à ce système : Aného, Atakpamé, Mango (carte n° 3) devinrent dès l'époque allemande chefs-lieux de cercle, Bassar et Notsé chefs-lieux de districts.

Comme ce fut le cas dans toutes les autres colonies, les centres nouvellement créés ou renforcés suivant les cas, bénéficièrent très tôt de quelques services et équipements élémentaires correspondant au rang respectif de chacun d'entre eux. Grâce à la mise en place d'infrastructures de communication, les centres administratifs avec leurs nouveaux équipements devenaient progressivement des pôles d'attraction aussi bien pour les commerçants et les missionnaires que pour les populations autochtones; cela donnait à ces centres de domination politique, le poids économique et social nécessaire pour en faire des villes. Vraie dans le sud du pays dès le début de la colonisation, cette constatation l'est moins dans le nord. En effet, ce dernier pré-supposé musulman, fut fermé de 1907 à 1912 aux missionnaires et aux trafiquants européens et l'économie de marché ne trouvait guère de ressources pour remplacer ce qui disparaissait à l'époque, le grand négoce pré-colonial (axe Salaga-pays haoussa comme indiqué sur la carte n° 2) et la métallurgie bassar.

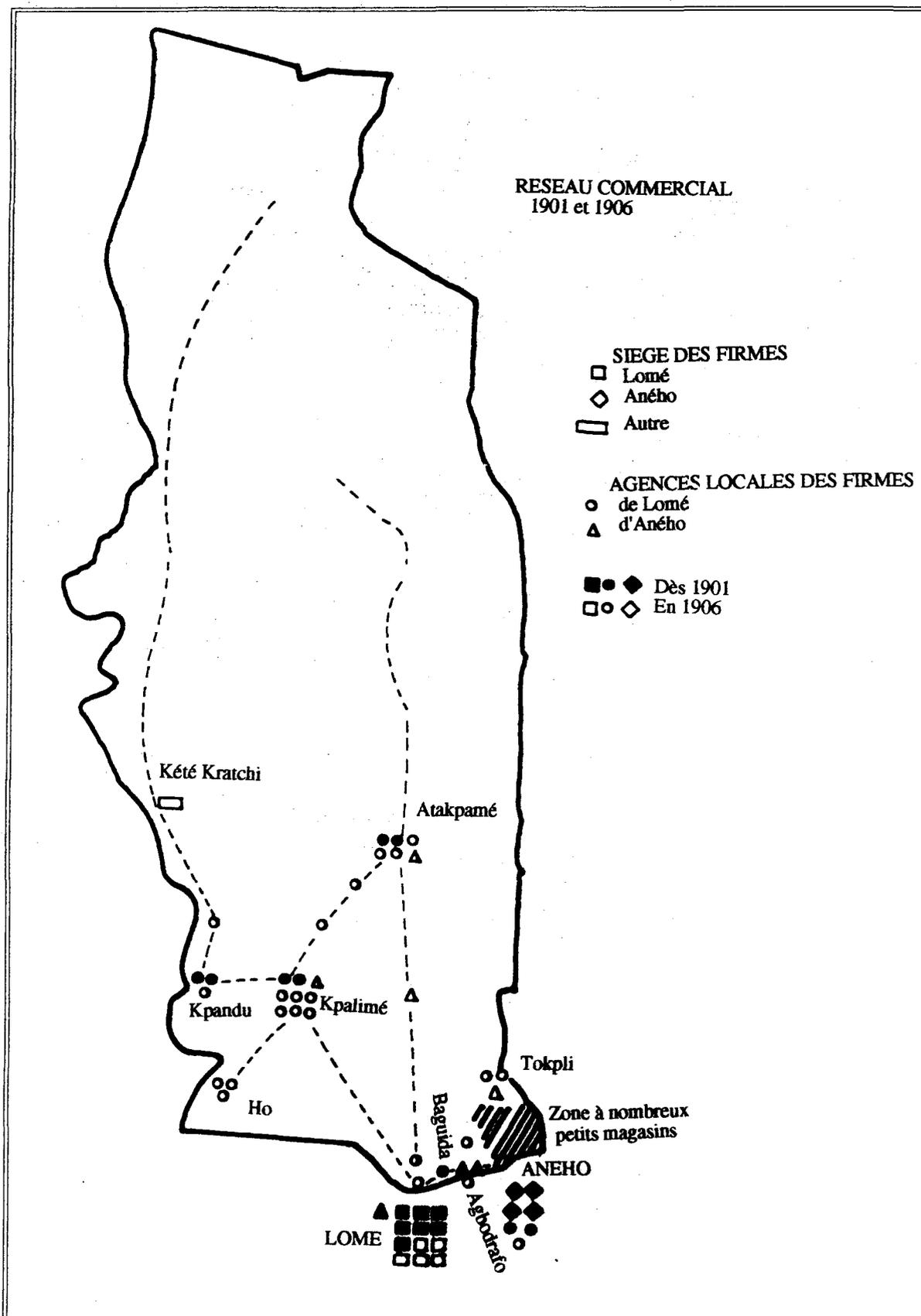
Les principaux centres administratifs du Togo créés du sud vers le nord, la fermeture du Nord aux missionnaires et aux trafiquants, la mise en valeur prioritaire du Sud constituèrent les trois principaux éléments qui permirent aux régions méridionales de prendre très tôt l'ascendant économique sur celles du nord du pays. Ce fut le début du **dualisme** économique du pays entre un Nord relativement délaissé et un Sud riche du développement de ses activités agricoles d'exportation : cacao, coton, palmier à huile qui à eux trois

Carte n° 3  
Le Togo allemand



Source : ORSTOM, Lomé.

Carte n° 4  
 Les implantations commerciales sous les Allemands



totalisaient plus de 86 % des exportations du pays en 1911. Alors que dans le Sud, l'impôt de prestation (*Steuerarbeit*) correspondant à douze journées de travail était fréquemment racheté, dans le Nord, il était essentiellement fourni sous forme de main-d'oeuvre.

Déjà à cette époque, l'ascendant du Sud sur le Nord était donc indéniable que ce soit sur le plan de la scolarisation, de la santé, du développement des cultures d'exportation, de la christianisation que sur celui des activités commerciales. La carte n° 4 sur les implantations des firmes commerciales dans le pays se passe de commentaire; elle montre qu'une véritable vie urbaine a très tôt pris son essor dans les centres méridionaux du Togo.

Qui plus est, le transfert de la capitale du pays d'Aného à Lomé en 1897 vit cette dernière dotée de pouvoir politique et économique considérable. Lomé est devenue le siège d'un pouvoir politique fortement centralisé avec une administration autonome dès 1905 (cercle de Lomé-ville). Économiquement, les firmes commerciales les plus importantes y ont toutes leur siège social, tous les échanges commerciaux maritimes, ferroviaires et routiers passent par Lomé. Parallèlement au développement rapide de ses infrastructures techniques et sociales, la population de Lomé croît rapidement : de 2 000 habitants en 1896, elle passe à 3 000 en 1900, à 4 000 en 1904, à 6 000 en 1906 et à 8 000 en 1911, pendant que les autres centres urbains stagnent à 2 000 ou 3 000 habitants.

Deux principaux traits ont, par conséquent, marqué l'époque allemande :

- l'amorce du **dualisme** entre le Nord et le Sud,
- la **macrocéphalie** urbaine au profit de la capitale, Lomé (encore modeste sur le plan démographique mais structurellement déjà en place).

### **2.3- L'administration française**

L'administration française au Togo dura de 1919 au 27 avril 1960, date de l'indépendance du pays. Après la défaite de l'Allemagne en 1919, le territoire togolais fut partagé entre les deux puissances alliées de l'époque, la France et la Grande-Bretagne. Alors que les Anglais rattachèrent le territoire sous leur mandat à la Gold Coast, les Français considèrent le Togo comme une entité distincte.

Ce partage franco-anglais, provoqua un déplacement de la voie sud-nord sur l'axe Sokodé-Bassar-Mango, qui sera plus tard remplacé par l'axe Sokodé-Kara-Mango, grâce au pont métallique sur le fleuve Kara en 1950. Sous l'administration française, les structures spatiales du pays ne furent guère modifiées, hormis quelques retouches de détail pour mieux ajuster les limites administratives aux réalités locales. Lomé reste en tête de la hiérarchie des villes; Aného, Kpalimé, Atakpamé, Sokodé et Mango sont toujours les principales villes; Tsévié se développe grâce au chemin de fer; dans le sud-est, Tabligbo prend le pas sur Topkli, tête de pont sur le fleuve Mono.

Sur le plan des infrastructures de communication, l'Administration française reprit en 1929, la construction du chemin de fer vers le nord, d'**Agbonou** (à 3 kilomètres d'Atakpamé dans la plaine) suivant la vallée de l'Anié jusqu'à **Blitta** où il a fallu, en 1933, interrompre "provisoirement" les travaux, crise économique oblige. Blitta reste encore aujourd'hui le terminus du chemin de fer vers le nord! Cependant, ce terminus ne profite que marginalement à Blitta. L'infrastructure routière commence par se mettre en place (c'est la période de l'essor de l'automobile en Afrique) et la route sud-nord longeant la voie ferrée passe à quelques kilomètres seulement du terminus du rail. Blitta demeure donc un simple lieu de transbordement entre le rail et la route, et n'arrive pas à concurrencer Sokodé qui reste le véritable centre de redistribution pour le Nord.

L'entre-deux-guerres fut aussi marqué par le remplacement de l'ancien warf allemand de Lomé qui ne suffisait plus au trafic. Le nouvel ouvrage fut inauguré en 1928.

L'administration française multiplia les nouveaux cercles et renforça les nouvelles subdivisions.

L'après-guerre fut une période d'essor économique : de nouvelles infrastructures furent créées grâce au plan FIDES (Fonds International pour le Développement Economique et Social). Les produits tropicaux atteignaient des niveaux records et l'investissement privé se multipliait. Ce fut une époque faste pour les villes moyennes surtout celles du Sud; ce qui enclencha pour de bon leur développement.

Les choix opérés au début du siècle sur le plan urbain ont marqué en profondeur la structure actuelle des principales villes du Togo même si certaines d'entre elles sont nées avant l'époque coloniale. L'ancienneté administrative a joué un rôle moteur dans la hiérarchisation des centres urbains du Togo.

#### **2.4- Depuis l'indépendance**

Nous l'avons souligné, la force de structuration des premiers choix politiques, économiques et sociaux décidés par une administration volontariste et dépourvue de tout contre-poids, fut telle que les aménagements ultérieurs n'y ont introduit que des infléchissements. Ainsi, après l'indépendance, bien que l'armature urbaine ait connu quelques séries de retouches, la structure fondamentale n'a que très peu bougé.

Sur le plan administratif, les 17 circonscriptions de 1960 furent regroupés en quatre régions économiques :

- Région Maritime, chef-lieu : LOME
- Région des Plateaux, chef-lieu : ATAKPAME
- Région Centrale, chef-lieu : SOKODE
- Région des Savanes, chef-lieu : MANGO

Il y eut une retouche en 1965 avec la création de la Région de la Kara (chef-lieu, KARA) et Mango perdit le chef-lieu de la Région des Savanes au profit de DAPAONG.

En 1968, on détacha **Sotouboua** de Sokodé en lui attribuant, avec Blitta, la partie nord-ouest de la circonscription d'Atakpamé : exemple rare de déplacement des limites administratives allemandes. En 1969, **Vogan** fut séparée d'Aného, en 1974 **Badou** d'Amlamé, en 1975, **Tchamba** de Sokodé. Mais ces créations récentes n'ont donné, jusqu'ici, que des chefs-lieux bien chétifs.

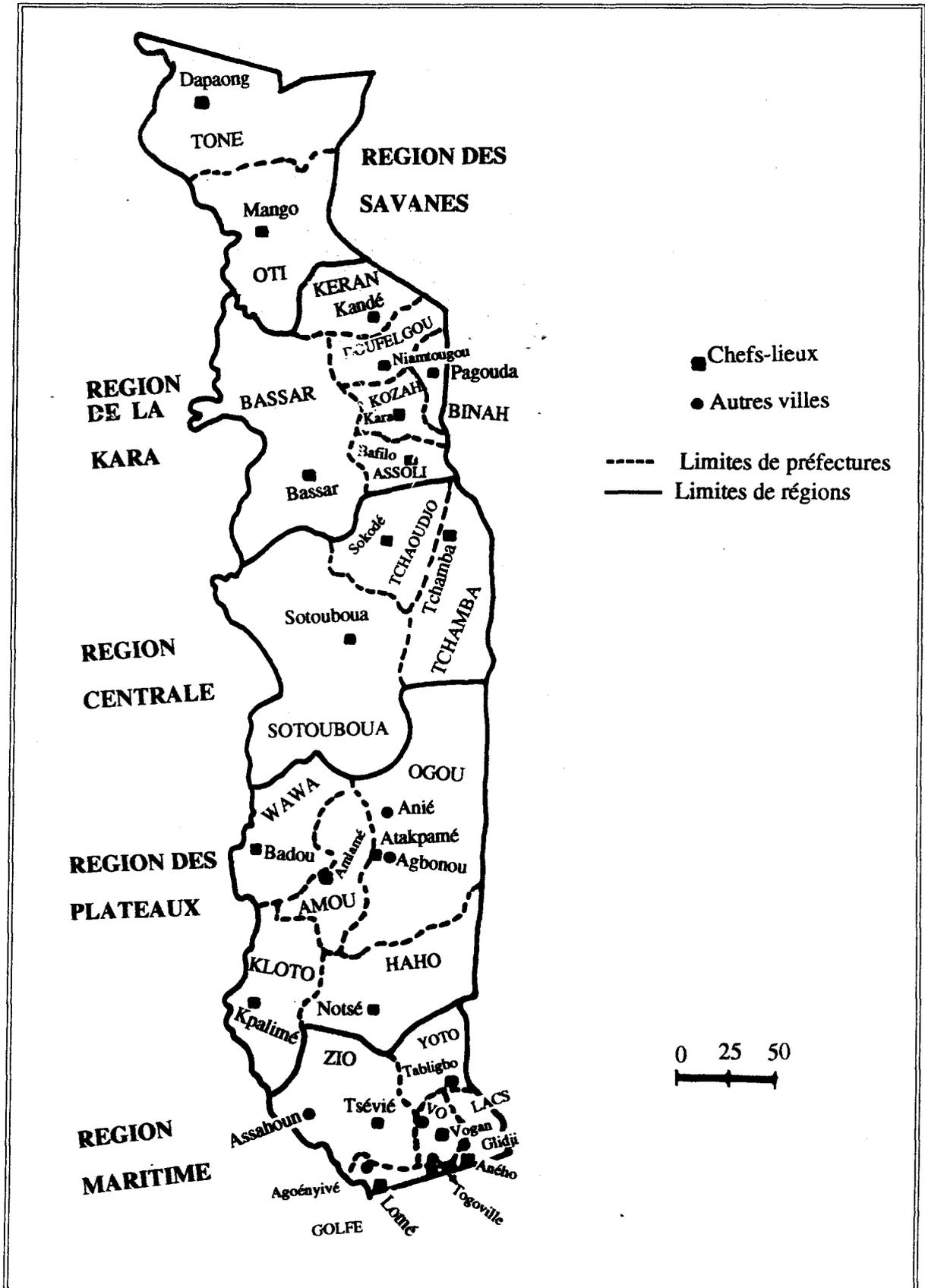
La réforme du 23 juin 1981 n'a fait que modifier les appellations : les circonscriptions administratives sont devenues des **préfectures** et celles de Bafilo et de Bassar ont été transférées pour diverses raisons de la Région Centrale à la Région de la Kara, ce qui n'a pas modifié grand-chose dans l'organisation spatiale du pays, toujours fondamentalement dominée par le poids de la capitale, Lomé. ( voir carte n° 5, régions administratives du Togo indépendant)

Une volonté politique affirmée de rééquilibrer le pays a cependant introduit depuis une vingtaine d'années environ, une option structurelle importante : le *développement accéléré de Kara* (et aussi de ses environs) qui a reçu des investissements publics massifs, entraînant dans leur sillage la multiplication des représentations commerciales et bancaires. La ville de Kara(5) a connu, ces dernières années, la croissance la plus rapide du Togo, concurrençant désormais la vieille Sokodé qui reste cependant une plaque tournante économique beaucoup plus importante.

---

(5) C'est un bon exemple de "ville du Président", comme Yamoussokro en Côte d'Ivoire ou Franceville au Gabon. Les faits politiques marquent l'espace au même titre que les hasards de la géologie minière ou du réseau hydrographique.

Carte n° 5  
Le Togo indépendant : régions administratives



Source : Direction de la Statistique, Lomé.



Bloquée au sud par la mer et à l'ouest par une frontière politique on ne peut plus arbitraire et fantaisiste entre le Togo et le Ghana (jamais capitale d'Etat n'a été aussi proche d'une frontière!), l'extension spatiale de la ville se poursuit essentiellement vers le nord et le nord-ouest, suivant les routes d'Atakpamé et de Kpalimé et à l'est, en direction d'Aného. Dans quelques années, la ville sera également bloquée au nord-est par la vaste zone marécageuse que représente le fleuve **Zio**.

De la frontière du Ghana jusqu'au port, la capitale s'étend sur une dizaine de kilomètres, tandis que la distance de la mer à l'Université atteint six kilomètres.

Structurellement et démographiquement, la capitale domine de très loin les autres centres urbains, phénomène qui s'accroît d'ailleurs au fil du temps. En 1981, la commune de Lomé compte 370 000 habitants contre 48.000 à Sokodé (la seconde ville du pays) soit 7,7 fois plus et 13 fois la troisième ville, Kara. L'écart s'est donc accru puisque en 1970, Lomé représentait 6,4 fois Sokodé (9,4 fois Kpalimé, alors troisième ville) et, en 1959, 5,8 fois Sokodé (7,1 fois Kpalimé).

La population de l'agglomération de Lomé en 1981 se compose, outre sa commune de 370 000 âmes, de plusieurs milliers de citoyens vivant en dehors des limites communales. Le "Grand Lomé" dépasse certainement les 400 000 habitants. Cependant, nous nous contenterons d'une progression facile à se mettre en mémoire :

1959	=	90 000 habitants
1970	=	190 000 habitants
1981	=	390 000 habitants

De 1959 à 1970, la population de Lomé a cru de 111 % alors que ce taux n'est que de 105,0 % entre 1970 et 1981 soit environ une croissance annuelle de 6,5 % au cours de cette seconde période c'est-à-dire 25 000 nouveaux citoyens chaque année (très grossièrement 10 000 par accroissement naturel et 15 000 par immigration), soit environ 450 000 âmes en 1984 (si l'on se réfère aux chiffres de la Direction de la Statistique).

### **3.2 Les autres chefs-lieux de préfecture**

Le recensement de 1981 a fixé les limites des villes de façon aussi large que possible. Ainsi, furent englobés dans le périmètre urbain, les nouveaux quartiers qui n'en faisaient pas partie en 1970. Sokodé, Bafilo et Niamtougou ont incorporé des faubourgs ruraux proches qui ont gonflé artificiellement leur population (plus des 2/3 de la population de Niamtougou sont constitués par les ruraux des villages incorporés à la ville par la réforme communale administrative).

Que représentent ces 20 préfectures dans la population du Togo ?

En 22 ans, les villes secondaires se sont accrues d'environ 180 000 citoyens (tableau 0.3). Ce n'est certes pas négligeable mais ce gain ne représente que 2,0 % sur la population totale. Ces villes restent donc marginales; leur croissance est limitée et fléchissante : +59,6 % de 1959 à 1970, +45,2 % de 1970 à 1981, soit respectivement, 4,3 % puis 3,3 % par an, chiffre de peu supérieur à l'accroissement national (2,8 %). Lomé, dont la part dans la population togolaise est passée de 5,9 % à 9,5 % et maintenant à 13,7 % (pour la seule commune), pèse de plus en plus lourd dans la population urbaine : 9 % en 1959, 46,8 % en 1970 et 54,4 % en 1981 (pour l'agglomération).

Tableau 0.3

Population urbaine du Togo

	1959	1970	1981
Population des 20 préfectures	135 000	216 000	314 000
% Population totale Togo	9,4	11,0	11,6
Lomé sur pop. totale Togo (en %)	6,2	9,6	14,4
Lomé sur pop. totale urbaine (en %)	40,0	46,7	55,4

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

Cette situation contrastée au niveau des villes secondaires cache cependant une grande diversité de situations particulières comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 0.4

Villes de plus de 10 000 habitants (par ordre décroissant)

1959-1960	Lomé (90 000), Sokodé, Kpalimé, Aného
1970	Lomé, Sokodé, Kpalimé, Atakpamé, Bassar, Tsévié, Aného, Tchamba, Vogan, Dapaong.
1981	Lomé, Sokodé, Kara, Atakpamé, Kpalimé, Tsévié, Bassar, Dapaong, Aného, Vogan, Tchamba, Niamtougou, Bafilo, Tabligbo, Kandé.

Au recensement de 1958-1960, seules trois villes (hormis Lomé) dépassaient les 10 000 habitants, et de fort peu : Sokodé (14 700), Kpalimé (11 900) et Aného (10 400); trois autres s'en approchaient : Atakpamé, Bassar et Tsévié (de 9 200 à 9 600). Ce sont là les six villes qui venaient alors d'être érigées en communes urbaines.

En 1970, dix villes dépassent les 10 000 habitants. Sokodé reste loin en tête avec 29 200 habitants ; Kpalimé seconde avec 19 800 ; Atakpamé, Bassar et Tsévié s'échelonnent de 17 000 à 13 000 ; Aného plafonne complètement (10 900) et tombe à la septième place devant Tchamba et Vogan puis Dapaong (10 000). Kara (9 400) est douzième derrière Mango.

En 1981, Sokodé maintient fermement sa première place des villes secondaires avec 48 100 habitants. Mais, le second rang est ravi par une nouvelle venue à l'essor de ville-

champignon : Kara (28 500 habitants), naguère douzième, et Atakpamé-Agbonou (28 500 habitants), qui coiffent ainsi Kpalimé (27 700 habitants) et Tsévié (20 200 habitants). Bassar (17 800 habitants) régresse à la sixième place ; Dapaong passe de la dixième à la septième ; Aného, malgré un sursaut (14 300 habitants), se retrouve au huitième rang des quatorze villes qui dépassent maintenant les 10 000 âmes.

Cependant, les situations ont été très variées et sans spécificité ni selon les régions, ni selon les tailles des villes. Par leur taux de croissance entre les deux périodes considérées, la première et la seconde décennie de l'indépendance, les vingt chefs-lieux de préfecture peuvent être classés en deux groupes.

Le premier groupe que l'on peut éclater en deux sous-groupes, est constitué de sept villes dont le taux de croissance annuel de 1970 à 1981 est supérieur à celui de 1959 à 1970 : Aného, Badou et Mango (premier sous-groupe où on constate un certain réveil mais bien limité) ; Amlamé, Tsévié, Sotouboua et Tabligbo (deuxième sous-groupe où d'un rythme moyen ces villes sont passées à une croissance plus forte).

**Tableau 0.5**  
**Groupe 1 : taux de croissance annuel (en %)**

CENTRES URBAINS	1959-1970	1970-1981
ANEHO	0,4	2,3
BADOU	0,9	1,3
MANGO	1,9	2,7
AMLAME	2,9	4,1
TSEVIE	3,3	3,9
SOTOUBOUA	3,4	4,0
TABLIGBO	4,1	6,0

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

Le deuxième groupe (tableau 0.6) est constitué de villes dont la croissance 1970-1981 est inférieure à celle de la décennie précédente. On en fera aussi deux sous-classes où la première est composée de villes à essor rapide et dont le recul est faible : Kara, Pagouda, Sokodé, Dapaong et Atakpamé. La seconde sous-classe est composée de préfectures où le recul est beaucoup plus net : Tchamba, Notsé, Bafilo,...

Tableau 0.6  
Groupe 2 : taux de croissance annuel (en %)

CENTRES URBAINS	1959-1970	1970-1981
KARA	11,4	10,1
KPAGOUDA	4,9	3,8
SOKODE	6,5	4,4
ATAKPAME	5,3	4,5
DAPAONG	6,9	4,7
TCHAMBA	7,1	1,8
NOTSE	8,3	1,3
KPALIME	4,8	2,9
BAFILO	4,5	-0,1
BASSAR	4,9	1,1
KANDE	2,6	1,4
VOGAN	2,3	0,8
NIAMTOUGOU	2,2	0,3

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

En volume, la première décennie de l'indépendance a vu apparaître 80 000 néo-citadins (hors Lomé). Sokodé en a reçu 18,1 %, Kpalimé 9,1 %, Kara 8,2 % et Bassar 7,9 %. Au total, cinq villes ont absorbé 53,2 % des nouveaux citadins.

Dans la seconde décennie, 67,2 % des néo-citadins sont absorbés toujours par cinq villes mais la répartition n'est plus la même : Kara (20,1 %) arrive en tête devant Sokodé (19,9 %), Atakpamé (11,1 %), Kpalimé (8,3 %) et Dapaong (7,7 %). Il y a donc une certaine **concentration de la croissance sur les capitales régionales**. Le fléchissement de la croissance frappe essentiellement les villes de troisième ordre, après les chefs-lieux régionaux et la capitale nationale qui a, elle, vu naître ou affluer quelques 100.000 puis 180.000 néo-citadins : 55,0 % puis 65,0 % du total des nouveaux citadins. On a donc le bilan suivant :

**Tableau 0.7**  
**Evolution de la population des 21 préfectures**

				CROISSANCE		
	1959	1970	1981	1959-70	1970-81	1959-81
LOME	84 759	186 338	369 926*	+119,8 % (7,4)	+98,5 % (6,4)	+336,4 % (6,9)
Autres préfectures	135 424	216 166	313 994	+59,6 % (4,3)	+45,2 % (7,9)	+131,9 % (3,8)
Total 21 préfec.	220 183	402 504	683 920	+82,8 % (5,6)	+69,9 % (4,9)	+210,6 % (5,2)
Total Togo	1 439 800	1 953 604	2 704 938	+35,7 % (2,8)	+38,5 % (3,0)	+87,9 % (2,9)

\* Agglomération estimée à 390 000 habitants.

Les taux moyens annuels sont entre parenthèse.

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

### 3.3- Une urbanisation modérée

En 1981, les 21 chefs-lieux de préfecture représentent 25,1 % de la population totale du Togo soit un gain de près de 4 points en 11 ans. Entre 1959 et 1970, l'accroissement a été de 5,9 points.

**Tableau 0.8**

**Taux d'urbanisation**

	1959	1970	1981
CENTRES URBAINS	15,3 %	21,2 %	25,1 %

Près d'un sixième des Togolais sont vivent en milieu urbain en 1959, un peu plus d'un cinquième onze plus tard et environ un quart en 1981. Pour le moment, avec un taux d'urbanisation de 26 % en 1990, l'urbanisation du Togo peut être considérée comme modérée, surtout si on la compare à celle de voisins comme la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Bénin dont les taux d'urbanisation pour la même année étaient respectivement de 40 %, 33 % et 38 % (7).

L'urbanisation togolaise reste toutefois très inégale d'une région à une autre et encore plus d'une ville à une autre.

(7) PNUD, "Rapport mondial sur la développement humain 1992", Economica, Paris, mars 1992, p. 181.

**Tableau 0.9**  
**Part de la population urbaine dans la population**  
**totale régionale (en %)**

	Maritime +Lomé -Lomé	Plateaux	Centrale	Kara	Savanes	Ensemble du Togo	
1970	32,1	8,9	12,1	28,5	15,7	8,2	21,2
1981	41,2	12,5	11,1	26,2	19,2	9,3	25,1

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

Le gradient nord-sud habituel dans les pays côtiers est ici faussé : hors Lomé, la Région Maritime serait la moins urbanisée (avec la Région des Savanes à l'extrême-nord) des cinq Régions Economiques du Togo en 1970. En 1981, les Régions Centrale et de la Kara sont plus urbanisées que les Régions Maritime et des Plateaux. Seule la faiblesse de l'extrême-nord correspond au schéma général.

On constate que le taux d'urbanisation augmente dans trois Régions (Maritime, Kara, Savanes) alors que les ruraux ont proportionnellement augmenté en onze ans dans les Régions des Plateaux et Centrale.

Si l'on descend à l'échelle des préfectures, l'image se précise et, en même temps, se complique. Les écarts s'aggravent fortement : de 83,6 % de citadins dans le Golfe à 7,4 % dans le Vo et 7,0 % dans le Wawa et dans le Tone en 1981. En dehors du Golfe où le poids de Lomé est prépondérant, seules cinq préfectures ont plus de 20,0 % de citadins, trois dans la Région de la Kara et deux dans la Région Centrale.

Hormis le cas de la Kozah qui est une véritable mutation (de 12,1 % à 23,7 %) et de Tchaoudjo (de 44,9 % à 50,3 %), rares ont été les augmentations vraiment fortes en l'espace de onze ans. On dénote un recul ou une légère augmentation du taux d'urbanisation dans la plupart des préfectures.

En dépit de la relative croissance rapide de Lomé, on constate que le Togo est loin d'être submergé par un exode rural qui jetterait les paysans dans les villes. Les mouvements internes aux campagnes (migrations de zones surpeuplées vers celles où il y a encore des terres vacantes) sont au moins aussi importants que ceux qui vont vers les villes petites ou moyennes. A ce sujet, une étude de CORNEVIN (R.) (8) a montré comment l'importance de la pression démographique en pays kabyè dans le Nord-Togo, a poussé les autorités d'alors à lancer des villages de colonisation entre Sokodé et Notsè (dans le centre du pays) dès 1925, faisant de cette partie du pays un véritable grenier agricole. Un essor extraordinaire ne saurait donc expliquer l'accroissement du poids de la capitale.

Une réorientation des flux économiques dictée par les changements administratifs coloniaux, une macrocéphalie urbaine au profit de la capitale dans un contexte d'urbanisation générale modérée, il convient à présent, de préciser le contexte économique général dans lequel s'intègre le système des transports au Togo.

(8) CORNEVIN (R.), Le Togo, Que sais-je?, PUF, 1974, p. 76.

### III- LE CONTEXTE ECONOMIQUE GENERAL ET LA QUESTION DES TRANSPORTS

Pour la compréhension du système de transport, le contexte économique s'avère tout aussi primordial que les contraintes géographiques et urbanistiques précédemment mentionnées. En effet, le contexte économique détermine les échanges tant par leurs quantités que par leur nature. Par ailleurs, les choix politiques en matière de transport sont indissociables de l'environnement économique. L'économie togolaise ayant été marquée par deux grandes périodes - nationalisation puis privatisation -, nous détaillerons les politiques économiques correspondantes, et verrons pour chacune d'elles en quoi les transports ont été affectés. Nous présenterons ensuite les principaux agrégats macro-économiques.

Contrairement à ses voisins (Bénin, Ghana, Burkina Faso), qui ont quelque peu "flirté" avec les options économiques dites "socialistes", le Togo a toujours été (officiellement) dans la droite ligne "libérale" (9) malgré le poids de l'Etat qui, à certaines époques, peut paraître considérable. Cette intervention de l'Etat dans l'économie togolaise s'est effectuée en deux grandes étapes :

- la politique de nationalisation et de création de sociétés d'Etat (du début des années 60 jusqu'à la fin des années 70) ;
- la politique de privatisation qui a été initiée au cours des années 80.

#### 1- De la nationalisation...

Au lendemain des indépendances des pays africains, la nationalisation des ressources naturelles ainsi que des moyens de l'appareil productif apparaissait comme la condition première du développement. Elle revêtit en fait un double caractère politique et économique :

- **Politique** : avec le désir de voir les jeunes Etats s'approprier les grands moyens de production détenus par des privés généralement rattachés à l'ancienne puissance colonisatrice ; il fallait en quelque sorte, conforter l'indépendance politique par l'indépendance économique et ne pas laisser aux mains d'étrangers les activités liées à l'intérêt général.

- **Economique** : la nationalisation et la création d'entreprises étatiques furent conçues comme un moyen de suppléer la carence de l'initiative privée locale ; ce moyen devait conduire tôt ou tard à l'indépendance économique, base de tout développement auto-centré.

En fait, le schéma adopté, au moins de façon implicite, était le suivant : au capitalisme privé étranger caractéristique de la période coloniale devait succéder un capitalisme d'Etat conçu comme une étape vers une économie socialiste ou un capitalisme privé national. Dans ce dernier cas, lorsque les conditions se trouveraient réunies, le secteur public serait

---

(9) Ce qui a valu au Togo à une certaine époque, le surnom "d'enclave capitaliste", entouré qu'il était de trois voisins aux options économiques socialistes.

progressivement rétrocedé aux entrepreneurs nationaux dont l'Etat aurait encouragé l'émergence. La formule adoptée par le Togo serait plutôt proche du second cas.

Au Togo, l'effort a surtout porté sur l'industrialisation. L'Etat a repris les anciennes industries coloniales et créé, par ailleurs, de nouvelles unités de production. Les investissements industriels ont démarré dans la première décennie de l'indépendance puis se sont accentués dans les années 70 grâce à l'effervescence des cours des matières premières. Au bout de quelques années, la croissance du secteur fut telle qu'on dénombrait déjà environ quatre-vingts établissements publics, sociétés d'Etat et sociétés d'économie mixte. Ces entreprises furent créées dans des secteurs à forte valeur ajoutée ou susceptibles de générer des effets d'entraînement sur l'ensemble de l'économie :

- industrie lourde (aciérie, raffinerie de pétrole, cimenterie),
- industrie de transformation (agro-alimentaire, matériaux de construction, textile),
- activités de services (transports, hôtellerie).

De 14,3 % dans le premier Plan quinquennal (1966-1970) (10), les investissements industriels passent à 21,8 % dans le second Plan (1971-1975). A partir du troisième Plan (1976-1980), le Togo se lance dans l'industrie lourde à laquelle sont consacrés 50,7 % des investissements (cimenterie, aciérie, raffinerie de pétrole). Les investissements du quatrième Plan (1981-1985) apparaissent plus modestes.

Au total, l'investissement réalisé dans le secteur industriel est d'environ 228,2 milliards de F CFA au cours des trois premiers Plans dont 104,4 milliards au titre du seul troisième Plan (en F CFA courants).

Le secteur des transports, même s'il n'a pas fait l'objet d'une réelle politique volontariste durant cette période de nationalisation, a pourtant été fortement marqué par :

- la politique des grands travaux s'est traduite par la mise en place de la plupart des infrastructures routières actuelles ;
- la nationalisation de la principale entreprise de transport routier de marchandises (TOGOROUTE) ;
- la création d'une entreprise publique de transport urbain à Lomé.

### **Les défaillances du capitalisme d'Etat**

Dès le milieu des années 70, il est apparu que le secteur public était un lourd fardeau pour l'Etat. On avait en quelque sorte négligé le fait que malgré son omnipotence, l'Etat ne possédait pas la faculté de susciter une génération spontanée de *managers* performants.

En novembre 1978, le Chef de l'Etat en personne déclarait :

*"S'agissant des entreprises ou sociétés publiques, on a l'impression que l'Etat n'investit que pour récolter des pertes, aucun souci de rigueur dans la gestion, le budget d'investissement et le budget général sont constamment sollicités pour combler les déficits par des subventions".*

Quelques années plus tard, pour enfoncer le clou, le Ministre de l'Industrie et des Sociétés d'Etat soulignait que *"l'Etat n'avait pas pour vocation d'être entrepreneur"*; en tant qu'opérateur économique, il devait limiter son intervention *"aux entreprises stratégiques assumant un grand service public ou une mission spéciale de développement"* (11).

---

(10) SCHWARTZ (A.), "Quatre plans quinquennaux de développement au Togo (1966-1985), les politiques sectorielles, mythes et réalités", ORSTOM, Lomé, Février 1984.

Le processus d'industrialisation semble avoir été biaisé dès le départ. En effet, dans la plupart des cas, les entreprises publiques ont été instituées sans avoir fait l'objet d'études "sérieuses" de faisabilité et de rentabilité. De l'avis des experts, le processus d'industrialisation "s'est fait avec une certaine précipitation de la part des pouvoirs publics : passation de commandes sans appels d'offre internationaux, manque de personnel compétent et de partenaires techniques fiables". Cela a engendré la mise en place d'unités industrielles qui se sont avérées non rentables et totalement inadaptées.

Quand aux deux tentatives d'intervention directe dans le secteur des transports, à savoir la création de l'entreprise publique de transport urbain et la nationalisation de Togoroute, elles furent toutes deux un échec, l'une disparaissant, l'autre vivant grâce à des subventions publiques.

Ainsi, au seuil des années 80, l'endettement conjugué à la baisse des cours des matières premières (le phosphate principalement dans le cas du Togo) a mis en évidence les limites du capitalisme d'Etat. Sous l'oeil bienveillant du Fonds Monétaire International et de la Banque Mondiale, le Togo, comme plusieurs autres pays du tiers-monde, a adopté une nouvelle panacée : la privatisation. Après avoir pris des mesures d'assainissement financier et d'ajustement structurel, le pays a opéré un tournant. Il privilégie désormais l'initiative privée. Dans le cas des entreprises publiques la méthode est simple : si ces entreprises ne sont pas rentables, il suffit de les confronter aux lois du marché en les privatisant.

## **2- ...à la privatisation économique**

Dans le cas du Togo, cette forme de libéralisation économique s'est déroulée progressivement.

a) **De 1979 à 1983**, mise en place d'un programme de stabilisation financière et prise de mesures d'ajustement visant à réduire les déséquilibres internes.

b) **Création en 1984 d'un Ministère de l'Industrie et des Sociétés d'Etat**. Il sera chargé de l'établissement d'un inventaire ainsi que d'un diagnostic de l'ensemble des sociétés publiques, devant déboucher sur la privatisation ou la dissolution de ces entreprises.

Fin 1990, douze sociétés d'Etat ont été privatisées, neuf dissoutes tandis que six restent dans l'attente d'un éventuel repreneur (tableaux 0.10 à 0.12).

---

(11) Discours du Ministre à la séance inaugurale d'une série de séminaires destinés aux administrateurs et directeurs généraux des entreprises publiques à Lomé le 30 septembre 1988.

**Tableau 0.10**  
**Les douze sociétés privatisées**

Anciennes raisons sociales	Nouvelles dénominations	Groupe repreneur	Mode de privatisation
<b>Société Nationale de Sidérurgie (SNS)</b>	Société Togolaise de Sidérurgie (STS)	Ibcon (Américain)	Location des actifs industriels
<b>Société Togolaise des Hydrocarbures</b>	Société togolaise de Stockage de Lomé	Shell	Loca. des installations de stockage
<b>Soprolait</b>	Fan Milk	Emidan (danois)	Loca. des actifs industriels
<b>Société Togolaise de Marbrerie (Sotoma)</b>	Nouvelle Société Togolaise de Marbrerie	Norcem (norvégien) Cimtogo (Etat togolais)	Cession d'actions
<b>Société Togolaise de Confection</b>	Sanecom	Industriel togolais	Cession des actifs
<b>Industrie Togolaise des Plastiques (ITP)</b>	Sans changement	Intérêts danois, allemands, hollandais (Shell)	Cession d'actions
<b>Société des Détergents du Togo (Sodeto)</b>	Société Togolaise et Danoise des Savons	Domo Kemi International (privés togolais)	Cession des actifs
<b>Industrie des Oléagineux du Togo (IOTO) +Huilleries Togo</b>	Nouvelle Industrie des Oléagineux du Togo (Nioto)	CFDT, SGGG (Togo), Proparco, privés togolais	Cession des actifs
<b>Société des boutiques hors-taxes</b>	nc	Privés togolais	nc
<b>Togotex + ITT</b>	nc	SFI (filiale Banque Mondiale) Cha Chi Ming (Hong-Kong)	Cession des actifs

**Tableau 0.11**  
**Les six sociétés restant à privatiser**

Raisons sociales	Activité	Ancien statut
<b>Togoroute</b>	Transports routiers de marchandises	Société d'économie mixte
<b>Sototoles</b>	Métallurgie	Société d'économie mixte
<b>Le moteur</b>	Distribution de matériel agricole	Société d'économie mixte
<b>Otodi</b>	Studio d'enregistrement	Société d'Etat
<b>FAB</b>	Aviculture	Société d'Etat
<b>CAAN</b>	Artisanat	Etablissement public

nc : non communiqué.

Sources : Ministère de l'Industrie et des Sociétés d'Etat, Lomé, 1990.

**Tableau 0.12**  
**Les neuf sociétés dissoutes**

Raisons sociales	Activité	Ancien statut
<b>Centre National de Promotion des Petites et Moyennes Entreprises (CNPPME)</b>	Promotion des PME	Etablissement public
<b>Togoprom</b>	Promotion entreprises, projets, tourisme	Société d'économie mixte
<b>Agence d'Equipement des Terrains Urbains (AGETU)</b>	Viabilisation des terrains urbains	Etablissement public
<b>Compagnie du Bénin</b>	Transformation de manioc	Société d'économie mixte
<b>Sotopromer</b>	Promotion des produits de la mer	Société d'Etat
<b>Togofruit</b>	Commercialisation de produits agricoles. Production et conditionnement de noix de cajou.	Société d'Etat
<b>Salinto</b>	Production de sel de mer	Société d'Etat
<b>Stal-Pêche</b>	Pêche	Société d'économie mixte
<b>Somat</b>	Transport maritime	Société d'économie mixte. Remplacée par la Sotonam

Source : Ministère de l'Industrie et des Sociétés d'Etat, Lomé, 1990.

Les privatisations se sont opérées à travers trois modalités juridiques :

- la vente des actifs industriels (sept sociétés),
- la cession d'actions (deux),
- la location de l'outil industriel (trois).

Le fait marquant de cette période en termes de transport a été la privatisation de Togoroute, effective le 5 mai 1991, sous la nouvelle dénomination de AFRICA ROUTE INTERNATIONAL. Le capital de la nouvelle société se répartit ainsi : 34 % pour la société ERIK C. (Danemark), 33 % pour l'I.F.U. (organisme financier danois) et 33 % pour des privés togolais. L'intervention de l'Etat à proprement parler s'est réduite à un rôle réglementaire dont nous mesurerons la portée au chapitre II.

Bien qu'il soit un peu tôt pour établir un bilan de la privatisation, la politique de désengagement de l'Etat apparaît comme une réussite. Les dix premières unités privatisées ont réalisé fin 1989, un investissement cumulé de 4 milliards de F CFA tandis que les deux complexes textiles, Togotex et ITT (les deux dernières à être privatisées), ont été cédés à la Société Financière Internationale (SFI, filiale de la Banque Mondiale) associée à un groupe basé à Hong-Kong, la Cha Chi Ming, pour une somme de 22,7 millions de dollars (prix de vente et frais de modernisation). La SFI détient 20 % du capital de la nouvelle société tandis que le groupe chinois, actionnaire majoritaire, a pour tâche de fournir le personnel commercial et technique et devra à l'avenir assurer la gestion des unités. L'opération vise à tripler la production des usines, permettant de créer 1 500 emplois nouveaux.

Cependant, certaines entreprises constituant le solde de ce programme apparaissent comme manifestement non rentables (est-ce la raison pour laquelle elles ne trouvent pas d'acquéreurs ?) du fait de leur activité ou de la morosité du secteur où elles exercent : l'Office Togolais du Disque (Otod), la Ferme Avicole de Baguida (FAB).

La privatisation entraînera certes un lourd déficit social (perte d'emplois) mais l'assainissement de l'économie passe peut-être par là. C'est un tournant économique particulièrement important qui a nécessité un courage certain de la part des pouvoirs publics.

Le remède "miracle" semble avoir été trouvé en août 1989 avec l'annonce de la création d'une zone franche industrielle et commerciale pour l'exportation, destinée à accueillir les entreprises étrangères.

### **c) Août 1989 : lancement d'une zone franche industrielle et commerciale pour l'exportation.**

L'annonce de la création de cette zone se situe dans la ligne de libéralisation économique du pays. Le Togo, semble-t-il, recueille les fruits d'une politique de privatisation parmi les mieux réussies en Afrique sub-saharienne. En effet, l'OPIC (Overseas Private Investment Corporation) qui était à la recherche d'un pays (en Afrique sub-saharienne) réunissant tous les atouts pour le lancement d'un projet de zone franche, a retenu le Togo. C'est le premier projet pilote de zone franche industrielle en Afrique lancé par des investisseurs privés américains.

Les entreprises qui seront admises au statut de zone franche bénéficieront comme avantages douaniers et fiscaux de :

- la franchise douanière à l'importation et à l'exportation,
- l'exemption fiscale pendant les dix premières années de vie et de la stabilisation fiscale au taux de 15 % à partir de la onzième année.

En revanche, elles s'engageront à garantir l'exportation de la quasi-totalité de leur production d'une part, et réserver d'autre part, 80 % des emplois permanents à des nationaux togolais.

La définition des entreprises susceptibles d'être habilitées à s'installer sur la zone, est des plus larges possibles. En effet, sont habilitées :

- les entreprises à forte intensité de main-d'oeuvre,
- les entreprises à technologie de pointe,
- les entreprises axées sur l'utilisation des matières premières locales,
- les entreprises produisant des intrants pour les entreprises énumérées ci-dessus,
- les entreprises de services orientées vers l'exportation ou dont l'activité complète facilite celles des entreprises exportatrices (12).

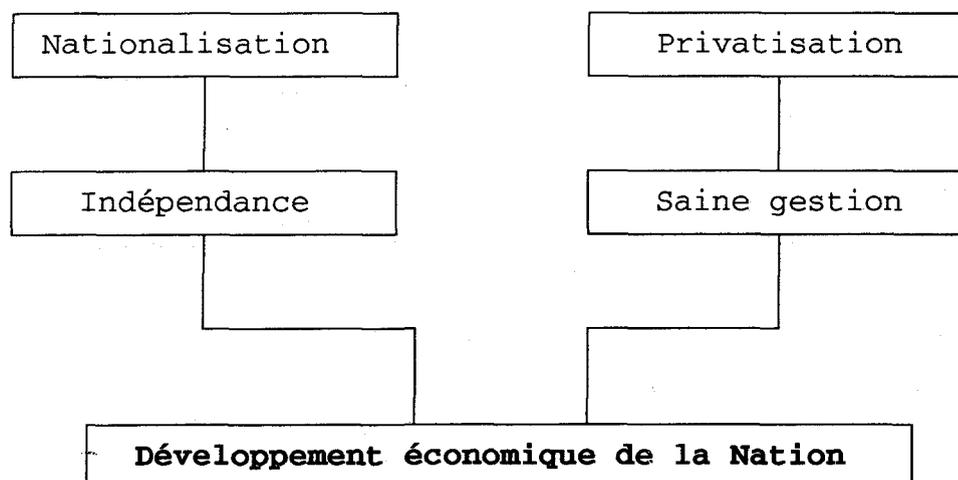
A ce jour, vingt sept sociétés (4 américaines, 6 françaises, 6 togolaises, 2 italiennes...) ont été agréées sur la zone franche (14 agréments définitifs).

Voilà donc la zone franche promue outil de développement accéléré de la nation. Ce projet suscite les espoirs les plus fous. Ne parle-t-on pas déjà de la création de plus de 100 000 emplois?

---

(12) Liste tirée de la Communication du Gouvernement au corps diplomatique, aux représentants des organisations internationales et à la presse, de la décision d'implantation au Togo d'une zone franche pour l'exportation, à Lomé le 8 août 1989.

La libéralisation de l'économie (privatisation et création de zone franche) semble une nouvelle voie de développement économique. En réalité, nationalisation et privatisation sont deux voies, certes différentes, qui reposent sur la même finalité : le développement économique de la nation. La nationalisation devait conduire à l'indépendance alors que la privatisation est assimilée à la saine gestion comme décrit dans le processus ci-dessous :



L'histoire récente a montré les limites de la première stratégie. Qu'en sera-t-il de la seconde ? La question reste posée. Il convient cependant de se demander qui va acquérir les entreprises à privatiser. La crise a fortement laminé l'épargne intérieure et les rares investisseurs nationaux réservent leurs capitaux aux secteurs à rentabilité immédiate (commerce par exemple) tandis que les jeunes *managers* sont généralement incapables de réunir les moyens financiers nécessaires. En définitive, seuls les investisseurs étrangers généralement issus des pays développés se révèlent en mesure de racheter lesdites entreprises. Amorçant un retour en arrière, avec la réapparition d'un capitalisme privé étranger, va-t-on assister, dans les années à venir à un renforcement de la dépendance extérieure ? La question reste posée.

**3- Les grands agrégats macro-économiques : des traits d'une économie sous-développée**

Nous verrons successivement les caractéristiques de l'économie togolaise, l'évolution du P.I.B et enfin sa répartition sectorielle.

**3.1- Caractéristiques de l'économie togolaise**

Structurellement extravertie comme la plupart des économies des pays sous-développés, l'économie togolaise présente les principaux caractères suivants :

- des exportations essentiellement basées sur quelques produits (les recettes d'exportation de phosphates représentent 50,2 % des recettes totales d'exportation du pays en 1985) ;
- des cours des matières premières aux évolutions brutales. De 1986 à 1988, les indices des cours mondiaux du café et du cacao sont passés de 171,2 (au premier trimestre 1986) à 92,6 (au troisième trimestre 1988) alors que l'indice des prix des importations de produits manufacturés passait pendant la même période, de 168,9 à 185,4 comme l'indiquent le tableau et le graphique ci-dessous :

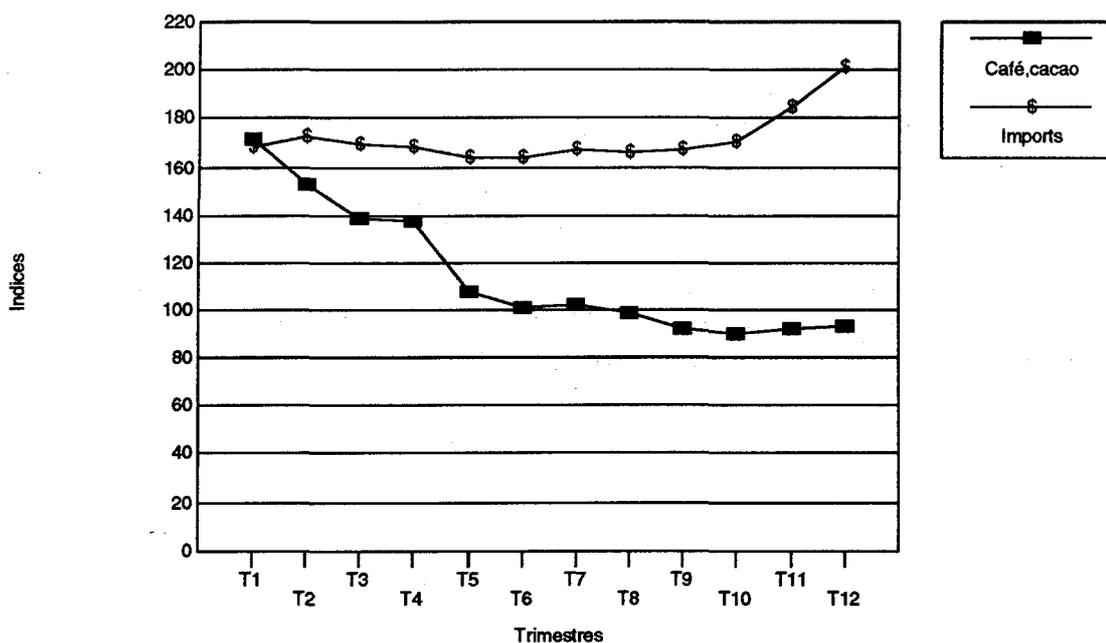
**Tableau 0.13**

**Indices trimestriels des cours mondiaux du café, du cacao et des importations de produits manufacturés des pays d'Afrique Sub-saharienne (base 100 = 1980)**

	1986				1987				1988			
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Café, cacao	171,2	152,5	139	137,2	107,6	101,5	102	98,4	92,2	89,6	92,6	93,8
Imports	168,9	172,5	170	168	163,9	164	167	166,1	167,7	170,9	185,4	201,7

Source : Conjoncture des Etats d'Afrique et de l'Océan Indien, Ministère de la Coopération, CCCE, Paris, nov. 1989.

Le graphique 1 montre la baisse des cours des principaux produits d'exportation alors que les cours des importations ne cessent de progresser. Cette baisse a continué en 1989 et 1990 : entre 1988 et 1990, le prix d'achat du café au producteur togolais est tombé de 350 F CFA le kilo à 175 F CFA tandis que celui du cacao passait de 300 F CFA à 225 F CFA pendant la même période.



Graphique 0.1

**Evolution trimestrielle (1986-1988) comparée des indices des cours du café-cacao et des importations**

Source : Ministère de la Coopération, CCCE, op. cit.

La hausse des cours des matières premières (phosphates en 1974, café et cacao en 1977 et 1978) a eu pour principal effet un accroissement considérable des ressources de l'Etat. Cet accroissement a eu pour conséquence directe, la prolifération d'entreprises publiques et/ou para-publiques et une augmentation des dépenses de l'Etat. Ces dépenses et investissements ont été financés d'un autre côté par des emprunts extérieurs.

La suite, on la connaît : des entreprises structurellement déficitaires, un endettement extérieur excessif dont le service est en augmentation rapide (Tableau 0.14). Alors que le P.I.B. par tête était d'environ 90 000 F CFA en 1987, la dette par tête s'élevait à 112 800 F CFA à la même époque.

Tableau 0.14

**Dettes extérieures et P.I.B. du Togo (en milliards de dollars)**

	1981	1983	1987	1989
Dettes extérieures	0,9	3,91	1,22	1,21
P.I.B.	1,02	0,72	0,96	1,24 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> PIB de 1988

Source : Banque mondiale.

Le Ministère du Plan a produit sur vingt ans une série de données qui permettent de caractériser l'évolution de la plupart des agrégats macro-économiques.

**3.2- Le P.I.B. et son évolution**

Le P.I.B. courant a été multiplié par plus de 7 sur les vingt années considérées, passant de 43,5 milliards de F CFA en 1965 à 312,8 milliards en 1985 (en F CFA courants).

Le taux de croissance annuel moyen sur cette période est de 10,4 % et le P.I.B. courant a plus que doublé de 1970 à 1977, triplé de 1970 à 1980 et quadruplé de 1970 à 1984.

Cette croissance soutenue n'est pas aussi homogène qu'il y paraît. Si le P.I.B. courant s'est accru de plus de 10 % en 1966, 1969, 1974 et de 1977 à 1980, par contre, ce taux est voisin de 5 % en 1967, 1968, 1970, 1973, 1976 et de 1982 à 1984. Les effets de la crise économique internationale, les variations de la production et des prix, la sensibilité de l'économie nationale vis-à-vis du commerce extérieur expliquent pour une large part les fluctuations de la croissance du P.I.B..

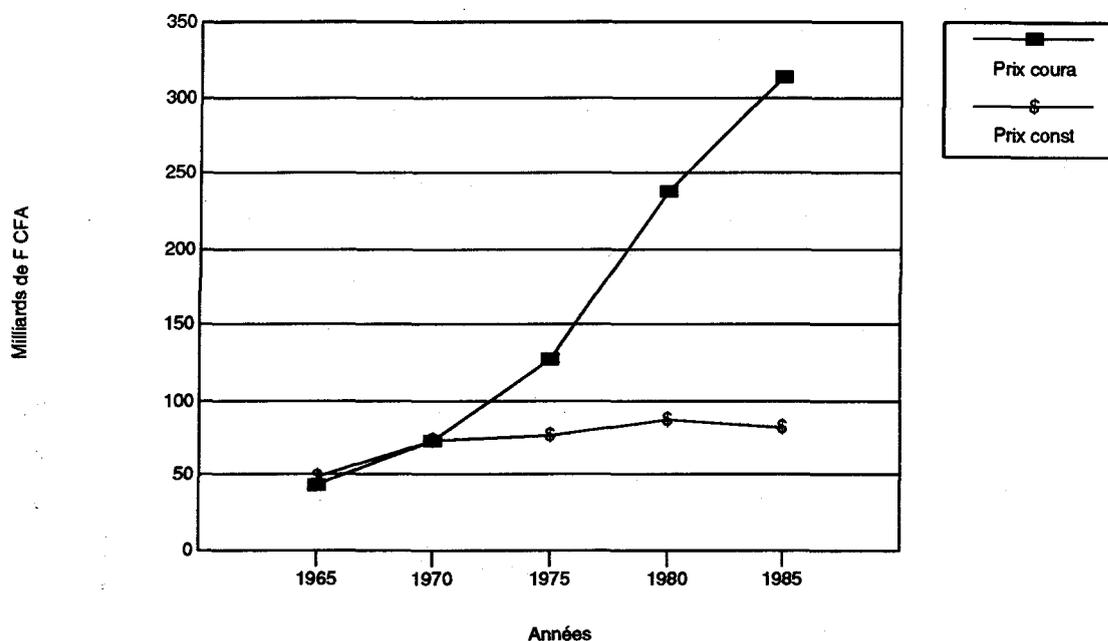
Le tableau 0.15 montre l'évolution réelle de l'économie togolaise et le graphique 2 compare les évolutions du P.I.B. à prix courants et à prix constants. Ce graphique souligne notamment qu'entre 1980 et 1985, le P.I.B. a baissé en F CFA constants alors qu'en F CFA courants il a augmenté. A prix constants, la croissance du P.I.B. a été négative en 1973 (-2,8 % par rapport à 1972), de 1975 à 1977 (-5,2 %, -0,4 % et -0,5 % respectivement) et de 1981 à 1983 (-3,4 %, -3,7 % et -5,4 % respectivement).

**Tableau 0.15**

**Evolution du P.I.B. à prix constants**

	1965	1970	1975	1980	1985
Milliards de F CFA constants	49,5	73,4	76,6	87,9	82,1
Croissance annuelle en %	-	2,6	-5,2	1,6	4,7
Indice 1970 = 100	67,4	100	104,4	119,8	111,9

Source : Direction de la Statistique, Lomé.



Graphique 0.2- Evolution du P.I.B. à prix courants et à prix constants

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

### 3.3- Répartition sectorielle du P.I.B.

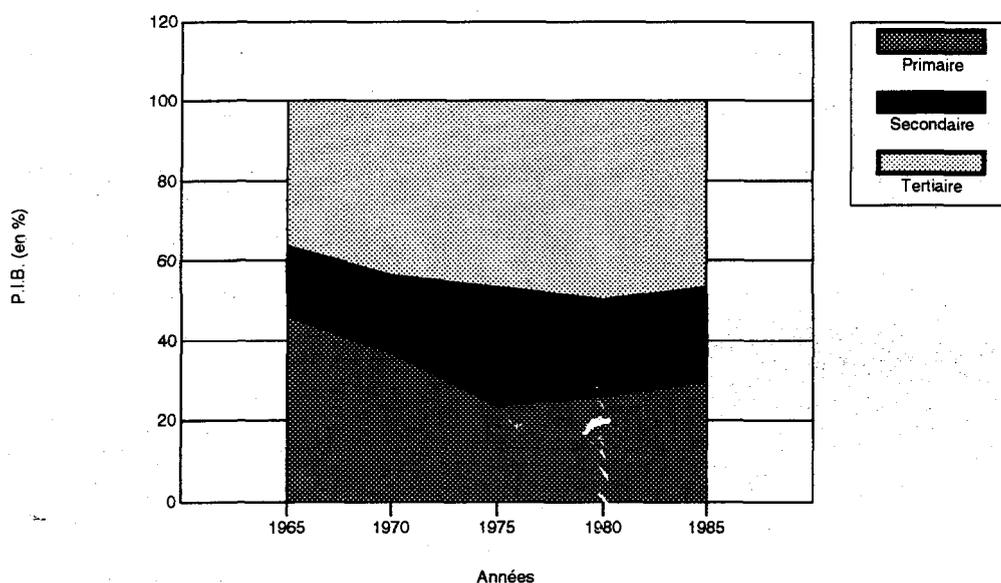
Le tableau 0.16 met en évidence la répartition du P.I.B. entre les trois principaux secteurs d'activités. Le graphique 0.3 montre l'évolution de la part des différentes composantes du P.I.B.

Tableau 0.16

#### Répartition sectorielle du P.I.B. à prix courants (en milliards de F CFA)

	1965	1970	1975	1980	1985
<b>Secteur Primaire</b>	<b>20,1 (46,2)</b>	<b>27,1 (36,9)</b>	<b>30,9 (24,1)</b>	<b>63,1 (26,5)</b>	<b>93,2 (29,8)</b>
<b>Secteur Secondaire</b>	<b>7,6 (17,5)</b>	<b>14,4 (19,6)</b>	<b>37,7 (29,4)</b>	<b>56,9 (23,9)</b>	<b>73,7 (23,6)</b>
<b>Secteur Tertiaire</b>	<b>15,8 (36,3)</b>	<b>31,9 (43,5)</b>	<b>59,7 (46,5)</b>	<b>118,4 (49,7)</b>	<b>145,9 (46,6)</b>
Commerce, hôtel, bars	8,1 (18,6)	17,7 (24,1)	28,9 (22,5)	62,5 (26,2)	71,8 (23,0)
Transports et Télécom.	2,4 (5,5)	5,3 (7,2)	9,3 (7,2)	15,3 (6,4)	22,7 (7,3)
Autres services	2,2 (5,1)	4,5 (6,1)	8,4 (6,5)	15,3 (6,5)	23,8 (7,6)
Administration publique	3,1 (7,1)	4,4 (6,0)	13,1 (10,2)	25,3 (10,8)	27,6 (8,8)
<b>P.I.B. TOTAL</b>	<b>43,5 (100 %)</b>	<b>73,4 (100 %)</b>	<b>128,3 (100 %)</b>	<b>238,4 (100 %)</b>	<b>312,8 (100 %)</b>

Les chiffres entre parenthèse représentent la part en pourcentage par rapport au P.I.B. total  
Source : Direction de la Statistique, Lomé.



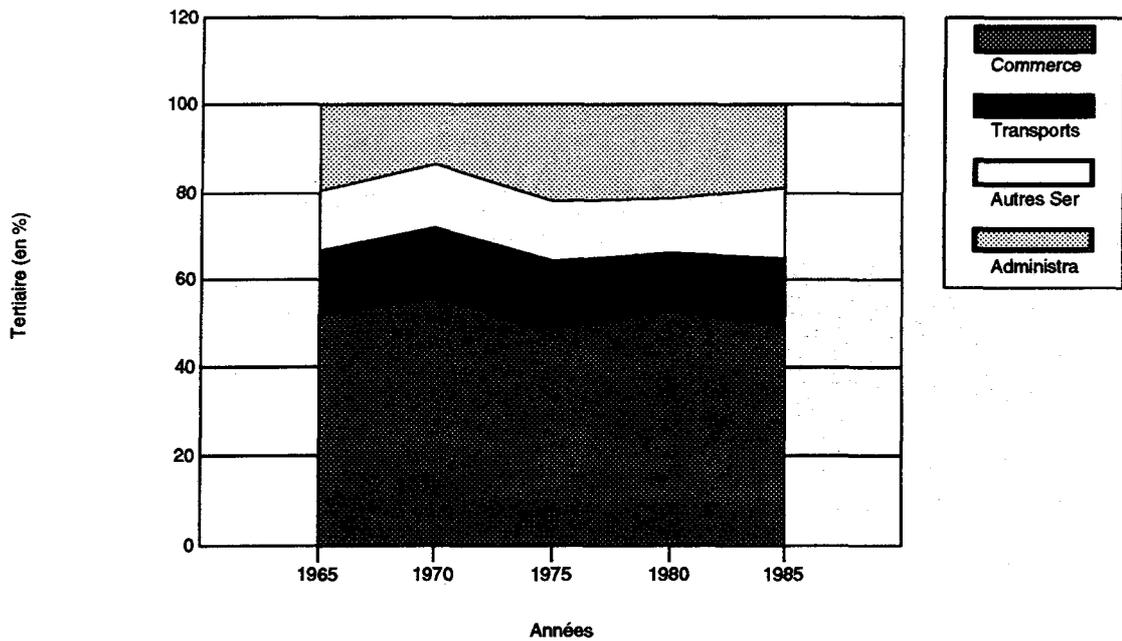
**Graphique 0.3- Evolution et part des différentes composantes du P.I.B.**

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

Cette répartition montre que :

- la part du secteur primaire a fortement diminué de 1965 à 1975 : 46,2 % en 1965, 36,9 % en 1970 et 24,1 % en 1975. De 1976 à 1982, le secteur primaire se maintient à environ 26 % du P.I.B.. A partir de 1983, l'évolution des prix aux producteurs permet une remontée à environ 30 % du P.I.B. ;
- le secteur secondaire est fortement influencé par la valeur ajoutée des industries extractives et manufacturières. Le sommet atteint en 1974 (36,7 % du P.I.B.) est la conséquence d'une forte augmentation de la production et des prix des phosphates. De 4,1 % du P.I.B. en 1973, les industries extractives représentent en 1974, près de 25 % en 1974. De 1980 à 1985, les fluctuations des cours et de la production des phosphates et les difficultés des principales activités industrielles (cimenterie, sidérurgie et raffinerie entre autres) maintiennent la part du secteur autour de 23 % du P.I.B. ;
- le secteur tertiaire a fortement augmenté au cours de la période considérée. De 36,3 % en 1965, sa part est passée à 46,6 % en 1985 avec une pointe à 50,6 % en 1979.

Les activités commerciales constituent le fer de lance du secteur tertiaire (la valeur ajoutée du sous-secteur est passée, en F CFA courants, de 8,1 milliards en 1965 à 71,8 milliards en 1985 soit un taux de croissance annuel moyen de 11,5 %). Elles représentent toujours plus de la moitié (ou presque) du total du secteur tertiaire (graphique 0.4). Les activités de transports et communications contribuent pour environ 7 % du P.I.B. ; leur croissance est liée à celle des autres activités, notamment le commerce et le BTP (entre 1965 et 1985, la valeur ajoutée de ce sous-secteur a connu une croissance annuelle moyenne de 11,9 %). La chute ou le tassement des activités commerciales sont immédiatement répercutés sur les activités de transport comme ce fut le cas en 1975 et en 1983 (graphique 0.4).



**Graphique 0.4- Part et évolution des différentes composantes du Tertiaire**

Source : Direction de la Statistique, Lomé.

Nous avons donc mis en évidence le poids des contraintes d'ordre géo-économique sur le système de transport togolais. Pour les contraintes de géographie physique, le relief montagneux, l'hydrographie peu propice à la navigation, et la climatologie déséquilibrant les flux de transport laissent peu d'alternative au transport routier, et restent très présents au niveau de l'exploitation et de ses performances. Pour les contraintes urbaines, nous avons pu prendre conscience du poids de la hiérarchisation urbaine, héritage historique, sur la détermination des flux, tant par leur quantité que par leur nature. Quant aux contraintes d'ordre politico-économique, elles influent de façon non négligeable sur les conditions d'exercice de l'activité.

Ayant désormais une meilleure connaissance de l'environnement du secteur des transports, nous allons à présent nous intéresser au secteur lui-même.